Europos Parlamentas
2019-2024

Moterų teisių ir lyčių lygybės komitetas

2022/2140(INI)

3.3.2023

PRANEŠIMO PROJEKTAS

dėl Europos transporto pritaikymo moterų poreikiams užtikrinimo
(2022/2140(INI))

Moterų teisių ir lyčių lygybės komitetas

Pranešėja: Elžbieta Katarzyna Łukacijewska

Susijusio komiteto pagal Darbo tvarkos taisyklių 57 straipsnį nuomonės referentas:
Caroline Nagtegaal, Transporto ir turizmo komitetas

TURINYS

Psl.

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS 3

AIŠKINAMOJI DALIS 9

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

dėl Europos transporto pritaikymo moterų poreikiams užtikrinimo
(2022/2140(INI))

Europos Parlamentas,

– atsižvelgdamas į Europos Sąjungos sutarties 2 ir 3 straipsnius,

– atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 8, 10, 19 ir 157 straipsnius,

– atsižvelgdamas į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 21 ir 23 straipsnius,

– atsižvelgdamas į Jungtinių Tautų darnaus vystymosi darbotvarkę iki 2030 m. ir jos darnaus vystymosi tikslus (DVT), ypač į 5 DVT ir atitinkamus jo uždavinius ir rodiklius,

– atsižvelgdamas į 1979 m. gruodžio 18 d. Jungtinių Tautų konvenciją dėl visų formų diskriminacijos panaikinimo moterims,

– atsižvelgdamas į ES direktyvas, priimtas nuo 1975 m., dėl įvairių vienodo požiūrio į moteris ir vyrus aspektų, įskaitant 1978 m. gruodžio 19 d. Tarybos direktyvą 79/7/EEB dėl vienodo požiūrio į vyrus ir moteris principo nuoseklaus įgyvendinimo socialinės apsaugos srityje[1], 1992 m. spalio 19 d. Tarybos direktyvą 92/85/EEB dėl priemonių, skirtų skatinti, kad būtų užtikrinta geresnė nėščių ir neseniai pagimdžiusių arba maitinančių krūtimi darbuotojų sauga ir sveikata, nustatymo[2], 2004 m. gruodžio 13 d. Tarybos direktyva 2004/113/EB, įgyvendinanti vienodo požiūrio į moteris ir vyrus principą dėl galimybės naudotis prekėmis bei paslaugomis ir prekių tiekimo bei paslaugų teikimo[3], 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/54/EB dėl moterų ir vyrų lygių galimybių ir vienodo požiūrio į moteris ir vyrus užimtumo bei profesinės veiklos srityje principo įgyvendinimo[4], 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1158 dėl tėvų ir prižiūrinčiųjų asmenų profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyros, kuria panaikinama Tarybos direktyva 2010/18/ES[5] ir 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/41/ES dėl vienodo požiūrio į savarankiškai dirbančius vyrus ir moteris principo taikymo, kuria panaikinama Tarybos direktyva 86/613/EEB[6],

– atsižvelgdamas į 2009 m. birželio 17 d. Komisijos komunikatą „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (COM(2009)0279),

[1] OL L 6, 1979 1 10, p. 24.
[2] OL L 348, 1992 11 28, p. 1.
[3] OL L 373, 2004 12 21, p. 37.
[4] OL L 204, 2006 7 26, p. 23.
[5] OL L 188, 2019 7 12, p. 79.
[6] OL L 180, 2010 7 15, p. 1.

– atsižvelgdamas į 2020 m. kovo 5 d. Komisijos komunikatą „Lygybės sąjunga. 2020–2025 m. lyčių lygybės strategija“ (COM(2020)0152),

– atsižvelgdamas į 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (COM(2020) 789),

– atsižvelgdamas į 2021 m. liepos 14 d. Komisijos komunikatą „55 % tikslas – pasiekiamas. ES 2030 m. klimato tikslo įgyvendinimas siekiant neutralizuoti poveikį klimatui“ (COM(2021)0550),

– atsižvelgdamas į 2021 m. gruodžio 14 d. Komisijos komunikatą „Naujoji ES judumo mieste sistema“ (COM(2021)0811),

– atsižvelgdamas į 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais[7],

– atsižvelgdamas į savo 2021 m. sausio 21 d. rezoliuciją dėl lyčių aspektu grindžiamo požiūrio COVID-19 krizės metu ir pokriziniu laikotarpiu[8],

– atsižvelgdamas į savo 2021 m. sausio 21 d. rezoliuciją dėl ES lyčių lygybės strategijos[9],

– atsižvelgdamas į savo 2021 m. spalio 6 d. rezoliuciją dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos – rekomendacijų dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos[10],

– atsižvelgdamas į Europos lyčių lygybės instituto (EIGE) 2022 m. lyčių lygybės indeksą,

– atsižvelgdamas į Vidaus politikos generalinio direktorato Piliečių teisių ir konstitucinių reikalų teminio skyriaus 2021 m. gruodžio 16 d. tyrimą „Women and transport“ („Moterys ir transportas“),

– atsižvelgdamas į 2022 m. rugsėjo 14 d. Komisijos ataskaitą „Tyrimas dėl socialinio būsimos ES transporto sistemos aspekto, susijusio su naudotojais ir keleiviais. Galutinė ataskaita“,

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 54 straipsnį,

– atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto nuomonę,

– atsižvelgdamas į Moterų teisių ir lyčių lygybės komiteto pranešimą,

A. kadangi lyčių lygybė yra pagrindinė ES vertybė ir lyčių aspektas turi būti įtrauktas į

[7] OL L 249, 2020 7 31, p. 1.
[8] OL C 456, 2021 11 10, p. 191.
[9] OL C 456, 2021 11 10, p. 208.
[10] OL C 132, 2022 3 24, p. 45.

visas ES politikos sritis; kadangi teisė į vienodą požiūrį ir nediskriminavimą yra viena pagrindinių teisių, įtvirtinta Sutartyse ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje;

B. kadangi visose valstybėse narėse atlikti tyrimai parodė, kad smurtas dėl lyties viešosiose erdvėse ir kolektyvinio transporto srityje yra vis didėjanti problema;

C. kadangi prastai parengta transporto politika gali padidinti esamą skurdą ir socialinę atskirtį; kadangi transporto srityje vis dar trūksta pagal lytį suskirstytų duomenų ir lyčių analizės, o tai trukdo taikyti tikslingą transporto politiką asmenims ir šeimoms, atsižvelgiant į jų įvairovę;

D. kadangi požiūrio, kuriuo atsižvelgiama į lyčių aspektą, taikymas miestų planavimo srityje yra labai svarbus gerinant moterų gyvenimo kokybę;

E. kadangi transporto naudojimas skiriasi priklausomai nuo lyties ir kitų veiksnių, susijusių su sudėtingumu, dažnumu, rūšimi, trukme, tikslu, sąnaudomis, saugumu ir sauga;

F. kadangi transporto modelių ir judumo supratimas yra labai svarbus plėtojant lyčiai atžvalgią transporto politiką, kad transporto naudotojos moterys galėtų dalytis saugiomis, prieinamomis, patikimomis, tvariomis ir nediskriminacinėmis transporto rūšimis;

G. kadangi daugiau moterų nei vyrų naudojasi tvaresnių rūšių transportu ir dažnai savo keliones įvairias tikslais sujungia į vieną;

H. kadangi palankiai vertinant naujų transporto priemonių ir automatizavimo technologijų diegimą reikėtų atsižvelgti į konkrečius moterų poreikius;

I. kadangi tvariam transportui reikalingos vienodos galimybės naudotis infrastruktūra, taikant priemones, kuriomis visiems užtikrinamas didesnis judumas ir vienoda paslaugų kokybė miesto ir kaimo vietovėse;

J. kadangi transporto priemonių projektavimas, įskaitant saugumo priemones, dažnai įgauna didesnę, stereotipiškai vyrišką fizinę formą, todėl veiksmingumas mažesnių žmonių atžvilgiu yra mažesnis;

K. kadangi transporto infrastruktūra, kurios aplinka gerai suprojektuota, stebima ir saugi, daro teigiamą poveikį faktinei saugai ir suvokiamai saugai[11];

L. kadangi judumo kliūtys trukdo moterims gauti darbą ir naudotis pagrindinėmis paslaugomis, pvz., sveikatos priežiūra ir švietimu, ir tai daro poveikį tiek jų pačių, tiek vaikų žmogiškojo kapitalo kaupimui;

M. kadangi transporto sektoriuje visais lygmenimis dirba nepakankamai moterų; kadangi nepakankamas atstovavimas priimant sprendimus, planuojant ir atliekant mokslinius

11 Tarptautinis transporto forumas, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, *OECD Publishing*, Paryžius, 2018.

tyrimus didina lyčių aspekto integravimo trūkumą transporto srityje;

N. kadangi darbo aplinkoje transporto sektoriuje neatsižvelgiama į moterims būdingus poreikius, o tai daro didesnį poveikį moterų saugumui;

O. kadangi transporto įmonės susiduria su didelėmis įdarbinimo problemomis; kadangi moterų įdarbinimas galėtų būti priemonė darbuotojų trūkumo transporto sektoriuje problemai spręsti[12];

P. kadangi svarbu skatinti ir išsaugoti veiksmingą ir įperkamą judumą kaimo vietovėse; kadangi junglumas kaimo vietovėse nėra tinkamai išplėtotas;

Q. kadangi kaimo vietovėse gyvenančios moterys, tapusios smurto dėl lyties aukomis, susiduria su kliūtimis gauti paramą;

1. dar kartą patvirtina ES įsipareigojimą siekti lyčių lygybės transporto srityje, kartu atkreipdamas dėmesį į iki šiol padarytą pažangą; pabrėžia, kad reikia imtis konkrečių priemonių siekiant pagerinti saugumo, judumo ir užimtumo galimybes;

2. pabrėžia, kad lyčių aspekto integravimas į transporto sektorių turi teigiamą poveikį visose srityse, įskaitant socialinę įtrauktį ir užimtumo galimybes; pabrėžia lyčių aspekto integravimo transporto srityje svarbą siekiant žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos;

3. primena, kad dėl lyčių stereotipų ir išankstinio nusistatymo moterys nedalyvauja ekonominėje ir socialinėje veikloje, o tai lemia veiksmingumo trūkumą ir didesnį žmogiškųjų išteklių švaistymą; atkreipia dėmesį į tai, kad reikia išteklių siekiant užtikrinti, kad moterims būtų atstovaujama atliekant mokslinius tyrimus ir priimant sprendimus transporto klausimais;

4. apgailestauja dėl to, kad trūksta standartizuotų, pagal lytį suskirstytų transporto duomenų ir lyčių analizės visose transporto rūšyse; atsižvelgdamas į tai, palankiai vertina tai, kad EIGE lyčių lygybės indekso 2023 m. leidinio tema yra energetika ir transportas;

5. atkreipia dėmesį į dirbtinio intelekto (DI) gebėjimą apibendrinti anoniminius viešojo transporto naudojimo duomenų rinkinius;

6. palankiai vertina tai, kad Komisija pradėjo įgyvendinti naują Įvairovės transporto tinklo ambasadorių iniciatyvą, kuria bus siekiama skatinti įvairovę, lygybę ir įtrauktį ES transporto sektoriuje;

7. ragina užtikrinti, kad į saugos efektyvumo ir susidūrimo bandymus būtų įtraukti biofideliniai moteriški modeliai; pabrėžia, kad DI turi padėti geriau suprasti, kokį skirtingą poveikį avarijos atveju patiria įvairaus kūno sudėjimo asmenys;

Moterų judumo ir lygybės transporto srityje supratimas

8. pabrėžia skirtingus moterų, kaip transporto naudotojų, lūkesčius, kelionių modelius,

[12] Europos Komisija, Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report*, ES leidinių biuras, Liuksemburgas, 2021.

poreikius ir patirtį; ragina atitinkamais transporto srities teisės aktais visapusiškai integruoti moterų poreikius;

Įtraukiosios judumo paslaugos ir tinkama infrastruktūra

9. ragina integruoti tvaraus transporto galimybes į moterų kasdienį gyvenimą, sudarant sąlygas patogioms ir saugioms kelionėms nepatiriant streso daugiarūšiu transportu;

10. ragina valstybes nares užtikrinti, kad kelių infrastruktūroje, ypač ją atnaujinant, būtų visapusiškai atsižvelgiama į tvarių pėsčiųjų jungčių tęstinumą ir prieinamumą;

Moterų saugos ir saugumo transporto aplinkoje užtikrinimas

11. ragina daugiau dėmesio skirti saugumui judumo mieste srityje, pvz., tinkamam ir tvariam gatvių apšvietimui, siekiant išvengti situacijų, kai moterys, važinėjančios į darbą, patenka į tamsias, baimę keliančias vietas; be to, ragina rengiant integruotus transporto projektus atsižvelgti į „paskutinį kilometrą“, ypač ne piko metu;

12. pabrėžia DI akto[13] svarbą padedant teisėsaugos institucijoms kovoti su nusikalstamumu viešojo transporto sistemose ir mažinant priekabiavimą prie moterų ir LGBTQI+ transporto naudotojų;

13. pažymi, kad moterys atlieka svarbų vaidmenį formuojant šeimų judumo sprendimus ir kad jų neigiama patirtis naudojant tvarias transporto rūšis gali daryti atgrasantį poveikį;

14. atkreipia dėmesį į iššūkius, su kuriais susiduria moterys, dažnai atlieka slaugytojų vaidmenį, kaimo vietovėse, kuriose viešasis transportas yra palyginti nepakankamai išvystytas; pabrėžia, kad vykdant politiką, kuria siekiama skatinti tvarų transportą, neturi būti atmetamos pažeidžiamos grupės, moterys ar kaimo vietovėse gyvenantys asmenys;

Transporto srityje dirbančios moterys

15. pabrėžia, kad transporto darbuotojos visais lygmenimis susiduria su kliūtimis, pvz., šališkumu dėl lyties, taip pat su infrastruktūros trūkumu arba netinkama infrastruktūra, o tai lemia priekabiavimą ir smurtą; todėl atkreipia dėmesį į tai, kad sunku pritraukti moteris į darbą transporto sektoriuje ir jas ten išlaikyti;

Moterų įgalėjimas transporto sektoriuje

16. pabrėžia, kad moterų trūkumas transporto sektoriuje taip pat turėtų būti laikomas galimybe; ragina Komisiją, valstybes nares ir suinteresuotuosius subjektus imtis aktyvių priemonių siekiant padidinti moterų įsidarbinimo galimybes ir konkurencingumą šiame sektoriuje;

Informuotumo didinimas ir elgsenos pokyčių skatinimas

[13] Komisijos pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos suderintos dirbtinio intelekto taisyklės (Dirbtinio intelekto aktas) ir iš dalies keičiami tam tikri Sąjungos teisėkūros procedūra priimti aktai (COM(2021)0206).

17. ragina valstybes nares kovoti su rinkos susiskaidymu transporto ir mokslo, technologijų, inžinerijos ir matematikos srityse; pažymi, kad mergaičių verslumo skatinimas nuo ankstyvo amžiaus galėtų sumažinti esamus švietimo stereotipus ir užtikrinti, kad daugiau moterų patektų į logistikos, inžinerijos ir transporto sektorius;

18. pažymi, kad reikia rengti kampanijas ir imtis veiksmų socialinėje žiniasklaidoje siekiant užtikrinti visiško priekabiavimo ir nesaugios darbo aplinkos netoleravimo kultūrą;

19. pažymi, kad skaitmeninimas ir nauji transporto modeliai gali suteikti moterims geresnę, saugesnę ir prieinamesnę darbo aplinką;

°

° °

20. paveda Pirmininkei perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

AIŠKINAMOJI DALIS

Judumas ir transportas yra svarbūs visiems mūsų Sąjungos piliečiams, šios sritys nuolat kinta ir laikui bėgant modernizuojamos. Didžiausias transporto sektoriuje kylantis iššūkis – poreikis gerokai sumažinti išmetamą teršalų kiekį ir padaryti sektorių tvaresnį. Anglies dioksido neišskiriančios transporto sistemos kūrimas turės didelį poveikį tiek naudotojams, tiek keleiviams, taip pat šiame sektoriuje dirbantiems žmonėms. Be abejo, piliečiams bus suteikta puikių galimybių gerinti gyvenimo kokybę, kurti naujas ir įdomias darbo perspektyvas, taip pat naujus produktus ir paslaugas kaip niekad priartinti prie europiečių. Tačiau kartu mes visi privalome pripažinti būsimus iššūkius: tai iš tiesų suteiks naują postūmį visuomenei rinktis tvaresnes transporto priemones, o tai gali lemti didesnį transporto galimybių nepriteklių ir tam tikrų grupių atskirtį.

Vis dėlto pranešėja mano, kad tai nebūtinai gali nutikti. Savaime suprantama, kad ši įdomi mūsų transporto sistemų transformavimo į ekologišką, įperkamą ir tvarų judumą raida neturėtų nieko nepalikti nuošalyje. Tačiau net dabar yra per daug transporto naudotojų ir darbuotojų nelygybės ir trūkumų transporto srityje pavyzdžių.

Šiuo pranešimu siekiama atkreipti dėmesį į sunkią padėtį, su kuria dažnai susiduria moterys transporto srityje, ypatingą dėmesį skiriant moterims, kurios atlieka daugumą priežiūros pareigų ir kurių keliavimo įpročiai skiriasi nuo vyrų. Tai viena iš mūsų laikų problemų, kai moterys dažniau patiria diskriminaciją savo darbo vietoje ir kad transporto sektorius ne visada yra pavyzdinio darbo vieta. Pranešime taip pat analizuojama kitų pažeidžiamų grupių, kurios pernelyg ilgai nebuvo pamirštos, padėtis ir jų nepaisomi poreikiai. Jame stengiamasi rasti būdų, kaip pagerinti esamą padėtį šiame sektoriuje, kartu užtikrinant, kad žalioji pertvarka būtų naudinga visiems.

Pirma, siekiant geriau suprasti ir analizuoti tai, kas būtina siekiant užtikrinti, kad ES transportas būtų naudingas moterims, reikia pagal lytį suskirstytų duomenų ir atlikti lyčių analizę transporto srityje. Tai padės geriau formuoti politiką, rengti atitinkamus teisės aktus, programas ir veiksmus, atspindinčius moterų poreikius ir rūpesčius, atsižvelgiant į jų įvairovę, taip pat plėtoti atviruosius duomenis transporto inovacijoms remti.

Be to, daugiau dėmesio turi būti skiriama keleivių saugai kolektyvinio transporto sektoriuje, kuris, atsižvelgiant į lytį ir judumą, turi keletą didelių pasekmių. Moterys, kaip kolektyvinio transporto naudotojos, patiria nerimą keliantį seksualinio priekabiavimo ir įvairių užpuolimų reiškinį. Joms labai sunku važinėti į darbą ir iš jo, nešioti pirkinių krepšius, stumti vežimėlius ir tuo pat metu rūpintis vaikais.

Vėliau projektuojant automobilius ir kitas transporto rūšis neatsižvelgiama į moterų fiziologiją, o tai reiškia, kad jos yra mažiau apsaugotos nei vyrai, kai įvyksta transporto priemonių avarija.

Kita didelė problema – transporto galimybių nepriteklius ir su transportu susijusi atskirtis, ypač kaimo vietovėse ir atokiausiuose regionuose. Moterys turi mažiau alternatyvų nei vyrai pasirinkdamos, kokią transporto rūšį naudoti. Svarstant galimybę mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, reikia susilaikyti nuo visiško automobilių pašalinimo iš žmonių gyvenimo, ypač tais atvejais, kai nėra tvaraus, įperkamo, saugaus ir dažno transporto jungčių.

Užimtumo srityje transporto sektorius dar nėra pakankamai patrauklus moterims, nes nepakankamai dėmesio skiriama moterų saugos klausimams ir tinkamos infrastruktūros prieinamumui. Nepriimtini seksualinio priekabiavimo, patyčių, bauginimo ir smurto atvejai šiame sektoriuje yra pernelyg paplitę ir plintantys. Be to, dėl nepakankamo informuotumo ir karjeros galimybių trūkumo moterims vis dar nepakankamai atstovaujama transporto srityje. Šiuo atžvilgiu rekomenduojama mergaitėms suteikti daugiau paskatų ir užtikrinti jų ikimokyklinį ugdymą, kuris paskatintų moteris siekti karjeros gamtos mokslų, technologijų, inžinerijos ir matematikos srityje. Pranešime taip pat siekiama rasti sprendimus ir būdus, kaip padidinti moterų dalyvavimą ir domėjimąsi transportu ir logistika.

Todėl siekis užtikrinti, kad mūsų transporto sistema būtų iš tiesų atspari būsimoms krizėms ir kad ji būtų tinkama moterims ir pažeidžiamoms grupėms, turi būti pagrindinis būsimos ES transporto politikos tikslas, kuris yra labai svarbus sektoriaus augimui ir ilgalaikiam tvarumui. Jei tai bus naudinga moterims, tai bus naudinga visiems – laikas neturi būti švaistomas ir turi būti pasinaudojama visais įdomiais pokyčiais, kuriuos transporto sektorius turi pasiūlyti technologijų ir konkurencingo, saugaus ir atsparaus užimtumo srityje.