Eiropas Parlaments
2019-2024

Sieviešu tiesību un dzimumu līdztiesības komiteja

2022/2140(INI)

3.3.2023

ZIŅOJUMA PROJEKTS

par sieviešu vajadzībām atbilstīga Eiropas transporta nodrošināšanu
(2022/2140(INI))

Sieviešu tiesību un dzimumu līdztiesības komiteja

Referente: *Elżbieta Katarzyna Łukacijewska*

Atzinuma sagatavotāja iesaistītajā komitejā saskaņā ar Reglamenta 57. pantu:
Caroline Nagtegaal, Transporta un tūrisma komiteja

SATURA RĀDĪTĀJS

Lpp.

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS 3

PASKAIDROJUMS 9

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

par sieviešu vajadzībām atbilstīga Eiropas transporta nodrošināšanu
(2022/2140(INI))

Eiropas Parlaments,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienību 2. un 3. pantu,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 8., 10., 19. un 157. pantu,

– ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 21. un 23. pantu,

– ņemot vērā ANO Ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un tās ilgtspējīgas attīstības mērķus (IAM), jo īpaši 5. mērķi un tā attiecīgos uzstādījumus un rādītājus,

– ņemot vērā ANO 1979. gada 18. decembra Konvenciju par jebkuras sieviešu diskriminācijas izskaušanu,

– ņemot vērā ES direktīvas, kas kopš 1975. gada pieņemtas par dažādiem vienlīdzīgas attieksmes pret sievietēm un vīriešiem aspektiem, tostarp Padomes Direktīvu 79/7/EEK (1978. gada 19. decembris) par pakāpenisku vienlīdzīgas attieksmes principa pret vīriešiem un sievietēm īstenošanu sociālā nodrošinājuma jautājumos[1], Padomes Direktīvu 92/85/EEK (1992. gada 19. oktobris) par pasākumu ieviešanu, lai veicinātu drošības un veselības aizsardzības darbā uzlabošanu strādājošām grūtniecēm, sievietēm, kas strādā pēcdzemdību periodā, vai strādājošām sievietēm, kas baro bērnu ar krūti[2], Padomes Direktīvu 2004/113/EK (2004. gada 13. decembris), ar kuru īsteno principu, kas paredz vienlīdzīgu attieksmi pret vīriešiem un sievietēm, attiecībā uz pieeju precēm un pakalpojumiem, preču piegādi un pakalpojumu sniegšanu[3], Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/54/EK (2006. gada 5. jūlijs) par tāda principa īstenošanu, kas paredz vienlīdzīgas iespējas un attieksmi pret vīriešiem un sievietēm nodarbinātības un profesijas jautājumos[4], Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1158 (2019. gada 20. jūnijs) par darba un privātās dzīves līdzsvaru vecākiem un aprūpētājiem un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 2010/18/ES[5], un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/41/ES (2010. gada 7. jūlijs) par to, kā piemērot vienlīdzīgas attieksmes principu vīriešiem un sievietēm, kas darbojas pašnodarbinātas personas statusā, un ar kuru atceļ Padomes Direktīvu 86/613/EEK[6],

– ņemot vērā Komisijas 2009. gada 17. jūnija paziņojumu "Ilgtspējīga nākotne transportam: ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu"

[1] OV L 6, 10.1.1979., 24. lpp.
[2] OV L 348, 28.11.1992., 1. lpp.
[3] OV L 373, 21.12.2004., 37. lpp.
[4] OV L 204, 26.7.2006., 23. lpp.
[5] OV L 188, 12.7.2019., 79. lpp.
[6] OV L 180, 15.7.2010., 1. lpp.

(COM(2009)0279),

– ņemot vērā Komisijas 2020. gada 5. marta paziņojumu "Savienība, kurā valda līdztiesība: dzimumu līdztiesības stratēģija 2020.–2025. gadam" (COM(2020)0152),

– ņemot vērā Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumu "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020)0789),

– ņemot vērā Komisijas 2021. gada 14. jūlija paziņojumu "Gatavi mērķrādītājam 55 %": ES 2030. gadam nospraustā klimata mērķrādītāja sasniegšana ceļā uz klimatneitralitāti" (COM(2021)0550),

– ņemot vērā Komisijas 2021. gada 14. decembra paziņojumu "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars" (COM(2021)0811),

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību[7],

– ņemot vērā 2021. gada 21. janvāra rezolūciju par dzimumperspektīvu Covid-19 krīzes laikā un pēc tās[8],

– ņemot vērā 2021. gada 21. janvāra rezolūciju par ES dzimumu līdztiesības stratēģiju[9],

– ņemot vērā 2021. gada 6. oktobra rezolūciju par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam — ieteikumi turpmākiem pasākumiem virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei[10],

– ņemot vērā Eiropas Dzimumu līdztiesības institūta (*EIGE*) ziņojumu par 2022. gada dzimumu līdztiesības indeksu,

– ņemot vērā Iekšpolitikas ģenerāldirektorāta Pilsoņu tiesību un konstitucionālo jautājumu politikas departamenta 2021. gada 16. decembra pētījumu "Sievietes un transports",

– ņemot vērā Komisijas 2022. gada 14. septembra pētījumu par ES nākotnes transporta sistēmas sociālo dimensiju lietotāju un pasažieru aspektā (Galīgais ziņojums),

– ņemot vērā Reglamenta 54. pantu,

– ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas atzinumu,

– ņemot vērā Sieviešu tiesību un dzimumu līdztiesības komitejas ziņojumu,

[7] OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.
[8] OV C 456, 10.11.2021., 191. lpp.
[9] OV C 456, 10.11.2021., 208. lpp.
[10] OV C 132, 24.3.2022., 45. lpp.

A. tā kā dzimumu līdztiesība ir viena no ES pamatvērtībām, un tā ir jāintegrē visās ES politikas jomās; tā kā tiesības uz vienlīdzīgu attieksmi un nediskriminēšanu ir pamattiesības, kas nostiprinātas Līgumos un Eiropas Savienības Pamattiesību hartā;

B. tā kā pētījumi, kas veikti visās dalībvalstīs, liecina, ka ar dzimumu saistīta vardarbība publiskajā telpā un kolektīvajā transportā ir problēma, kas kļūst arvien lielāka;

C. tā kā pienācīgi neizstrādāta transporta politika var saasināt esošo nabadzību un sociālo atstumtību; tā kā joprojām trūkst pa dzimumiem sadalītu datu un dzimuma analīzes attiecībā uz transportu, tā kavējot mērķtiecīgas transporta politikas piemērošanu indivīdiem un ģimenēm visā to daudzveidībā;

D. tā kā dzimumvērīgas pieejas pieņemšana pilsētplānošanā ir svarīga, lai uzlabotu sieviešu dzīves kvalitāti;

E. tā kā transporta izmantošana sarežģītības, biežuma, veida, ilguma, mērķa, izmaksu un drošības ziņā atšķiras atkarībā no dzimuma, kā arī no citiem faktoriem;

F. tā kā izpratne par transporta lietošanas modeļiem un mobilitāti ir būtiska dzimumvērīgas transporta politikas veidošanā, lai transporta lietotājas varētu izmantot drošus, piekļūstamus, uzticamus, ilgtspējīgus un nediskriminējošus transporta veidus;

G. tā kā sievietes vairāk nekā vīrieši izmanto ilgtspējīgākus transporta veidus un bieži veic vairākus braucienus pēc kārtas;

H. tā kā vēlamajā jaunu transportlīdzekļu un automatizācijas tehnoloģiju pieņemšanā būtu jāņem vērā sieviešu īpašās vajadzības;

I. tā kā ilgtspējīgam transportam ir vajadzīga vienlīdzīga piekļuve infrastruktūrai, izmantojot pasākumus, kas garantē lielāku mobilitāti visiem un vienādu pakalpojumu kvalitāti pilsētu un lauku apvidos;

J. tā kā transportlīdzekļu dizains, tostarp drošības elementi, bieži ir veidots, pamatojoties uz lielāku, stereotipiski vīrišķo ķermeņa formu, tāpēc ir mazāk efektīvs mazāka auguma cilvēkiem;

K. tā kā transporta infrastruktūra ar labi izstrādātu, uzraudzītu un drošu apkārtni labvēlīgi ietekmē gan faktisko, gan šķietamo drošību[11];

L. tā kā mobilitātes šķēršļi kavē sieviešu piekļuvi darbvietām un pamata pakalpojumiem, piemēram, veselības aprūpei un izglītībai, tādējādi ietekmējot gan viņu pašu, gan viņu bērnu cilvēkkapitāla attīstību;

M. tā kā transporta nozarē sievietes ir nepietiekami pārstāvētas visos nodarbinātības līmeņos; tā kā nepietiekama pārstāvība lēmumu pieņemšanā, plānošanā un pētniecībā pastiprina integrētas pieejas trūkumu dzimumu līdztiesības nodrošināšanai transporta jomā;

[11] Starptautiskais Transporta forums, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, OECD Publishing, Parīze, 2018.

N. tā kā darba vidē transporta nozarē nav ņemtas vērā sieviešu īpašās vajadzības, kam ir plašāka ietekme uz sieviešu drošību;

O. tā kā transporta uzņēmumi saskaras ar ievērojamām personāla atlases problēmām; tā kā sieviešu nodarbinātība varētu palīdzēt mazināt darbinieku trūkumu transporta nozarē[12];

P. tā kā ir svarīgi veicināt un saglabāt efektīvu un cenas ziņā pieņemamu mobilitāti lauku apvidos; tā kā savienojamība lauku apvidos nav pietiekami attīstīta;

Q. tā kā sievietes, kas dzīvo lauku apvidos, saskaras ar šķēršļiem atbalsta saņemšanā, ja ir cietušas no vardarbības dzimuma dēļ,

1. atkārtoti apstiprina ES apņemšanos nodrošināt dzimumu līdztiesību transporta nozarē, vienlaikus ņemot vērā līdz šim panākto progresu; uzsver, ka ir vajadzīgi konkrēti pasākumi, lai uzlabotu drošību, piekļuvi mobilitātei un nodarbinātības iespējas;

2. uzsver, ka integrētai pieejai dzimumu līdztiesības nodrošināšanai transporta jomā ir labvēlīga ietekme visos aspektos, tostarp attiecībā uz sociālo iekļaušanu un nodarbinātības iespējām; uzsver integrētas pieejas dzimumu līdztiesības nodrošināšanai transporta nozarē nozīmi zaļās un digitālās pārkārtošanās īstenošanā;

3. atgādina, ka dzimumu stereotipi un aizspriedumi izslēdz sievietes no ekonomiskās un sociālās dzīves, izraisot efektivitātes trūkumu un cilvēkresursu izšķērdēšanu; norāda, ka ir vajadzīgi resursi, lai nodrošinātu sieviešu pārstāvību pētniecībā un lēmumu pieņemšanā transporta jautājumos;

4. pauž nožēlu par to, ka trūkst standartizētu, pa dzimumiem sadalītu transporta datu un dzimumu analīzes par visiem transporta veidiem; šajā saistībā atzinīgi vērtē to, ka *EIGE* dzimumu līdztiesības indeksa 2023. gada tematiskā joma ir "enerģētika un transports";

5. uzsver mākslīgā intelekta spēju apkopot anonimizētas datu kopas par sabiedriskā transporta izmantošanu;

6. atzinīgi vērtē to, ka ir uzsākta Komisijas jaunā iniciatīva "Dažādības vēstnieki transporta tīklā", kuras mērķis būs veicināt daudzveidību, vienlīdzību un iekļautību ES transporta nozarē;

7. aicina drošības un avāriju testos iekļaut bioloģiski atbilstošus sieviešu dzimuma modeļus; uzsver, ka mākslīgajam intelektam ir jāpalīdz uzlabot mūsu izpratni par to, kā ārkārtas situācijas atšķirīgi ietekmē dažādus cilvēkus atkarībā no viņu ķermeņa uzbūves;

Izpratne par sieviešu mobilitāti un līdztiesību transporta jomā

8. uzsver sieviešu kā transporta lietotāju atšķirīgās gaidas, pārvietošanās paradumus, vajadzības un pieredzi; aicina izstrādāt attiecīgus tiesību aktus transporta jomā, lai pilnībā integrētu sieviešu vajadzības;

[12] Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report*, ES Publikāciju birojs, Luksemburga, 2021.

Iekļaujoši mobilitātes pakalpojumi un atbilstoša infrastruktūra

9. aicina integrēt ilgtspējīga transporta iespējas sieviešu ikdienas dzīvē, lai ērti, droši un stresu neradoši multimodāli braucieni kļūtu par realitāti;

10. aicina dalībvalstis nodrošināt, ka ceļu infrastruktūrā, jo īpaši tās modernizācijā, tiek pilnībā ņemta vērā ilgtspējīgu gājēju ceļu savienojumu nepārtrauktība un piekļūstamība;

Sieviešu drošības nodrošināšana transporta vidē

11. aicina pievērst lielāku uzmanību drošībai pilsētu mobilitātē, piemēram, adekvātam, ilgtspējīgam ielu apgaismojumam, lai novērstu situācijas, kad sievietēm ir jāgaida transports tumšās, nedrošās vietās; papildus aicina integrētos transporta plānos ņemt vērā tā dēvēto "pēdējo kilometru", jo īpaši laikā, kad satiksme nav intensīva;

12. uzsver Mākslīgā intelekta akta[13] nozīmi, palīdzot tiesībaizsardzības iestādēm apkarot noziedzību sabiedriskā transporta sistēmās un mazināt sieviešu un *LGBTIQ*, kuri izmanto transportu, aizskaršanu;

13. norāda, ka sievietēm ir būtiska ietekme uz ģimenes izvēli mobilitātes ziņā un ka viņu sliktā pieredze ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanā var no tās atturēt;

14. norāda uz problēmām, ar kurām sievietes saskaras lauku apvidos, kur ir salīdzinoši maz attīstīts sabiedriskais transports, un kurām bieži jāveic aprūpētāju pienākumi; uzsver, ka politika, kuras mērķis ir veicināt ilgtspējīgu transportu, nedrīkst izslēgt neaizsargātas grupas, sievietes vai lauku apvidu iedzīvotājus;

Sieviešu nodarbinātība

15. uzsver, ka transporta nozarē strādājošas sievietes visos līmeņos saskaras ar šķēršļiem, piemēram, aizspriedumiem dzimuma dēļ, kā arī ar neesošām vai nepiemērotām telpām, kas izraisa aizskaršanu un vardarbību; tādēļ norāda uz grūtībām piesaistīt un noturēt sievietes transporta nozarē;

Sieviešu iespēju veicināšana transporta nozarē

16. uzsver, ka sieviešu trūkums transporta nozarē arī būtu jāuzskata par iespēju; aicina Komisiju, dalībvalstis un ieinteresētās personas veikt proaktīvus pasākumus, lai veicinātu sieviešu nodarbināmību un konkurētspēju šajā nozarē;

Izpratnes vairošana un uzvedības izmaiņu veicināšana

17. aicina dalībvalstis cīnīties pret tirgus segmentāciju transporta un zinātnes, tehnoloģiju, inženierzinātņu un matemātikas jomā; norāda, ka uzņēmējdarbības popularizēšana meiteņu vidū jau agrīnā vecumā varētu mazināt pastāvošos stereotipus par izglītību un nodrošināt, ka vairāk sieviešu iesaistās loģistikas, inženierzinātņu un transporta nozarēs;

18. norāda, ka ir vajadzīgas kampaņas un sociālo mediju darbības, lai nodrošinātu nulles

[13] Komisijas priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, kas nosaka saskaņotas normas mākslīgā intelekta jomā (Mākslīgā intelekta akts) un groza dažus Savienības leģislatīvos aktus, COM(2021)0206.

tolerances kultūru pret aizskaršanu un nedrošu darba vidi;

19. norāda, ka digitalizācija un jauni transporta modeļi var nodrošināt sievietēm labāku, drošāku un piekļūstamāku darba vidi;

°

° °

20. uzdod priekšsēdētājai šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.

PASKAIDROJUMS

Mobilitāte un transports ir svarīgi jautājumi visiem ES iedzīvotājiem, un laika gaitā tie pastāvīgi attīstās un modernizējas. Lielākā problēma transporta nozarē ir nepieciešamība būtiski samazināt emisijas un arvien uzlabot ilgtspēju. Ceļš uz oglekļneitrālu transporta sistēmu ievērojami ietekmēs gan lietotājus, gan pasažierus, gan arī nozarē strādājošos. Tas noteikti sniegs pilsoņiem lieliskas iespējas uzlabot dzīves kvalitāti, jaunas un aizraujošas izredzes atrast darbu, kā arī piedāvās Eiropas iedzīvotājiem jaunus produktus un pakalpojumus vairāk nekā jebkad agrāk. Taču tajā pašā laikā mums visiem ir jāatzīst gaidāmās grūtības — tas patiešām radīs jaunu stimulu sabiedrībai izvēlēties ilgtspējīgākus transporta veidus, bet tas var arī izraisīt lielāku transporta nabadzību un atstumt atsevišķas iedzīvotāju grupas.

Tomēr referente uzskata, ka no tā var izvairīties. Pats par sevi saprotams, ka šī aizraujošā attīstība, pārveidojot transporta sistēmas par zaļu, cenas ziņā pieņemamu un ilgtspējīgu mobilitāti, nedrīkst nevienu atstāt novārtā. Tomēr pat tagad transporta jomā ir pārāk daudz nevienlīdzības un trūkumu, kas skar gan transporta lietotājus, gan darba ņēmējus.

Šī ziņojuma mērķis ir uzsvērt sarežģīto situāciju, ar ko sievietes bieži saskaras transporta nozarē, īpašu uzmanību pievēršot sievietēm, kuras veic lielāko daļu aprūpes pienākumu un kuru ceļošanas paradumi atšķiras no vīriešu ceļošanas paradumiem. Viena no mūsdienu nelaimēm ir tāda, ka sievietes darba vietā saskaras ar lielāku diskrimināciju un ka transporta nozare šajā ziņā ne vienmēr ir nodarbinātības paraugs. Ziņojumā analizēta arī citu neaizsargātu grupu situācija, kurām pārāk ilgi nav pievērsta pietiekama uzmanība un nav ņemtas vērā viņu vajadzības. Tajā mēģināts rast veidus, kā uzlabot pašreizējo situāciju nozarē, vienlaikus nodrošinot, ka zaļā pārkārtošanās sniedz ieguvumus visiem.

Pirmkārt, lai labāk izprastu un analizētu, kas ir nepieciešams nolūkā nodrošināt, ka ES transports atbilst sieviešu vajadzībām, ir nepieciešami pa dzimumiem sadalīti dati un dzimumu analīze transporta jomā. Tas palīdzēs uzlabot politikas, attiecīgo tiesību aktu, programmu un darbību izstrādi, kas atspoguļo sieviešu vajadzības un bažas visā to daudzveidībā, kā arī attīstīt atvērtos datus, lai atbalstītu transporta inovācijas.

Turklāt lielāka uzmanība jāpievērš pasažieru drošībai kolektīvajā transportā, kam saistībā ar dzimumu un mobilitāti ir vairākas tālejošas sekas. Sievietes kā kolektīvā transporta lietotājas satraucoši bieži saskaras ar seksuālu uzmākšanos un dažāda veida uzbrukumiem. Viņām ir ārkārtīgi grūti pārvietoties uz darbu un no tā, pārvadājot iepirkumu maisus, ratus un vienlaikus rūpējoties par bērniem.

Turklāt automašīnu un citu transportlīdzekļu projektēšanā sieviešu fizioloģiju mēdz neņemt vērā, kas nozīmē, ka avārijas gadījumā viņas ir mazāk aizsargātas nekā vīrieši.

Vēl viena liela problēma ir transporta nabadzība un transporta nepieejamības izraisīta atstumtība, jo īpaši lauku apvidos un tālākajos reģionos. Sievietēm ir mazāk alternatīvu nekā vīriešiem, izvēloties, kādu transporta veidu izmantot. Un, domājot par transporta dekarbonizāciju, nevajadzētu arī pilnībā atteikties no privātajiem automobiļiem, jo īpaši gadījumos, kad nav ilgtspējīgu, cenas ziņā pieņemamu, drošu un biežu transporta savienojumu.

Attiecībā uz nodarbinātību transporta nozare vēl nav pietiekami vilinoša sievietēm, jo netiek

pievērsta pietiekama uzmanība sieviešu drošības jautājumiem un pienācīgas infrastruktūras pieejamībai. Nepieņemamie seksuālās uzmākšanās, iebiedēšanas un vardarbības gadījumi nozarē ir pārāk izplatīti un uzmācīgi. Turklāt, ņemot vērā izpratnes trūkumu un iespējas izvēlēties karjeru, sievietes joprojām ir nepietiekami pārstāvētas transporta profesijās. Šajā saistībā tiek ieteikts izmantot vairāk stimulu un nodrošināt agrīno izglītību meitenēm, lai mudinātu sievietes veidot karjeru *STEM* jomās. Ziņojuma mērķis ir arī rast risinājumus un veidus, kā palielināt sieviešu iesaistīšanos transportā un loģistikā un interesi par šīm jomām.

Tāpēc uz nākotni vērstai ES transporta politikai ir jānosaka mērķis nodrošināt, ka transporta sistēma ir patiešām noturīga pret turpmākām krīzēm un ka tā darbojas sieviešu un neaizsargātu grupu labā, jo šis mērķis ir būtisks un īpaši svarīgs nozares izaugsmei un ilgtermiņa ilgtspējai. Ja tas palīdzēs sievietēm, tas palīdzēs ikvienam — izmantojot visas aizraujošās iespējas, ko transports sniedz tehnoloģiju un konkurētspējīgas, drošas un elastīgas nodarbinātības jomā, nedrīkst zaudēt laiku.