Parlament Europejski
2019-2024

Komisja Praw Kobiet i Równouprawnienia

2022/2140(INI)

3.3.2023

PROJEKT SPRAWOZDANIA

w sprawie transportu europejskiego odpowiadającego potrzebom kobiet
(2022/2140(INI))

Komisja Praw Kobiet i Równouprawnienia

Sprawozdawczyni: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej zaangażowanej zgodnie z art. 57 Regulaminu:
Caroline Nagtegaal, Komisja Transportu i Turystyki

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO 3

UZASADNIENIE 9

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie transportu europejskiego odpowiadającego potrzebom kobiet (2022/2140(INI))

Parlament Europejski,

– uwzględniając art. 2 i 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE),

– uwzględniając art. 8, 10, 19 i 157 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając art. 21 i 23 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej,

– uwzględniając Agendę na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i cele zrównoważonego rozwoju ONZ, w szczególności cel 5 wraz z jego zadaniami i wskaźnikami,

– uwzględniając Konwencję ONZ w sprawie likwidacji wszelkich form dyskryminacji kobiet z 18 grudnia 1979 r.,

– uwzględniając dyrektywy UE przyjmowane od 1975 r. dotyczące różnych aspektów równego traktowania kobiet i mężczyzn, w tym dyrektywę Rady 79/7/EWG z 19 grudnia 1978 r. w sprawie stopniowego wprowadzania w życie zasady równego traktowania kobiet i mężczyzn w dziedzinie zabezpieczenia społecznego[1], dyrektywę Rady 92/85/EWG z 19 października 1992 r. w sprawie wprowadzenia środków służących wspieraniu poprawy w miejscu pracy bezpieczeństwa i zdrowia pracownic w ciąży, pracownic, które niedawno rodziły, i pracownic karmiących piersią[2], dyrektywę Rady 2004/113/WE z 13 grudnia 2004 r. wprowadzającą w życie zasadę równego traktowania mężczyzn i kobiet w zakresie dostępu do towarów i usług[3], dyrektywę 2006/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 lipca 2006 r. w sprawie wprowadzenia w życie zasady równości szans oraz równego traktowania kobiet i mężczyzn w dziedzinie zatrudnienia i pracy[4], dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1158 z 20 czerwca 2019 r. w sprawie równowagi między życiem zawodowym a prywatnym rodziców i opiekunów oraz uchylającą dyrektywę Rady 2010/18/UE[5] oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/41/UE z 7 lipca 2010 r. w sprawie stosowania zasady równego traktowania kobiet i mężczyzn prowadzących działalność na własny rachunek oraz uchylającą dyrektywę Rady 86/613/EWG[6],

– uwzględniając komunikat Komisji z 17 czerwca 2009 r. pt. „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i

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

przyjaznego użytkownikowi systemu" (COM(2009)0279),

– uwzględniając komunikat Komisji z 5 marca 2020 r. pt. „Unia równości: strategia na rzecz równouprawnienia płci na lata 2020–2025" (COM(2020)0152),

– uwzględniając komunikat Komisji z 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości" (COM(2020)0789),

– uwzględniając komunikat Komisji z 14 lipca 2021 r. pt. „»Gotowi na 55«: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej" (COM(2021)0550),

– uwzględniając komunikat Komisji z 14 grudnia 2021 r. pt. „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej" (COM(2021)0811),

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów[7],

– uwzględniając swoją rezolucję z 21 stycznia 2021 r. w sprawie perspektywy płci w okresie kryzysu związanego z COVID-19 oraz w okresie pokryzysowym[8],

– uwzględniając swoją rezolucję z 21 stycznia 2021 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz równouprawnienia płci[9],

– uwzględniając swoją rezolucję z 6 października 2021 r. w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero"[10],

– uwzględniając sprawozdanie Europejskiego Instytutu ds. Równości Kobiet i Mężczyzn (EIGE) w sprawie wskaźnika równouprawnienia płci za 2022 r.,

– uwzględniając badanie Departamentu Tematycznego ds. Praw Obywatelskich i Spraw Konstytucyjnych w Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Wewnętrznej z 16 grudnia 2021 r. pt. „Women and transport" [Kobiety i transport],

– uwzględniając badanie Komisji z 14 września 2022 r. pt. „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report" [Badanie na temat społecznego wymiaru przyszłego unijnego systemu transportowego w odniesieniu do użytkowników i pasażerów – sprawozdanie końcowe],

[7] Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1.
[8] Dz.U. C 456 z 10.11.2021, s. 191.
[9] Dz.U. C 456 z 10.11.2021, s. 208.
[10] Dz.U. C 132 z 24.3.2022, s. 45.

– uwzględniając art. 54 Regulaminu,

– uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Transportu i Turystyki,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Praw Kobiet i Równouprawnienia

A. mając na uwadze, że równouprawnienie płci jest jedną z podstawowych wartości UE i należy je uwzględniać we wszystkich strategiach politycznych UE; mając na uwadze, że prawo do równego traktowania i niedyskryminacji stanowi prawo podstawowe zapisane w Traktatach oraz w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej;

B. mając na uwadze, że badania przeprowadzone w państwach członkowskich Unii Europejskiej wykazały, że nasila się problem przemocy ze względu na płeć w przestrzeni publicznej i w środkach transportu zbiorowego;

C. mając na uwadze, że niedopracowana polityka transportowa może pogłębić istniejące ubóstwo i wykluczenie społeczne; mając na uwadze, że nadal brakuje danych segregowanych według kryterium płci i analiz pod kątem płci w odniesieniu do transportu, przez co trudno jest realizować dobrze ukierunkowaną politykę transportową z pożytkiem dla osób i rodzin w całej ich różnorodności;

D. mając na uwadze, że uwzględnianie optyki płci w planowaniu przestrzennym jest istotne dla poprawy jakości życia kobiet;

E. mając na uwadze, że korzystanie z transportu różni się w zależności od płci – a także od innych czynników – pod względem złożoności, częstości, środków transportu, czasu trwania, celu, kosztu, bezpieczeństwa i ochrony;

F. mając na uwadze, że trzeba zrozumieć wzorce podróżowania i mobilność, aby rozwijać politykę transportową uwzględniającą aspekt płci, tak by kobiety mogły korzystać z bezpiecznych, dostępnych, niezawodnych, zrównoważonych i niedyskryminujących środków transportu;

G. mając na uwadze, że kobiety liczniej niż mężczyźni korzystają z bardziej zrównoważonych środków transportu, a ich podróże często dzielą się na etapy o różnych celach;

H. mając na uwadze, że wprowadzając pożądane nowe technologie transportu i automatyzacji, należy uwzględniać potrzeby kobiet;

I. mając na uwadze, że zrównoważony transport wymaga zapewnienia równego dostępu do infrastruktury za pomocą środków gwarantujących powszechny wzrost mobilności oraz jednakową jakość usług na obszarach miejskich i wiejskich;

J. mając na uwadze, że pojazdy, w tym elementy zabezpieczające, często są projektowane pod kątem silniejszej, stereotypowo męskiej budowy ciała, co zmniejsza ich użyteczność dla osób o drobniejszej budowie;

K. mając na uwadze, że infrastruktura transportowa w dobrze zaprojektowanym, monitorowanym i bezpiecznym otoczeniu pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo

zarówno faktyczne, jak i postrzegane[11];

L. mając na uwadze, że przeszkody w mobilności utrudniają kobietom dostęp do zatrudnienia i kluczowych usług, np. w zakresie opieki zdrowotnej i edukacji, co wpływa na gromadzenie kapitału społecznego zarówno przez nie same, jak i ich dzieci;

M. mając na uwadze, że kobiety są niedostatecznie reprezentowane na wszystkich szczeblach zatrudnienia w sektorze transportu; mając na uwadze, że niedostateczny udział w podejmowaniu decyzji, planowaniu i badaniach naukowych pogłębia problem nieuwzględniania aspektu płci w obszarze transportu;

N. mając na uwadze, że sektor transportu jako pracodawca nie uwzględnia potrzeb kobiet, co niesie dalekosiężne skutki dla ich bezpieczeństwa;

O. mając na uwadze, że przedsiębiorstwa transportowe mają poważne problemy z rekrutacją; mając na uwadze, że zatrudnianie kobiet mogłoby rozwiązać problem niedoborów kadrowych w sektorze transportu[12];

P. mając na uwadze, że trzeba promować i chronić efektywną i niedrogą mobilność na obszarach wiejskich; mając na uwadze, że sieć połączeń na obszarach wiejskich nie jest odpowiednio rozwinięta;

Q. mając na uwadze, że kobietom mieszkającym na obszarach wiejskich trudno jest uzyskać wsparcie, gdy doświadczają przemocy ze względu na płeć;

1. potwierdza zobowiązanie UE do osiągnięcia równości płci w obszarze transportu i odnotowuje dotychczasowe postępy; podkreśla, że potrzebne są konkretne środki, aby poprawić bezpieczeństwo, mobilność i możliwości zatrudnienia;

2. zwraca uwagę, że uwzględnianie aspektu płci w obszarze transportu ma bardzo pozytywne skutki, w tym w postaci włączenia społecznego i większych możliwości zatrudnienia; podkreśla, że uwzględnianie aspektu płci w obszarze transportu ma istotne znaczenie dla transformacji ekologicznej i cyfrowej;

3. przypomina, że stereotypy i uprzedzenia dotyczące płci wykluczają kobiety z życia gospodarczego i społecznego, co prowadzi do braku wydajności i do większego marnotrawstwa zasobów ludzkich; stwierdza, że potrzebne są zasoby, dzięki którym wzrośnie udział kobiet w badaniach naukowych i w podejmowaniu decyzji o transporcie;

4. ubolewa, że niedostępne są standaryzowane, segregowane według kryterium płci dane dotyczące transportu, a także analizy pod kątem płci dotyczące wszystkich rodzajów transportu; w związku z tym z zadowoleniem odnotowuje, że energia i transport to główny temat analizowany w ramach wskaźnika równouprawnienia płci EIGE w 2023 r.;

---

[11] Międzynarodowe Forum Transportu, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, OECD Publishing, Paryż, 2018.

[12] Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report*, Urząd Publikacji UE, Luksemburg, 2021.

5. podkreśla zdolność sztucznej inteligencji (AI) do agregowania zanonimizowanych zbiorów danych na temat sposobów korzystania z transportu publicznego;

6. z zadowoleniem odnotowuje, że Komisja rozpoczęła nową inicjatywę pod nazwą Ambasadorzy Różnorodności w Sieci Transportowej w celu promowania różnorodności, równości i włączenia społecznego w sektorze transportu w UE;

7. apeluje, aby w testach bezpieczeństwa i testach zderzeniowych wykorzystywano również manekiny wiernie odwzorowujące sylwetkę kobiecą; podkreśla, że AI powinna umożliwić nam lepsze zrozumienie związku między różnicami w budowie fizycznej ludzi a tym, jakie skutki mają dla nich wypadki;

Zrozumienie mobilności kobiet i ich równouprawnienia w obszarze transportu

8. zwraca uwagę na różnice w oczekiwaniach, wzorcach podróżowania, potrzebach i doświadczeniach użytkowniczek transportu; apeluje, aby odnośne przepisy dotyczące transportu w pełni uwzględniały potrzeby kobiet;

Inkluzywne usługi w zakresie mobilności i odpowiednia infrastruktura

9. apeluje, aby umożliwić kobietom codzienne korzystanie ze zrównoważonych środków transportu, tak by wygodne, bezpieczne i niestresujące podróże multimodalne stały się rzeczywistością;

10. wzywa państwa członkowskie do zadbania, w szczególności podczas modernizacji, by infrastruktura drogowa w pełni uwzględniała ciągłość i dostępność zrównoważonych połączeń dla pieszych;

Bezpieczeństwo i ochrona kobiet w środkach transportu

11. wzywa do położenia większego nacisku na bezpieczeństwo mobilności miejskiej, np. odpowiednie, zrównoważone oświetlenie ulic, aby uniknąć sytuacji, w których kobiety w drodze do pracy muszą przechodzić przez ciemne, budzące niepokój miejsca; apeluje ponadto, aby w zintegrowanych projektach transportowych uwzględniano „problem ostatniego kilometra”, zwłaszcza poza godzinami szczytu;

12. zwraca uwagę, że akt w sprawie AI[13] w istotny sposób pomaga organom ścigania zwalczać przestępczość w systemach transportu publicznego oraz ograniczać molestowanie i nękanie kobiet i osób LGBTQI+ korzystających z transportu;

13. zauważa, że kobiety mają duży wpływ na decyzje rodzinne dotyczące mobilności i że ich negatywne doświadczenia ze zrównoważonymi środkami transportu mogą mieć efekt zniechęcający;

14. zwraca uwagę na problemy kobiet – które często wykonują zadania opiekuńcze – na obszarach wiejskich, gdzie transport publiczny jest stosunkowo słabo rozwinięty; zaznacza, że strategie polityczne, które promują zrównoważony transport, nie mogą

[13] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji (akt w sprawie sztucznej inteligencji) i zmieniającego niektóre akty ustawodawcze Unii (COM(2021)0206).

wykluczać grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji, kobiet ani osób mieszkających na obszarach wiejskich;

Zatrudnienie kobiet

15. podkreśla, że pracownice wszystkich szczebli w sektorze transportu spotykają się z utrudnieniami, np. z uprzedzeniami ze względu na płeć, a także z brakiem infrastruktury lub jej nieadekwatnością do potrzeb, co prowadzi do molestowania i przemocy; zauważa, że w konsekwencji trudno jest przyciągnąć kobiety do pracy w sektorze transportu i zachęcić, by w niej pozostały;

Wzmocnienie pozycji kobiet w sektorze transportu

16. zaznacza, że brak kobiet w sektorze transportu powinien być również postrzegany jako szansa; wzywa Komisję, państwa członkowskie i zainteresowane strony do proaktywnych działań w celu zwiększenia zatrudnialności i konkurencyjności kobiet w tym sektorze;

Podnoszenie świadomości i zachęcanie do zmiany zachowań

17. wzywa państwa członkowskie do likwidacji segmentacji rynku w sektorze transportu oraz w dziedzinie nauk przyrodniczych, technologii, inżynierii i matematyki; zauważa, że promowanie przedsiębiorczości wśród dziewcząt od najmłodszych lat może ograniczyć stereotypy panujące w edukacji i sprawić, że więcej kobiet podejmie pracę w sektorach logistyki, inżynierii i transportu;

18. zauważa, że potrzebne są kampanie i działania w mediach społecznościowych, aby wprowadzić kulturę zerowej tolerancji dla molestowania i braku bezpieczeństwa w środowisku pracy;

19. zauważa, że dzięki cyfryzacji i nowym modelom transportu może powstać lepsze, bezpieczniejsze i dostępniejsze środowisko pracy dla kobiet;

°

° °

20. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

UZASADNIENIE

Mobilność i transport mają istotne znaczenie dla wszystkich obywateli Unii, przechodzą ciągłą ewolucję i są stale modernizowane. Zdecydowanie największe wyzwanie, któremu sektor transportu musi sprostać, to znaczne ograniczenie emisji i systematyczna poprawa pod względem zrównoważenia. Dążenie do bezemisyjnego systemu transportu znacząco wpłynie zarówno na użytkowników i pasażerów, jak i na pracowników tego sektora. Z pewnością obywatele europejscy zyskają możliwość znacznej poprawy jakości życia, nowe i ekscytujące perspektywy zatrudnienia, a także łatwiejszy niż kiedykolwiek dostęp do nowych produktów i usług. Jednocześnie jednak musimy dostrzegać czekające nas wyzwania – intensywne przechodzenie na bardziej zrównoważone środki transportu może doprowadzić do większego ubóstwa transportowego i wykluczenia niektórych grup.

Sprawozdawczyni uważa jednak, że nie jest to nieuniknione. To oczywiste, że fascynująca ewolucja naszych systemów transportu w kierunku ekologicznej, niedrogiej i zrównoważonej mobilności nie powinna pozostawiać nikogo w tyle. Nadal jednak w sektorze transportu istnieje zbyt wiele nierówności i mankamentów, zarówno z punktu widzenia użytkowników, jaki pracowników.

W niniejszym sprawozdaniu starano się zwrócić uwagę na często trudną sytuację kobiet w kontekście transportu, ze szczególnym uwzględnieniem kobiet, które wykonują większość obowiązków opiekuńczych i często podróżują według innych wzorców niż mężczyźni. Dziś kobiety nadal są częściej dyskryminowane doświadczają większej dyskryminacji w miejscu pracy, a sektor transportu nie zawsze oferuje wzorcowe warunki zatrudnienia. W sprawozdaniu przeanalizowano też sytuację innych grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji, które zbyt długo były marginalizowane, a ich potrzeby – lekceważone. Podjęto próbę znalezienia sposobów, by poprawić sytuację w sektorze transportu, a jednocześnie zapewnić wszystkim korzyści z transformacji ekologicznej.

Po pierwsze, aby lepiej zrozumieć i przeanalizować oczekiwania kobiet wobec transportu w UE, potrzebne są dane segregowane według kryterium płci oraz analiza transportu pod kątem płci. Pomoże to lepiej projektować polityki, przepisy, programy i działania w celu uwzględniania potrzeb i problemów kobiet w całej ich różnorodności, a także opracowywać otwarte dane na potrzeby wspierania innowacji w dziedzinie transportu.

Ponadto należy położyć większy nacisk na bezpieczeństwo pasażerów transportu zbiorowego, gdzie płeć i mobilność odgrywają wielką rolę. Użytkowniczki transportu zbiorowego są narażone na bulwersujące zjawisko molestowania seksualnego i na różnego rodzaju napaści. Niezwykle kłopotliwe są dla nich dojazdy do pracy i z pracy, gdy dźwigają torby z zakupami czy wózki dziecięce, mając przy tym dzieci pod opieką.

Ponadto przy projektowaniu samochodów i innych środków transportu zwykle nie bierze się pod uwagę anatomii kobiet, co oznacza, że w razie wypadku są one słabiej chronione niż mężczyźni.

Kolejny poważny problem to ubóstwo transportowe i wykluczenie transportowe, zwłaszcza na obszarach wiejskich i w regionach najbardziej oddalonych. Kobiety mają mniejszy wybór środków transportu niż mężczyźni. Co się tyczy dekarbonizacji transportu, nie należy dążyć do

całkowitej eliminacji samochodów z życia codziennego, szczególnie gdy brakuje zrównoważonych, niedrogich, bezpiecznych i częstych połączeń transportowych.

Jeśli chodzi o zatrudnienie, sektor transportu nie jest jeszcze wystarczająco atrakcyjny dla kobiet, gdyż bezpieczeństwu i dostępności odpowiednich rozwiązań infrastrukturalnych nie poświęca się dostatecznej uwagi. Niedopuszczalne przypadki molestowania seksualnego, nękania, zastraszania i przemocy są zdecydowanie zbyt powszechne w tym sektorze. Ponadto brak wiedzy o możliwościach zawodowych i brak okazji do ich poznawania sprawia, że kobiety nadal stanowią mniejszość w branży transportowej. Dlatego zaleca się, by bardziej zachęcać dziewczęta, już na etapie wczesnej edukacji, do kariery zawodowej w dziedzinie nauk ścisłych, technologii, inżynierii lub matematyki. W sprawozdaniu starano się również zaproponować rozwiązania, które zwiększą liczbę kobiet w sektorze transportu i logistyki oraz wzbudzą ich zainteresowanie tymi branżami.

W związku z powyższym rzeczywistą odporność naszego systemu transportowego na kryzysy oraz jego dostosowanie do potrzeb kobiet i grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji trzeba traktować jako istotny cel przyszłej polityki transportowej UE, o pierwszorzędnym znaczeniu dla wzrostu i długoterminowej stabilności sektora transportu. Jeśli transport będzie odpowiadać potrzebom kobiet, będzie odpowiadać potrzebom wszystkich ludzi – nie ma czasu do stracenia, jeśli chcemy wykorzystać wszystkie ekscytujące możliwości rozwoju, które sektor transportu otwiera dzięki technologii oraz konkurencyjnemu, bezpiecznemu i odpornemu zatrudnieniu.