Parlamentul European
2019-2024

Comisia pentru drepturile femeilor și egalitatea de gen

2022/2140(INI)

3.3.2023

PROIECT DE RAPORT

referitor la crearea unui sistem european de transport care să răspundă nevoilor femeilor
(2022/2140(INI))

Comisia pentru drepturile femeilor și egalitatea de gen

Raportoare: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Raportoare pentru aviz a comisiei asociate în conformitate cu articolul 57 din Regulamentul de procedură:
Caroline Nagtegaal, Comisia pentru transport și turism

CUPRINS

Pagina

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....3

EXPUNERE DE MOTIVE.....9

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la crearea unui sistem european de transport care să răspundă nevoilor femeilor
(2022/2140(INI))

Parlamentul European,

– având în vedere articolele 2 și 3 din Tratatul privind Uniunea Europeană,

– având în vedere articolele 8, 10, 19 și 157 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

– având în vedere articolele 21 și 23 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene,

– având în vedere Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă a ONU și obiectivele sale de dezvoltare durabilă (ODD), în special ODD 5, precum și țintele și indicatorii aferenți,

– având în vedere Convenția ONU din 18 decembrie 1979 asupra eliminării tuturor formelor de discriminare față de femei,

– având în vedere directivele UE din 1975 încoace privind diferite aspecte ale egalității de tratament între femei și bărbați, inclusiv Directiva 79/7/CEE a Consiliului din 19 decembrie 1978 privind aplicarea treptată a principiului egalității de tratament între bărbați și femei în domeniul securității sociale[1], Directiva 92/85/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind introducerea de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și a sănătății la locul de muncă în cazul lucrătoarelor gravide, care au născut de curând sau care alăptează[2], Directiva 2004/113/CE a Consiliului din 13 decembrie 2004 de aplicare a principiului egalității de tratament între femei și bărbați privind accesul la bunuri și servicii și furnizarea de bunuri și servicii[3], Directiva 2006/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iulie 2006 privind punerea în aplicare a principiului egalității de șanse și al egalității de tratament între bărbați și femei în materie de încadrare în muncă și de muncă[4], Directiva (UE) 2019/1158 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind echilibrul dintre viața profesională și cea privată a părinților și îngrijitorilor și de abrogare a Directivei 2010/18/UE a Consiliului[5] și Directiva 2010/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind aplicarea principiului egalității de tratament între bărbații și femeile care desfășoară o activitate independentă și de abrogare a Directivei 86/613/CEE a Consiliului[6],

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

– având în vedere comunicarea Comisiei din 17 iunie 2009 intitulată „Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat” (COM(2009)0279),

– având în vedere comunicarea Comisiei din 5 martie 2020 intitulată „O Uniune a egalității: Strategia privind egalitatea de gen 2020-2025” (COM(2020)0152),

– având în vedere comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (COM(2020)0789),

– având în vedere comunicarea Comisiei din 14 iulie 2021 intitulată „«Pregătiți pentru 55»: îndeplinirea obiectivului climatic al UE pentru 2030 pe calea spre atingerea obiectivului de neutralitate climatică (COM(2021)0550),

– având în vedere comunicarea Comisiei din 14 decembrie 2021 privind noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană (COM(2021)0811),

– având în vedere Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor[7],

– având în vedere rezoluția sa din 21 ianuarie 2021 referitoare la perspectiva de gen în perioada crizei COVID-19 și după această criză[8],

– având în vedere rezoluția sa din 21 ianuarie 2021 referitoare la Strategia UE privind egalitatea de gen[9],

– având în vedere rezoluția sa din 6 octombrie 2021 referitoare la cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero”[10],

– având în vedere indicele egalității de gen pe 2022 al Institutului European pentru Egalitatea de Șanse între Femei și Bărbați (EIGE),

– având în vedere studiul Departamentului tematic pentru drepturile cetățenilor și afaceri constituționale al Direcției Generale Politici Interne din 16 decembrie 2021 intitulat „Women and transport” (Femeile și transportul),

– având în vedere raportul Comisiei din 14 septembrie 2022 intitulat „Studiu privind dimensiunea socială a viitorului sistem de transport al UE în ceea ce privește utilizatorii și pasagerii – raport final”,

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

– având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură,

– având în vedere avizul Comisiei pentru transport și turism,

– având în vedere raportul Comisiei pentru drepturile femeii și egalitatea de gen,

A. întrucât egalitatea de gen este o valoare fundamentală a UE și trebuie integrată în toate politicile UE; întrucât egalitatea de tratament și nediscriminarea sunt drepturi fundamentale consacrate în tratate și în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene;

B. întrucât cercetările efectuate în toate statele membre au arătat că violența de gen în spațiile publice și în transportul în comun reprezintă o problemă tot mai mare;

C. întrucât politicile de transport prost concepute pot accentua sărăcia și excluziunea socială existente; întrucât lipsesc în continuare date defalcate pe sexe și analize de gen privind transporturile, ceea ce împiedică aplicarea unor politici de transport bine orientate pentru persoane și familii în toată diversitatea lor;

D. întrucât adoptarea unei abordări care ia în considerare dimensiunea de gen în ceea ce privește planificarea urbană este esențială pentru îmbunătățirea calității vieții femeilor;

E. întrucât folosirea mijloacelor de transport diferă în funcție de gen și în funcție de alți factori în ceea ce privește complexitatea, frecvența, modul, durata, scopul, costul, securitatea și siguranța;

F. întrucât înțelegerea modelelor de transport și a mobilității este fundamentală pentru dezvoltarea unor politici de transport sensibile la dimensiunea de gen, astfel încât utilizatoarele de transport să poată folosi în comun moduri de transport sigure, accesibile, fiabile, sustenabile și nediscriminatorii;

G. întrucât femeile folosesc în număr mai mare decât bărbații moduri de transport mai sustenabile și recurg adesea la călătorii în lanț;

H. întrucât adoptarea binevenită a noilor tehnologii pentru vehicule și automatizare ar trebui să țină seama de nevoile specifice ale femeilor;

I. întrucât transportul sustenabil necesită un acces egal la infrastructură, prin măsuri care să garanteze o mai mare mobilitate pentru toți și aceeași calitate a serviciilor în zonele urbane și în cele rurale;

J. întrucât proiectarea vehiculelor, inclusiv a elementelor de siguranță, iau în calcul adesea o formă fizică mai mare, stereotipic masculină, având ca efect o eficacitate mai scăzută pentru persoanele mai mici;

K. întrucât infrastructura de transport cu un mediu înconjurător bine conceput, monitorizat și sigur are un impact pozitiv atât asupra siguranței reale, cât și asupra siguranței percepute[11];

[11] Forumul Internațional al Transporturilor, „Women's Safety and Security: A Public Transport Priority"

L. întrucât barierele în calea mobilității împiedică accesul femeilor la locuri de muncă și la servicii esențiale, cum ar fi cele de sănătate și educație, ceea ce afectează acumularea de capital uman, atât în cazul lor, cât și al copiilor lor;

M. întrucât femeile sunt subreprezentate în locurile de muncă din domeniul transporturilor la toate nivelurile; întrucât subreprezentarea în procesul decizional, planificare și cercetare accentuează lipsa integrării perspectivei de gen în transporturi;

N. întrucât mediul de lucru din sectorul transporturilor nu ține seama de nevoile specifice femeilor, ceea ce are implicații mai ample pentru siguranța femeilor;

O. întrucât companiile de transport se confruntă cu probleme semnificative în materie de recrutare; întrucât angajarea femeilor ar putea fi o soluție pentru deficitul de personal din sectorul transporturilor[12];

P. întrucât este important să se promoveze și să se mențină o mobilitate eficientă și la prețuri accesibile în zonele rurale; întrucât conectivitatea în zonele rurale nu este dezvoltată corespunzător;

Q. întrucât femeile care trăiesc în zonele rurale se confruntă cu obstacole în primirea de sprijin atunci când sunt victime ale violenței de gen,

1. reafirmă angajamentul UE de a realiza egalitatea de gen în domeniul transporturilor, constatând totodată progresele înregistrate până în prezent; subliniază că sunt necesare măsuri concrete pentru a îmbunătăți securitatea, accesul la mobilitate și posibilitățile de angajare;

2. evidențiază că integrarea perspectivei de gen în transporturi are efecte pozitive în toate domeniile, inclusiv în ceea ce privește incluziunea socială și posibilitățile de angajare; subliniază importanța integrării perspectivei de gen în transporturi pentru realizarea tranziției verzi și a celei digitale;

3. reamintește că aplicarea stereotipurilor de gen și prejudecățile exclud femeile din activități economice și sociale, ceea ce duce la o lipsă de eficiență și la o risipă crescută de resurse umane; identifică nevoia de resurse pentru a asigura reprezentarea femeilor în activitățile de cercetare și în luarea deciziilor în domeniul transporturilor;

4. regretă lipsa unor date privind transportul standardizate și defalcate pe sexe și a unei analize de gen pentru toate modurile de transport; salută, în acest sens, faptul că „energia și transporturile” reprezintă tema principală a ediției din 2023 a indicelui egalității de gen al EIGE;

5. evidențiază capacitatea inteligenței artificiale (IA) de a agrega seturi de date anonimizate privind utilizarea transportului public;

6. salută lansarea noii inițiative a Comisiei privind ambasadorii diversității în rețeaua de

---

(Siguranța și securitatea femeilor: o prioritate pentru transportul public’, OECD Publishing, Paris, 2018.
[12] Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, „Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report” (Bune practici de programare și planificare a orarului de lucru în sectorul transporturilor – raport final), Oficiul pentru Publicații al UE, Luxemburg, 2021.

transport, care va urmări să promoveze diversitatea, egalitatea și incluziunea în sectorul transporturilor din UE;

7. solicită ca testele de performanță în materie de siguranță și testele de impact să includă modele feminine biofidele; subliniază că este necesar ca IA să ne facă să înțelegem mai bine modul în care fizicul uman în diversitatea sa reacționează diferit în situații de urgență;

Înțelegerea mobilității femeilor și echitatea în domeniul transporturilor

8. subliniază așteptările, modelele de călătorie, nevoile și experiențele diferite ale femeilor în calitate de utilizatori de transport; solicită ca legislația relevantă în materie de transporturi să integreze pe deplin nevoile femeilor;

Servicii de mobilitate incluzive și o infrastructură adecvată

9. solicită integrarea unor opțiuni sustenabile de transport în viața de zi cu zi a femeilor, care să permită ca călătoriile multimodale confortabile, sigure și fără stres să devină o realitate;

10. invită statele membre să se asigure că infrastructura rutieră, în special atunci când este modernizată, ține seama pe deplin de continuitatea și accesibilitatea conexiunilor pietonale sustenabile;

Asigurarea siguranței și securității femeilor în contexte de transport

11. solicită să se pună un accent mai mare pe siguranță în mobilitatea urbană, de exemplu pe iluminatul stradal adecvat și sustenabil, pentru a evita situațiile în care femeile trebuie să treacă prin locuri întunecate ți înfricoșătoare atunci când fac naveta; solicită, în plus, ca proiectele integrate de transport să ia în considerare „ultimul kilometru”, în special în afara orelor de vârf;

12. accentuează importanța Legii privind IA[13] în sprijinirea autorităților de aplicare a legii în combaterea criminalității în sistemele de transport public și în reducerea hărțuirii împotriva femeilor și a persoanelor LGBTQI+ care folosesc transportul public;

13. constată că femeile joacă un rol important în modelarea opțiunilor de mobilitate ale familiilor și că experiențele lor negative legate de folosirea unor moduri de transport sustenabile pot avea un efect descurajant;

14. observă dificultățile cu care se confruntă femeile din zonele rurale cu transport public relativ subdezvoltat, care au adesea roluri de îngrijitori; accentuează că politicile care vizează promovarea transportului sustenabil nu trebuie să excludă grupurile vulnerabile, femeile sau persoanele care locuiesc în zonele rurale;

Femeile și încadrarea în muncă

[13] Propunere a Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme armonizate privind inteligența artificială (Legea privind inteligența artificială) și de modificare a anumitor acte legislative ale Uniunii (COM(2021)0206).

15. subliniază că lucrătoarele din sectorul transporturilor de la toate nivelurile se confruntă cu obstacole precum prejudecățile de gen, precum și cu lipsa instalațiilor sau cu instalații neadecvate, ceea ce duce la hărțuire și violență; constată, prin urmare, că există dificultăți în a atrage și a menține femeile în locuri de muncă din sectorul transporturilor;

Capacitarea femeilor în sectorul transporturilor

16. accentuează că lipsa femeilor din sectorul transporturilor ar trebui considerată și o oportunitate; invită Comisia, statele membre și părțile interesate să ia măsuri proactive pentru a stimula capacitatea de inserție profesională și competitivitatea femeilor în acest sector;

Sensibilizarea și încurajarea schimbării comportamentelor

17. invită statele membre să combată segmentarea pieței în carierele din domeniul transporturilor și cel al științei, tehnologiei, ingineriei și matematicii; constată că promovarea antreprenoriatului în rândul fetelor de la o vârstă fragedă ar putea reduce stereotipurile educaționale existente și ar putea face ca mai multe femei să intre în sectoarele logisticii, ingineriei și transporturilor;

18. constată că sunt necesare campanii și acțiuni pe platformele de comunicare socială pentru a asigura o cultură a toleranței zero față de hărțuire și medii de lucru nesigure;

19. constată că digitalizarea și noile modele de transport pot oferi medii de lucru mai bune, mai sigure și mai accesibile pentru femei;

°

° °

20. încredințează Președintei sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

EXPUNERE DE MOTIVE

Mobilitatea și transporturile contează pentru toți cetățenii Uniunii noastre și evoluează și se modernizează constant în timp. De departe, cea mai mare provocare cu care se confruntă sectorul transporturilor este nevoia de a-și reduce semnificativ emisiile și de a deveni tot mai sustenabil. Măsurile luate pentru realizarea unui sistem de transport neutru din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon vor avea un impact considerabil atât asupra utilizatorilor și pasagerilor, cât și asupra persoanelor care lucrează în acest sector. Le vor oferi cu siguranță cetățenilor posibilități importante de îmbunătățire a calității vieții și perspective noi și interesante de locuri de muncă și vor aduce noi produse și servicii mai aproape ca niciodată de europeni. Dar, în același timp, este de datoria noastră să recunoaștem dificultățile care ne așteaptă: într-adevăr, se va crea un nou impuls pentru ca societatea să aleagă mijloace de transport mai sustenabile, fapt care poate avea ca rezultat o mai mare sărăcie din perspectiva transporturilor și poate genera excluziune pentru anumite grupuri.

Cu toate acestea, raportoarea consideră că nu este nevoie să se întâmple astfel. Este de la sine înțeles că această evoluție incitantă prin care sistemele noastre de transport se transformă în sisteme de mobilitate verde, la prețuri accesibile și sustenabilă nu ar trebui să lase pe nimeni în urmă. Însă, chiar și în prezent, există mult prea multe exemple de inegalitate și deficiențe în domeniul transporturilor, atât pentru utilizatori, cât și pentru lucrătorii din sector.

Prezentul raport urmărește să evidențieze situația dificilă cu care se confruntă adesea femeile în contextul transporturilor, acordând o atenție deosebită femeilor care îndeplinesc majoritatea sarcinilor de îngrijire și care au modele de călătorie diferite de cele ale bărbaților. Unul dintre flagelurile vremurilor noastre este faptul că femeile au de-a face cu mai multă discriminare la locul lor de muncă și că sectorul transporturilor nu este întotdeauna un loc de muncă exemplar. Raportul analizează și situația altor grupuri vulnerabile care, de mult prea mult timp, sunt marginalizate, iar nevoile lor sunt trecute cu vederea. Raportul încearcă să găsească modalități de îmbunătățire a situației existente în acest sector, asigurând totodată faptul că beneficiile tranziției verzi ajung la toată lumea.

În primul rând, pentru a înțelege și a analiza mai bine de ce este nevoie pentru a se asigura faptul că transportul în UE funcționează pentru femei, sunt necesare date defalcate în funcție de sex și analize de gen în domeniul transporturilor. Acestea vor contribui la îmbunătățirea elaborării politicilor, a legislației relevante, a programelor și a acțiunilor care reflectă nevoile și îngrijorările femeilor în toată diversitatea lor, precum și la dezvoltarea de date deschise pentru a sprijini inovarea în domeniul transporturilor.

În plus, trebuie să se pună un accent mai mare pe siguranța pasagerilor în transportul în comun, care, în ceea ce privește genul și mobilitatea, are mai multe implicații profunde. În calitate de utilizatoare ale transportului în comun, femeile se confruntă cu fenomenul îngrijorător al hărțuirii sexuale și al diferitelor tipuri de agresiuni. Este extrem de dificil pentru ele să facă naveta către și dinspre locul de muncă, să care sacoșe cu cumpărături și cărucioare și să aibă în același timp grijă de copii.

În plus, la proiectarea autoturismelor și a altor moduri de transport, fiziologia femeilor tinde să nu fie luată în considerare, ceea ce înseamnă că acestea sunt mai puțin protejate decât bărbații atunci când sunt implicate într-un accident auto.

O altă problemă majoră este sărăcia din perspectiva transporturilor și excluziunea în domeniul transporturilor, în special în zonele rurale și în regiunile ultraperiferice. Femeile au mai puține alternative decât bărbații atunci când aleg ce mod de transport să folosească. Iar atunci când se are în vedere decarbonizarea transporturilor, trebuie să se evite eliminarea completă a autoturismelor din viața oamenilor, mai ales în cazurile în care nu există conexiuni de transport sustenabile, accesibile ca preț, sigure și frecvente.

În ceea ce privește ocuparea forței de muncă, sectorul transporturilor nu este încă suficient de atractiv pentru femei, deoarece nu se acordă suficientă atenție aspectelor legate de siguranța femeilor și accesibilității unor infrastructuri adecvate. Cazurile inacceptabile de hărțuire sexuală, comportamente agresive, intimidare și violență sunt mult prea răspândite și omniprezente în acest sector. În plus, din cauza lipsei de informare privind aceste parcursuri profesionale și a lipsei de expunere la acestea, femeile continuă să fie subreprezentate în profesiile din domeniul transporturilor. În acest sens, se recomandă mai multe stimulente și educație timpurie pentru fete, care ar încuraja femeile să urmeze cariere în domeniile STIM. Raportul urmărește și să găsească soluții și modalități de creștere a implicării și a interesului femeilor în domeniul transporturilor și al logisticii.

Prin urmare, asigurarea faptului că sistemul nostru de transport este cu adevărat rezilient la crizele viitoare și că funcționează pentru femei și pentru grupurile vulnerabile trebuie să fie un obiectiv esențial al politicii UE în domeniul transporturilor în viitor și trebuie să fie decisivă pentru creșterea și sustenabilitatea pe termen lung a sectorului. Dacă funcționează pentru femei, va funcționa pentru toată lumea – nu este timp de pierdut când este vorba de a profita de toate evoluțiile incitante pe care le are de oferit domeniul transporturilor în ceea ce privește tehnologia și locurile de muncă competitive, sigure și caracterizate de reziliență.