Európsky parlament
2019-2024

Výbor pre práva žien a rodovú rovnosť

2022/2140(INI)

3.3.2023

NÁVRH SPRÁVY

o zabezpečení európskej dopravy zodpovedajúcej potrebám žien
(2022/2140(INI))

Výbor pre práva žien a rodovú rovnosť

Spravodajkyňa: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko pridruženého v súlade s článkom 57 rokovacieho poriadku:
Caroline Nagtegaal, Výbor pre dopravu a cestovný ruch

PR_INI

OBSAH

Strana

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU 3

DÔVODOVÁ SPRÁVA.....9

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o zabezpečení európskej dopravy zodpovedajúcej potrebám žien
(2022/2140(INI))

Európsky parlament,

– so zreteľom na články 2 a 3 Zmluvy o Európskej únii,

– so zreteľom na články 8, 10, 19 a 157 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

– so zreteľom na články 21 a 23 Charty základných práv Európskej únie,

– so zreteľom na Agendu OSN 2030 pre udržateľný rozvoj a na ciele udržateľného rozvoja, najmä na cieľ udržateľného rozvoja 5 a jeho cieľové hodnoty a ukazovatele,

– so zreteľom na Dohovor OSN o odstránení všetkých foriem diskriminácie žien z 18. decembra 1979,

– so zreteľom na smernice EÚ od roku 1975 o rôznych aspektoch rovnakého zaobchádzania so ženami a mužmi vrátane smernice Rady 79/7/EHS z 19. decembra 1978 o postupnom vykonávaní zásady rovnakého zaobchádzania s mužmi a ženami vo veciach súvisiacich so sociálnym zabezpečením[1], smernice Rady 92/85/EHS z 19. októbra 1992 o zavedení opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci tehotných pracovníčok a pracovníčok krátko po pôrode alebo dojčiacich pracovníčok[2], smernice Rady 2004/113/ES z 13. decembra 2004 o vykonávaní zásady rovnakého zaobchádzania medzi mužmi a ženami v prístupe k tovaru a službám a k ich poskytovaniu[3], smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/54/ES z 5. júla 2006 o vykonávaní zásady rovnosti príležitostí a rovnakého zaobchádzania s mužmi a ženami vo veciach zamestnanosti a povolania[4], smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1158 z 20. júna 2019 o rovnováhe medzi pracovným a súkromným životom rodičov a osôb s opatrovateľskými povinnosťami, ktorou sa zrušuje smernica Rady 2010/18/EÚ[5] a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/41/EÚ zo 7. júla 2010 o uplatňovaní zásady rovnakého zaobchádzania so ženami a mužmi vykonávajúcimi činnosť ako samostatne zárobkovo činné osoby a o zrušení smernice Rady 86/613/EHS[6],

– so zreteľom na oznámenie Komisie zo 17. júna 2009 s názvom Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách [COM(2009)0279],

[1] Ú. v. ES L 6, 10.1.1979, s. 24.
[2] Ú. v. ES L 348, 28.11.1992, s. 1.
[3] Ú. v. EÚ L 373, 21.12.2004, s. 37.
[4] Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 23.
[5] Ú. v. EÚ L 188, 12.7.2019, s. 79.
[6] Ú. v. EÚ L 180, 15.7.2010, s. 1.

– so zreteľom na oznámenie Komisie z 5. marca 2020 s názvom Únia rovnosti: stratégia pre rodovú rovnosť na roky 2020 – 2025 [COM(2020)0152],

– so zreteľom na oznámenie Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020)0789],

– so zreteľom na oznámenie Komisie zo 14. júla 2021 s názvom „Fit for 55“: plnenie cieľa EÚ v oblasti klímy do roku 2030 na ceste ku klimatickej neutralite [COM(2021)0550],

– so zreteľom na oznámenie Komisie zo 14. decembra 2021 o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu [COM(2021)0811],

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov[7],

– so zreteľom na svoje uznesenie z 21. januára 2021 o rodovej perspektíve počas krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 a v období po kríze[8],

– so zreteľom na svoje uznesenie z 21. januára 2021 o stratégii EÚ pre rodovú rovnosť[9],

– so zreteľom na svoje uznesenie zo 6. októbra 2021 s názvom Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Odporúčania na ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero)[10],

– so zreteľom na index rodovej rovnosti 2022 Európskeho inštitútu pre rodovú rovnosť (ďalej len „EIGE“),

– so zreteľom na štúdiu tematickej sekcie pre práva občanov a ústavné veci v rámci generálneho riaditeľstva pre vnútorné politiky Únie zo 16. decembra 2021 s názvom Women and transport (Ženy a transport),

– so zreteľom na správu Komisie zo 14. septembra 2022 s názvom Štúdia o sociálnom rozmere budúceho dopravného systému EÚ, pokiaľ ide o používateľov a cestujúcich – záverečná správa,

– zo zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,

– so zreteľom na stanovisko Výboru pre dopravu a cestovný ruch,

– so zreteľom na správu Výboru pre práva žien a rodovú rovnosť,

[7] Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1.
[8] Ú. v. EÚ C 456, 10.11.2021, s. 191.
[9] Ú. v. EÚ C 456, 10.11.2021, s. 208.
[10] Ú. v. EÚ C 132, 24.3.2022, s. 45.

A. keďže rodová rovnosť je základnou hodnotou EÚ a musí sa začleňovať do všetkých politík EÚ; keďže právo na rovnaké zaobchádzanie a nediskrimináciu je základným právom zakotveným v zmluvách a v Charte základných práv Európskej únie;

B. keďže z výskumu uskutočneného v členských štátoch vyplýva, že rodovo motivované násilie na verejných priestranstvách a v hromadnej doprave je čoraz väčším problémom;

C. keďže zle navrhnuté dopravné politiky môžu prehĺbiť existujúcu chudobu a sociálne vylúčenie; keďže naďalej chýbajú údaje rozčlenené podľa pohlavia a rodová analýza v oblasti dopravy, čo bráni uplatňovaniu dobre cielených dopravných politík pre jednotlivcov a rodiny v celej ich rozmanitosti;

D. keďže prijatie rodovo responzívneho prístupu k mestskému plánovaniu má zásadný význam pre zlepšenie kvality života žien;

E. keďže využívanie dopravy sa líši v závislosti od pohlavia, ako aj iných faktorov, pokiaľ ide o zložitosť, frekvenciu, spôsob, trvanie, účel, náklady, bezpečnosť a ochranu;

F. keďže pochopenie dopravných modelov a mobility má zásadný význam pre rozvoj dopravných politík zohľadňujúcich rodové hľadisko, aby ženy mohli využívať bezpečné, prístupné, spoľahlivé, udržateľné a nediskriminačné spôsoby dopravy;

G. keďže viac žien ako mužov využíva udržateľnejšie druhy dopravy a často praktizujú tzv. reťazenie ciest;

H. keďže vítané prijatie nových technológií vozidiel a automatizácie by malo zohľadňovať osobitné potreby žien;

I. keďže udržateľná doprava si vyžaduje, aby sa zabezpečil rovnaký prístup k infraštruktúre prostredníctvom opatrení, ktoré zaručia väčšiu mobilitu pre všetkých a rovnakú kvalitu služieb v mestských a vidieckych oblastiach;

J. keďže pri navrhovaní vozidiel vrátane bezpečnostných prvkov sa často vychádza z väčšej, stereotypne mužskej fyzickej konštrukcie, čo znamená, že sú menej účinné pre menších ľudí;

K. keďže dopravná infraštruktúra s dobre navrhnutým, monitorovaným a bezpečným prostredím má pozitívny vplyv na skutočnú, ako aj pociťovanú bezpečnosť[11];

L. keďže prekážky mobility bránia ženám v prístupe k pracovným miestam a kľúčovým službám, ako je zdravotníctvo a vzdelávanie, čo ovplyvňuje akumuláciu ich vlastného ľudského kapitálu, ako aj kapitálu ich detí;

M. keďže ženy sú nedostatočne zastúpené na všetkých úrovniach zamestnania v odvetví dopravy; keďže nedostatočné zastúpenie v rozhodovacom procese, plánovaní a výskume prehlbuje problém nedostatočného uplatňovania hľadiska rodovej rovnosti v doprave;

[11] Medzinárodné fórum pre dopravu, Women's Safety and Security: A Public Transport Priority (Ochrana a bezpečnosť žien: priorita verejnej dopravy), OECD Publishing, Paríž, 2018.

N. keďže pracovné prostredie v odvetví dopravy nezohľadňuje osobitné potreby žien, čo má širšie dôsledky pre bezpečnosť žien;

O. keďže dopravné spoločnosti čelia vážnym problémom s náborom pracovníkov; keďže zamestnanie žien by mohlo byť riešením nedostatku zamestnancov v odvetví dopravy[12];

P. keďže je dôležité podporovať a zachovávať efektívnu a cenovo dostupnú mobilitu vo vidieckych oblastiach; keďže prepojenosť vo vidieckych oblastiach nie je dostatočne rozvinutá;

Q. keďže ženy žijúce vo vidieckych oblastiach čelia ťažkostiam pri získavaní podpory, keď sú obeťami rodovo motivovaného násilia;

1. opätovne potvrdzuje záväzok EÚ dosiahnuť rodovú rovnosť v doprave, pričom berie na vedomie doposiaľ dosiahnutý pokrok; zdôrazňuje, že je potrebné prijať konkrétne opatrenia na zlepšenie bezpečnosti, prístupu k mobilite a pracovných príležitostí;

2. zdôrazňuje, že uplatňovanie hľadiska rodovej rovnosti v doprave má pozitívne účinky na všetkých úrovniach vrátane sociálneho začlenenia a pracovných príležitostí; zdôrazňuje význam uplatňovania hľadiska rodovej rovnosti v doprave pri realizácii zelenej a digitálnej transformácie;

3. pripomína, že rodové stereotypy a predsudky vylučujú ženy z hospodárskych a sociálnych činností, čo spôsobuje nedostatočnú efektívnosť a zvýšené plytvanie ľudskými zdrojmi; poukazuje na potrebu zdrojov na zabezpečenie toho, aby boli ženy zastúpené vo výskume a pri rozhodovaní o otázkach dopravy;

4. vyjadruje poľutovanie nad nedostatkom štandardizovaných údajov o doprave rozčlenených podľa pohlavia a rodových analýz pre všetky druhy dopravy; v tejto súvislosti víta, že tematickým zameraním indexu rodovej rovnosti inštitútu EIGE za rok 2023 je práve „energetika a doprava“;

5. zdôrazňuje schopnosť umelej inteligencie agregovať anonymizované súbory údajov o využívaní verejnej dopravy;

6. víta novú iniciatívu Komisie s názvom Ambasádori pre rozmanitosť v dopravnej sieti, ktorej cieľom bude podporovať rozmanitosť, rovnosť a začlenenie v odvetví dopravy EÚ;

7. žiada, aby testy výkonnosti v oblasti bezpečnosti a nárazové testy zahŕňali biologicky verné ženské modely; zdôrazňuje, že je potrebné, aby umelá inteligencia zlepšila naše chápanie rôznych spôsobov, ako v núdzových situáciách reagujú ľudia s rôznorodou telesnou konštrukciou;

Pochopenie mobility žien a rovnosti v doprave

8. zdôrazňuje, že ženy majú ako používateľky dopravy rozdielne očakávania, vzorce

[12] Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report (Osvedčené postupy pri plánovaní a rozpise služieb zamestnancov v doprave – záverečná správa), Úrad pre vydávanie publikácií EÚ, Luxemburg, 2021.

cestovania, potreby aj skúsenosti; žiada, aby sa v príslušných právnych predpisoch v oblasti dopravy plne zohľadnili potreby žien;

Inkluzívne služby mobility a primeraná infraštruktúra

9. vyzýva na začlenenie udržateľných dopravných možností do každodenného života žien, aby sa pohodlné a bezpečné multimodálne cestovanie bez stresu mohlo stať skutočnosťou;

10. vyzýva členské štáty, aby zabezpečili, že v cestnej infraštruktúre, najmä pri jej modernizácii, sa plne zohľadní kontinuita a dostupnosť udržateľných spojení pre chodcov;

Zaistenie ochrany a bezpečnosti žien v dopravnom prostredí

11. žiada, aby sa kládol väčší dôraz na bezpečnosť mestskej mobility, ako je primerané udržateľné pouličné osvetlenie, s cieľom zabrániť situáciám, keď musia ženy pri dochádzaní z práce a do práce prechádzať tmavými miestami vzbudzujúcimi strach; okrem toho žiada, aby sa v integrovaných dopravných plánoch zohľadňoval posledný úsek cesty, najmä v čase mimo špičky;

12. zdôrazňuje význam aktu o umelej inteligencii[13] pri poskytovaní pomoci orgánom presadzovania práva v boji proti trestnej činnosti v systémoch verejnej dopravy a pri znižovaní miery obťažovania žien a LGBTQI+ osôb v doprave;

13. konštatuje, že ženy zohrávajú významnú úlohu pri rozhodovaní o mobilite rodiny a že ich negatívne skúsenosti s využívaním udržateľných druhov dopravy môžu mať odrádzajúci účinok;

14. berie na vedomie výzvy, ktorým čelia ženy vo vidieckych oblastiach s relatívne nedostatočne rozvinutou verejnou dopravou, pričom tieto ženy často plnia úlohu opatrovateliek; zdôrazňuje, že politiky zamerané na podporu udržateľnej dopravy nesmú vylučovať zraniteľné skupiny, ženy alebo osoby žijúce vo vidieckych oblastiach;

Ženy ako pracovníčky v odvetví dopravy

15. zdôrazňuje, že pracovníčky v doprave na všetkých úrovniach čelia prekážkam, ako sú rodové predsudky, ako aj chýbajúca alebo nedostatočná infraštruktúra, čo vedie k obťažovaniu a násiliu; v dôsledku toho konštatuje, že je ťažké prilákať ženy na pracovné miesta v doprave a udržať ich v nich;

Posilnenie postavenia žien v odvetví dopravy

16. zdôrazňuje, že nedostatok žien v odvetví dopravy by sa mal vnímať aj ako príležitosť; vyzýva Komisiu, členské štáty a zainteresované strany, aby prijali proaktívne opatrenia na zvýšenie zamestnateľnosti a konkurencieschopnosti žien v tomto odvetví;

[13] Návrh Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá v oblasti umelej inteligencie (akt o umelej inteligencii) a menia niektoré legislatívne akty Únie (COM(2021)0206).

Zvyšovanie informovanosti a podpora zmeny správania

17. vyzýva členské štáty, aby bojovali proti segmentácii trhu v oblasti dopravy a vedy, technológie, inžinierstva a matematiky; konštatuje, že podpora podnikania dievčat od útleho veku by mohla znížiť existujúce stereotypy vo vzdelávaní a zabezpečiť, aby viac žien vstúpilo do odvetvia logistiky, inžinierstva a dopravy;

18. konštatuje, že sú potrebné kampane a aktivity v sociálnych médiách, aby sa zabezpečila kultúra nulovej tolerancie voči obťažovaniu a nebezpečnému pracovnému prostrediu;

19. konštatuje, že digitalizácia a nové dopravné modely môžu ženám poskytnúť lepšie, bezpečnejšie a prístupnejšie pracovné prostredie;

°

° °

20. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Mobilita a doprava sú dôležité pre všetkých občanov Únie, pričom sa neustále vyvíjajú a modernizujú. Jednoznačne najväčšou výzvou, ktorá stojí pred odvetvím dopravy, je výrazne znížiť emisie a zvýšiť udržateľnosť. Cesta k dosiahnutiu uhlíkovo neutrálneho dopravného systému bude mať značný vplyv na používateľov aj cestujúcich, ako aj na ľudí pracujúcich v tomto odvetví. Európski občania budú mať určite väčšiu príležitosť zlepšiť kvalitu svojho života, získať nové a vzrušujúce pracovné vyhliadky, ako aj jednoduchší prístup k novým produktom a službám ako nikdy predtým. Zároveň je však na nás všetkých, aby sme si uvedomili výzvy, ktoré stoja pred nami: transformácia prináša nový impulz pre spoločnosť, aby si vyberala udržateľnejšie dopravné prostriedky, čo by mohlo viesť k väčšej dopravnej chudobe a vylúčeniu určitých skupín.

Spravodajkyňa sa však domnieva, že to tak nemusí byť. Je samozrejmé, že tento vzrušujúci vývoj transformácie našich dopravných systémov na ekologickú, cenovo dostupnú a udržateľnú mobilitu by nemal na nikoho zabudnúť. Aj v súčasnosti však existuje priveľa príkladov nerovnosti a nedostatkov v doprave tak z hľadiska používateľov, ako aj pracovníkov v oblasti dopravy.

Cieľom tejto správy je zdôrazniť zložitú situáciu, s akou sa často stretávajú ženy pri využívaní dopravy, pričom osobitná pozornosť sa venuje ženám, ktoré vykonávajú väčšinu opatrovateľských povinností a ktoré majú iné vzorce cestovania ako muži. Je jednou z pohrôm našej doby, že ženy čelia väčšej diskriminácii na pracovisku a že odvetvie dopravy nie vždy predstavuje príkladné miesto zamestnania. V správe sa analyzuje aj situácia iných zraniteľných skupín, ktoré sa už príliš dlho odsúvali na vedľajšiu koľaj a ktorých potreby sa už príliš dlho prehliadali. Jej cieľom je nájsť spôsoby, ako zlepšiť existujúcu situáciu v tomto odvetví a zároveň zabezpečiť, aby zelená transformácia bola prínosná pre všetkých.

Po prvé, v záujme lepšieho pochopenia a na analýzu toho, čo je potrebné na to, aby európska doprava zodpovedala potrebám žien, potrebujeme údaje rozčlenené podľa pohlavia a rodovú analýzu v doprave. Prispeje to k lepšiemu navrhovaniu politík, príslušných právnych predpisov, programov a opatrení odzrkadľujúcich potreby a obavy žien v celej ich rozmanitosti, ako aj k vypracúvaniu otvorených údajov na podporu inovácií v oblasti dopravy.

Okrem toho sa musí klásť väčší dôraz na bezpečnosť cestujúcich v hromadnej doprave, ktorá má z hľadiska rodovej rovnosti a mobility viaceré ďalekosiahle dôsledky. Ženy ako používateľky hromadnej dopravy sú vystavené znepokojujúcemu javu sexuálneho obťažovania a rôznych druhov útokov. Je pre nich mimoriadne ťažké dochádzať do práce a z práce, nosiť nákupné tašky, tlačiť kočíky a súčasne sa starať o deti.

Pri navrhovaní automobilov a iných druhov dopravy sa neberie do úvahy fyziológia žien, čo znamená, že pri nehode vozidla sú menej chránené ako muži.

Ďalším veľkým problémom je dopravná chudoba a dopravné vylúčenie, najmä vo vidieckych oblastiach a najvzdialenejších regiónoch. Ženy majú pri výbere spôsobu dopravy menej alternatív ako muži. A pri úvahách o dekarbonizácii dopravy treba upustiť od úplného odstránenia automobilov zo života ľudí, najmä v prípadoch, keď nie sú zabezpečené udržateľné, cenovo dostupné, bezpečné a časté dopravné spojenia.

Pokiaľ ide o oblasť zamestnanosti, odvetvie dopravy ešte nie je pre ženy dostatočne atraktívne, pretože sa nevenuje dostatočná pozornosť otázkam bezpečnosti žien a dostupnosti vhodných infraštruktúrnych zariadení. Neprijateľné prípady sexuálneho obťažovania, šikanovania, zastrašovania a násilia sú v tomto odvetví príliš rozšírené a všadeprítomné. Okrem toho sú ženy v dopravných povolaniach naďalej nedostatočne zastúpené, pretože nemajú dostatočné povedomie a informácie o kariérnych možnostiach. V tejto súvislosti sa odporúča, aby sa dievčatám poskytovalo viac stimulov a vzdelávanie v ranom veku, aby sa ženy povzbudzovali ku kariére v oblastiach STEM. Cieľom správy je tiež nájsť riešenia a spôsoby, ako zvýšiť angažovanosť a záujem žien o dopravu a logistiku.

Preto kľúčovým cieľom dopravnej politiky EÚ v budúcnosti so zásadným významom pre rast a dlhodobú udržateľnosť tohto odvetvia je zabezpečenie toho, aby bol náš dopravný systém skutočne odolný voči budúcim krízam a aby zohľadňoval potreby žien a zraniteľných skupín. Ak bude zodpovedať potrebám žien, bude zodpovedať potrebám všetkých. Nesmieme strácať čas, ak chceme využívať vzrušujúce vývojové trendy, ktoré ponúka doprava v oblasti technológií a konkurencieschopnej, bezpečnej a odolnej zamestnanosti.