Evropski parlament
2019-2024

Odbor za pravice žensk in enakost spolov

2022/2140(INI)

3.3.2023

OSNUTEK POROČILA

o prilagojenosti evropskega prometa potrebam žensk
(2022/2140(INI))

Odbor za pravice žensk in enakost spolov

Poročevalka: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Pripravljavka mnenja pridruženega odbora v skladu s členom 57 Poslovnika:
Caroline Nagtegaal, Odbor za promet in turizem

VSEBINA

Stran

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....3

OBRAZLOŽITEV 9

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o prilagojenosti evropskega prometa potrebam žensk
(2022/2140(INI))

Evropski parlament,

– ob upoštevanju členov 2 in 3 Pogodbe o Evropski uniji,

– ob upoštevanju členov 8, 10, 19 in 157 Pogodbe o delovanju Evropske unije,

– ob upoštevanju členov 21 in 23 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah,

– ob upoštevanju agende OZN za trajnostni razvoj do leta 2030 in ciljev trajnostnega razvoja, zlasti cilja 5 ter njegovih podciljev in kazalnikov,

– ob upoštevanju konvencije OZN o odpravi vseh oblik diskriminacije žensk z dne 18. decembra 1979,

– ob upoštevanju direktiv EU o različnih vidikih enakega obravnavanja žensk in moških, sprejetih od leta 1975 dalje, vključno z Direktivo Sveta 79/7/EGS z dne 19. decembra 1978 o postopnem izvrševanju načela enakega obravnavanja moških in žensk v zadevah socialne varnosti[1], Direktivo Sveta 92/85/EGS z dne 19. oktobra 1992 o uvedbi ukrepov za spodbujanje izboljšav na področju varnosti in zdravja pri delu nosečih delavk in delavk, ki so pred kratkim rodile ali dojijo[2], Direktivo 2004/113/ES z dne 13. decembra 2004 o izvajanju načela enakega obravnavanja moških in žensk pri dostopu do blaga in storitev ter oskrbi z njimi[3], Direktivo 2006/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o uresničevanju načela enakih možnosti ter enakega obravnavanja moških in žensk pri zaposlovanju in poklicnem delu[4], Direktivo (EU) 2019/1158 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o usklajevanju poklicnega in zasebnega življenja staršev in oskrbovalcev ter razveljavitvi Direktive Sveta 2010/18/EU[5] ter Direktivo 2010/41/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o uporabi načela enakega obravnavanja moških in žensk, ki opravljajo samostojno dejavnost, in o razveljavitvi Direktive Sveta 86/613/EGS[6],

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 17. junija 2009 z naslovom Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu (COM(2009)0279),

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 5. marca 2020 z naslovom Unija enakosti:

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

strategija za enakost spolov za obdobje 2020–2025 (COM(2020)0152),

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020)0789),

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. julija 2021 z naslovom „Pripravljeni na 55“: uresničevanje podnebnega cilja EU za leto 2030 na poti do podnebne nevtralnosti (COM(2021)0550),

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. decembra 2021 z naslovom Novi okvir EU za mobilnost v mestih (COM(2021)0811),

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi[7],

– ob upoštevanju svoje resolucije z dne 21. januarja 2021 o vidiku enakosti spolov v obdobju krize zaradi COVID-19 in obdobju po krizi[8],

– ob upoštevanju svoje resolucije z dne 21. januarja 2021 o strategiji EU za enakost spolov[9],

– ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. oktobra 2021 o okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – priporočila za naslednje korake v smeri „vizije nič“[10],

– ob upoštevanju poročila Evropskega inštituta za enakost spolov (EIGE) za leto 2022 o indeksu enakosti spolov,

– ob upoštevanju študije Tematskega sektorja za pravice državljanov in ustavne zadeve v generalnem direktoratu Parlamenta za notranjo politiko z dne 16. decembra 2021 o ženskah in prometu (*Women and transport*),

– ob upoštevanju študije Komisije z dne 14. septembra 2022 o socialni razsežnosti prihodnjega prometnega sistema EU, kar zadeva uporabnike in potnike – končno poročilo,

– ob upoštevanju člena 54 Poslovnika,

– ob upoštevanju mnenja Odbora za promet in turizem,

– ob upoštevanju poročila Odbora za pravice žensk in enakost spolov,

A. ker je enakost spolov temeljna vrednota EU, ki jo je treba vključiti v vse politike EU;

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

ker je pravica do enakega obravnavanja in nediskriminacije temeljna pravica, zapisana v Pogodbah in Listini Evropske unije o temeljnih pravicah;

B. ker je raziskava, opravljena po vseh državah članicah, pokazala, da je nasilje na podlagi spola v javnih prostorih in kolektivnih prevoznih sredstvih vse večji problem;

C. ker lahko slabo zasnovane prometne politike poglobijo obstoječo revščino in povečajo socialno izključenost; ker v zvezi s prometom še vedno ni na voljo dovolj podatkov, razčlenjenih po spolu, in analiz glede na spol, kar ovira izvajanje dobro usmerjenih prometnih politik za posameznike in družine v vsej njihovi raznolikosti;

D. ker je za izboljšanje kakovosti življenja žensk nujno treba sprejeti pristop k urbanističnemu načrtovanju, ki bo upošteval vidik spola;

E. ker se uporaba prevoza razlikuje glede na spol in druge dejavnike, kar zadeva kompleksnost, pogostost, način, trajanje, namen, stroške, zaščito in varnost;

F. ker je razumevanje prometnih vzorcev in mobilnosti bistveno za razvoj prometnih politik, ki bodo upoštevale vidik spola, tako da bodo uporabnice prevoza imele na voljo varne, dostopne, zanesljive, trajnostne in nediskriminatorne načine prevoza;

G. ker ženske pogosteje kot moški uporabljajo bolj trajnostne načine prevoza in združujejo opravke;

H. ker bi bilo treba pri sprejemanju novih tehnologij za vozila in avtomatizacijo upoštevati posebne potrebe žensk;

I. ker trajnostni promet zahteva enak dostop do infrastrukture, pri čemer je treba sprejeti ukrepe za zagotovitev večje mobilnosti za vse ter enake kakovosti storitev v mestih in na podeželju;

J. ker zasnova vozil, med drugim tudi varnostnih elementov, pogosto temelji na večji, stereotipno moški fizični podobi, zaradi česar je njihova učinkovitost pri nižjih ljudeh manjša;

K. ker prometna infrastruktura z dobro načrtovano, nadzorovano in varno okolico pozitivno vpliva tako na dejansko varnost kot na zaznano varnost[11];

L. ker ovire za mobilnost otežujejo dostop žensk do zaposlitve in ključnih storitev, kot sta zdravstvo in izobraževanje, kar vpliva na akumulacijo človeškega kapitala tako njih samih kot njihovih otrok;

M. ker so ženske premalo zastopane na delovnih mestih v prometu na vseh ravneh; ker njihova premajhna zastopanost pri odločanju, načrtovanju in raziskavah ovira vključevanje vidika spola v promet;

N. ker delovno okolje v prometnem sektorju ne upošteva posebnih potreb žensk, kar ima

[11] Mednarodni prometni forum, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority* (Varnost in zaščita žensk: prednostna naloga javnega prevoza), OECD Publishing, Pariz, 2018.

širše posledice za njihovo varnost;

O. ker se prevozna podjetja soočajo z velikimi težavami pri zaposlovanju; ker bi lahko z zaposlovanjem žensk rešili težave s pomanjkanjem osebja v prometnem sektorju[12];

P. ker je pomembno spodbujati in ohraniti učinkovito in cenovno dostopno mobilnost na podeželju; ker na podeželju povezljivost ni dovolj razvita;

Q. ker se ženske, ki živijo na podeželju, srečujejo z ovirami pri prejemanju podpore, ko so žrtve nasilja na podlagi spola;

1. ponovno potrjuje, da je EU zavezana doseganju enakosti spolov v prometu, hkrati pa priznava že doseženi napredek; poudarja, da so potrebni konkretni ukrepi za izboljšanje varnosti, dostopa do mobilnosti in zaposlitvenih možnosti;

2. poudarja, da ima vključevanje vidika spola v promet pozitivne učinke na vseh področjih, tudi na socialno vključenost in zaposlitvene možnosti; poudarja, kako pomembno je vključevanje vidika spola v promet za doseganje zelenega in digitalnega prehoda;

3. opozarja, da spolni stereotipi in predsodki izključujejo ženske iz gospodarskih in družbenih dejavnosti, kar vodi v nižjo učinkovitost in povečuje izgubo človeških virov; ugotavlja, da je treba nameniti sredstva za zagotovitev, da bodo ženske zastopane v raziskavah in pri odločanju o prometnih zadevah;

4. obžaluje, da je premalo standardiziranih prometnih podatkov, razčlenjenih po spolu, in analiz glede na spol za vse načine prevoza; v zvezi s tem pozdravlja tematsko osredotočenost indeksa enakosti spolov EIGE za leto 2023 na „energijo in promet“;

5. poudarja, da se lahko z umetno inteligenco zbirajo anonimizirani podatkovni nizi o uporabi javnega prevoza;

6. pozdravlja začetek izvajanja nove pobude Komisije o ambasadorjih raznolikosti v prometnem omrežju, ki si bodo prizadevali za spodbujanje raznolikosti, enakosti in vključenosti v prometnem sektorju EU;

7. poziva, naj varnostni preskusi in preskusi trčenja vključujejo biološko verodostojne ženske lutke; poudarja, da moramo s pomočjo umetne inteligence izboljšati razumevanje različnih posledic nesreč glede na raznoliko človeško telesno zgradbo;

Razumevanje mobilnosti žensk in pravičnosti v prometu

8. poudarja, da imajo ženske kot uporabnice prevoza drugačna pričakovanja, potovalne vzorce, potrebe in izkušnje; poziva, naj se sprejme ustrezna zakonodaja na področju prometa, ki bo v celoti vključila potrebe žensk;

[12] Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* (Dobre prakse pri določanju urnikov in razporejanju osebja v prometnem sektorju – končno poročilo), Urad za publikacije EU, Luxembourg, 2021.

Storitve vključujoče mobilnosti in ustrezna infrastruktura

9. poziva, naj se v vsakdanje življenje žensk vključijo možnosti trajnostnega prevoza, da bi udobna, varna in nestresna multimodalna potovanja postala resničnost;

10. poziva države članice, naj zagotovijo, da se pri cestni infrastrukturi, zlasti ko se posodablja, v celoti upoštevata neprekinjenost in dostopnost trajnostnih povezav za pešce;

Zagotavljanje varnosti in zaščite žensk v prometnem okolju

11. poziva, naj se večji poudarek nameni varnosti pri mobilnosti v mestih, kot je ustrezna in trajnostna ulična razsvetljava, da bi preprečili situacije, ko morajo ženske med potjo na delo prečkati temne, strašljive točke; poleg tega poziva k oblikovanju celostnih prometnih rešitev, tudi za zadnji del poti, zlasti v času, ko ni prometnih konic;

12. poudarja, da bo akt o umetni inteligenci[13] pomembno pomagal organom za preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj v boju proti kriminaliteti v sistemih javnega prevoza ter zmanjševanju nadlegovanja žensk in LGBTQI+ oseb pri uporabi prevoza;

13. ugotavlja, da imajo ženske pomembno vlogo pri oblikovanju odločitev glede mobilnosti v družinah in da jih lahko negativne izkušnje s trajnostnimi načini prevoza odvračajo od njihove uporabe;

14. se zaveda izzivov, s katerimi se na podeželju, kjer je javni prevoz razmeroma nerazvit, srečujejo ženske, ki pogosto opravljajo vlogo oskrbovalk; poudarja, da politike, namenjene spodbujanju trajnostnega prometa, ne smejo izključevati ranljivih skupin, žensk ali oseb, ki živijo na podeželju;

Zaposlitev žensk

15. poudarja, da se delavke v prometu na vseh ravneh srečujejo z ovirami, kot so spolna pristranskost, pa tudi neprimerni objekti ali njihovo pomanjkanje, kar vodi v nadlegovanje in nasilje; ugotavlja, da je zaradi tega težko privabiti ženske na delovna mesta v prometu in jih tam obdržati;

Opolnomočenje žensk v prometnem sektorju

16. poudarja, da je treba pomanjkanje žensk v prometnem sektorju obravnavati tudi kot priložnost; poziva Komisijo, države članice in deležnike, naj sprejmejo proaktivne ukrepe za povečanje zaposljivosti in konkurenčnosti žensk v tem sektorju;

Ozaveščanje in spodbujanje sprememb vedenja

17. poziva države članice, naj se borijo proti segmentaciji trga dela v prometu ter v poklicih na področju znanosti, tehnologije, inženirstva in matematike; ugotavlja, da bi lahko s spodbujanjem podjetništva med dekleti že v zgodnjem otroštvu zmanjšali obstoječe

[13] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi harmoniziranih pravil o umetni inteligenci (akt o umetni inteligenci) in spremembi nekaterih zakonodajnih aktov Unije (COM(2021)0206).

izobraževalne stereotipe in zagotovili, da bi več žensk vstopilo v logistični, inženirski in prometni sektor;

18. ugotavlja, da so potrebne kampanje in akcije v družbenih medijih, da bi zagotovili kulturo ničelne tolerance do nadlegovanja in nevarnega delovnega okolja;

19. ugotavlja, da lahko z digitalizacijo in novimi prometnimi modeli zagotovimo boljše, varnejše in dostopnejše delovno okolje za ženske;

°

° °

20. naroči svoji predsednici, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.

OBRAZLOŽITEV

Mobilnost in promet sta pomembna za vse državljane naše Unije ter se skozi čas nenehno razvijata in posodabljata. Daleč največji izziv v prometnem sektorju je, da je treba znatno zmanjšati emisije in da mora ta sektor postati bolj trajnosten. Pot do doseganja ogljično nevtralnega prometnega sistema bo pomembno vplivala na uporabnike in potnike, pa tudi na ljudi, ki delajo v tem sektorju. Državljani bodo zagotovo dobili odlične priložnosti za boljšo kakovost življenja ter nove in vznemirljive možnosti za zaposlitev, poleg tega pa bodo novi izdelki in storitve Evropejcem bližje bolj kot kdaj koli prej. Hkrati se moramo vsi zavedati prihodnjih izzivov: dejansko bo to nova spodbuda za družbo, da izbere bolj trajnostna prevozna sredstva, kar lahko povzroči večjo prometno revščino in vodi v izključenost nekaterih skupin.

Vendar poročevalka meni, da je to mogoče preprečiti. Samoumevno je, da pri tem vznemirljivem razvoju preoblikovanja naših prometnih sistemov v zeleno, cenovno dostopno in trajnostno mobilnost nihče ne sme biti prezrt. Vendar je že zdaj veliko preveč primerov neenakosti in pomanjkljivosti v prometu tako za uporabnike prevoza kot za delavce.

Poročevalka želi v tem poročilu poudariti težke razmere, s katerimi se ženske pogosto srečujejo v prevozu, pri čemer posebno pozornost namenja ženskam, ki opravljajo večino obveznosti oskrbe in imajo drugačne vzorce potovanja kot moški. Eden od problemov našega časa je, da so ženske večkrat diskriminirane na svojem delovnem mestu in da prometni sektor ni vedno mesto zgledne zaposlitve. V poročilu je analiziran tudi položaj drugih ranljivih skupin, ki so bile predolgo prezrte in katerih potrebe so bile spregledane. Poskuša se ugotoviti, kako izboljšati obstoječe razmere v tem sektorju, hkrati pa zagotoviti, da bo zeleni prehod koristil vsem.

Prvič, da bi bolje razumeli in lažje analizirali, kaj je potrebno, da bi bil promet v EU prilagojen potrebam žensk, so potrebni podatki, razčlenjeni po spolu, in analiza glede na spol za promet. Poročilo bo prispevalo k izboljšanju oblikovanja politik, ustrezne zakonodaje, programov in ukrepov, ki bodo upoštevali potrebe in skrbi žensk v vsej njihovi raznolikosti, ter razvoju odprtih podatkov za podporo inovacijam v prometu.

Poleg tega je treba več pozornosti nameniti varnosti potnikov v kolektivnem prevozu, ki ima v povezavi s spolom in mobilnostjo več daljnosežnih posledic. Kot uporabnice kolektivnega prevoza so ženske izpostavljene zaskrbljujočemu pojavu spolnega nadlegovanja in različnih vrst napadov. Zanje je vožnja v službo in iz nje izjemno težka, saj nosijo nakupovalne vrečke, potiskajo otroške vozičke in hkrati skrbijo za otroke.

Poleg tega se pri oblikovanju avtomobilov in drugih načinov prevoza ženska fiziologija običajno ne upošteva, kar pomeni, da so v primeru prometne nesreče manj zaščitene kot moški.

Druga velika težava je prometna revščina in prometna izključenost, zlasti na podeželju in v najbolj oddaljenih regijah. Ženske imajo pri izbiri načina prevoza manj možnosti kot moški. Ko razmišljamo o možnostih razogljičenja prometa, se moramo izogniti popolni odstranitvi avtomobilov iz življenja ljudi, zlasti v primerih, ko ni zagotovljenih trajnostnih, cenovno dostopnih, varnih in pogostih prometnih povezav.

Kar zadeva področje zaposlovanja, prometni sektor še ni dovolj privlačen za ženske, saj se

premalo pozornosti posveča varnosti žensk in dostopnosti ustreznih infrastrukturnih objektov. Nesprejemljivi primeri spolnega nadlegovanja, ustrahovanja, zastraševanja in nasilja so v sektorju veliko preveč razširjeni in vseprisotni. Poleg tega so zaradi pomanjkljive ozaveščenosti in dostopa do poklicnih poti ženske še vedno premalo zastopane v poklicih v prometu. V zvezi s tem se priporoča več spodbud in zgodnjega izobraževanja za dekleta, kar bi ženske spodbudilo k poklicni poti na področju naravoslovja, tehnologije, inženirstva in matematike. Namen poročila je prav tako najti rešitve in načine za večjo vključenost žensk v promet in logistiko ter zanimanje zanju med njimi.

Zato mora biti ključni cilj prihodnje prometne politike EU zagotoviti, da je naš prometni sistem resnično odporen proti prihodnjim krizam ter da je prilagojen potrebam žensk in ranljivih skupin, kar je tudi nujno za rast in dolgoročno vzdržnost sektorja. Če bo ustrezen za ženske, bo ustrezen za vse. Ne smemo izgubljati časa, ampak moramo izkoristiti vse vznemirljive dosežke prometnega sektorja na področju tehnologije ter konkurenčnega, varnega in odpornega zaposlovanja.