Europaparlamentet
2019-2024

Utskottet för kvinnors rättigheter och jämställdhet mellan kvinnor och män

2022/2140(INI)

3.3.2023

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om att säkerställa att transporterna i Europa fungerar för kvinnor
(2022/2140(INI))

Utskottet för kvinnors rättigheter och jämställdhet mellan kvinnor och män

Föredragande: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Föredragande av yttrande från det associerade utskottet i enlighet med artikel 57 i arbetsordningen:
Caroline Nagtegaal, utskottet för transport och turism

INNEHÅLL

Sida

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION 3

MOTIVERING 9

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om att säkerställa att transporterna i Europa fungerar för kvinnor
(2022/2140(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

– med beaktande av artiklarna 2 och 3 i fördraget om Europeiska unionen,

– med beaktande av artiklarna 8, 10, 19 och 157 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

– med beaktande av artiklarna 21 och 23 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna,

– med beaktande av FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling och målen för hållbar utveckling, särskilt mål 5 och dess respektive delmål och indikatorer,

– med beaktande av FN:s konvention om avskaffande av all slags diskriminering av kvinnor av den 18 december 1979,

– med beaktande av EU:s direktiv från 1975 och framåt om olika aspekter av likabehandling av kvinnor och män, inbegripet rådets direktiv 79/7/EEG av den 19 december 1978 om successivt genomförande av principen om likabehandling av kvinnor och män i fråga om social trygghet[1], rådets direktiv 92/85/EEG av den 19 oktober 1992 om åtgärder för att förbättra säkerhet och hälsa på arbetsplatsen för arbetstagare som är gravida, nyligen har fött barn eller amma[2], rådets direktiv 2004/113/EG av den 13 december 2004 om genomförande av principen om likabehandling av kvinnor och män när det gäller tillgång till och tillhandahållande av varor och tjänster[3], Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/54/EG av den 5 juli 2006 om genomförandet av principen om lika möjligheter och likabehandling av kvinnor och män i arbetslivet[4], Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1158 av den 20 juni 2019 om balans mellan arbete och privatliv för föräldrar och anhörigvårdare och om upphävande av rådets direktiv 2010/18/EU[5] samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/41/EU av den 7 juli 2010 om tillämpning av principen om likabehandling av kvinnor och män som är egenföretagare och om upphävande av rådets direktiv 86/613/EEG[6],

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 17 juni 2009 *Hållbara framtida transporter: ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem*

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

(COM(2009)0279),

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 5 mars 2020 *En jämlikhetsunion: jämställdhetsstrategi för 2020–2025* (COM(2020)0152),

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 9 december 2020 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (COM(2020)0789),

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 14 juli 2021 *Europa 55 % – paketet (Fit for 55): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet* (COM(2021)0550),

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 14 december 2021 om EU:s nya ram för mobilitet i städer (COM(2021)0811),

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare[7],

– med beaktande av sin resolution av den 21 januari 2021 om könsperspektivet under covid-19-krisen och tiden efter krisen[8],

– med beaktande av sin resolution av den 21 januari 2021 om en EU-strategi för jämställdhet[9],

– med beaktande av sin resolution av den 6 oktober 2021 om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen[10],

– med beaktande av Europeiska jämställdhetsinstitutets (EIGE) jämställdhetsindexrapport för 2022,

– med beaktande av studien från utredningsavdelningen för medborgerliga rättigheter och konstitutionella frågor vid parlamentets generaldirektorat för EU-intern politik av den 16 december 2021 *Women and transport*.

– med beaktande av kommissionens rapport av den 14 september 2022 *Study on the social dimension of the future EU transport system concerning user and passenger: Final report*,

– med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,

– med beaktande av yttrandet från utskottet för transport och turism,

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

– med beaktande av betänkandet från utskottet för kvinnors rättigheter och jämställdhet mellan kvinnor och män, och av följande skäl:

A. Jämställdhet är ett av EU:s grundläggande värden och måste integreras i all EU-politik. Rätten till likabehandling och icke-diskriminering är en grundläggande rättighet som fastställs i fördragen och i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

B. Forskning runtom i medlemsstaterna har visat att könsrelaterat våld på offentliga platser och i kollektivtrafik är ett växande problem.

C. En dåligt utformad transportpolitik kan medföra att fattigdom och social utestängning ökar. Det råder fortfarande brist på könsuppdelade uppgifter om och jämställdhetsanalyser av transporter, vilket gör att en välriktad transportpolitik för enskilda och familjer med all den mångfald de representerar inte är möjlig.

D. För att förbättra kvinnors livskvalitet måste en jämställdhetsorienterad strategi för stadsplanering antas.

E. Användningen av transporttjänster varierar beroende på kön och andra faktorer i fråga om beskaffenhet, frekvens, färdsätt, tid, syfte, kostnad, säkerhet och trygghet.

F. Det är absolut nödvändigt att förstå transportmönster och mobilitet för att utforma en jämställdhetsinriktad transportpolitik, så att kvinnor som använder transporttjänster kan dela information om säkra, tillgängliga, tillförlitliga, hållbara och icke-diskriminerande färdsätt.

G. Kvinnor använder i större utsträckning än män mer hållbara färdsätt och kombinerar ofta resor för olika ändamål.

H. Införandet av ny fordonsteknik och ny automatiserad teknik är välkommet och bör ta hänsyn till kvinnors särskilda behov.

I. Hållbara transporter kräver lika tillgång till infrastruktur, genom åtgärder som garanterar ökad mobilitet för alla och samma tjänstekvalitet i städer såväl som på landsbygden.

J. Fordonens utformning, inklusive säkerhetsdetaljer, bygger ofta på en större, stereotypt manlig fysik, vilket gör dem mindre effektiva för personer som är fysiskt sett mindre.

K. Transportinfrastruktur med en väl utformad, övervakad och säker omgivning har en positiv inverkan på både den faktiska säkerheten och den upplevda säkerheten[11].

L. Hinder för kvinnors mobilitet skapar hinder för deras tillgång till sysselsättning och viktiga tjänster, såsom hälso- och sjukvård och utbildning, vilket påverkar både deras egen och barnens utvecklingsmöjligheter.

M. Kvinnor är underrepresenterade när det gäller anställda på alla nivåer inom

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

transportsektorn. En underrepresentation i beslutsfattande, planering och forskning förstärker bristen på jämställdhetsintegrering i transportsektorn.

N. Arbetsmiljön inom transportsektorn tar inte hänsyn till kvinnospecifika behov, vilket får stora konsekvenser för kvinnors säkerhet.

O. Transportföretagen står inför stora rekryteringsproblem. Att anställa kvinnor skulle kunna lösa personalbristen inom transportsektorn[12].

P. Det är viktigt att främja och bevara en effektiv och ekonomiskt överkomlig mobilitet på landsbygden. Förbindelserna på landsbygden är inte tillräckligt utvecklade.

Q. Kvinnor som bor på landsbygden har svårt att få stöd när de utsätts för könsrelaterat våld.

1. Europaparlamentet bekräftar EU:s åtagande att uppnå jämställdhet inom transportsektorn och noterar samtidigt de framsteg som hittills gjorts. Parlamentet understryker att det behövs konkreta åtgärder för att förbättra säkerheten, tillgången till mobilitet och sysselsättningsmöjligheterna.

2. Europaparlamentet betonar att en jämställdhetsintegrering i transportsektorn har positiva effekter generellt sett, även i fråga om social delaktighet och sysselsättningsmöjligheter. Parlamentet understryker vikten av att integrera ett jämställdhetsperspektiv på transportområdet för att förverkliga den gröna och digitala omställningen.

3. Europaparlamentet påminner om att könsstereotyper och fördomar utesluter kvinnor från ekonomiska och sociala verksamheter, vilket leder till ineffektivitet och ökat slöseri med mänskliga resurser. Parlamentet konstaterar att det behövs resurser för att se till att kvinnor är representerade i forskning och beslut som gäller transportfrågor.

4. Europaparlamentet beklagar bristen på standardiserade, könsuppdelade transportuppgifter om och jämställdhetsanalyser av alla färdsätt. Parlamentet välkomnar i detta avseende att energi och transport står i fokus för 2023 års upplaga av EIGE:s jämställdhetsindex.

5. Europaparlamentet framhåller att artificiell intelligens (AI) kan aggregera anonymiserade dataset om användning av kollektivtrafik.

6. Europaparlamentet välkomnar lanseringen av kommissionens nya ambassadörer för initiativet mångfald i transportnätet, som kommer att sträva efter att främja mångfald, jämlikhet och inkludering inom EU:s transportsektor.

7. Europaparlamentet begär att säkerhetstester och krocktester ska omfatta biofideliska kvinnliga modeller. Parlamentet understryker behovet av att AI ökar vår förståelse av hur olika typer av mänsklig fysik reagerar på olika sätt i nödsituationer.

[12] Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för transport och rörlighet, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report*, EU:s publikationsbyrå, Luxemburg, 2021.

Att förstå kvinnors mobilitet och jämlika transporter

8. Europaparlamentet understryker att som användare av transporttjänster har kvinnor andra förväntningar, resemönster, behov och erfarenheter. Parlamentet efterlyser relevant lagstiftning på transportområdet för att fullt ut integrera kvinnors behov.

Inkluderande mobilitetstjänster och lämplig infrastruktur

9. Europaparlamentet kräver att hållbara transportalternativ integreras i kvinnors vardag, så att bekväma och säkra multimodala resor utan stress blir verklighet.

10. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att väginfrastrukturen, särskilt när den uppgraderas, fullt ut beaktar tillgängligheten till sammanhängande och hållbara gångvägar.

Att garantera kvinnors säkerhet och trygghet i transportmiljöer

11. Europaparlamentet efterlyser ett större fokus på säker mobilitet i städer, såsom tillräcklig och hållbar gatubelysning, för att kvinnor inte ska behöva uppleva en mörk och skrämmande miljö när de pendlar. Parlamentet begär dessutom att man vid utformningen av integrerade transporter ska ta hänsyn till ”den sista kilometern”, särskilt utanför rusningstid.

12. Europaparlamentet betonar betydelsen av AI-akten[13] för att hjälpa brottsbekämpande myndigheter att motverka brottslighet i kollektivtrafiken och minska trakasserierna av kvinnor och hbtqi ±-personer som använder transporttjänster.

13. Europaparlamentet konstaterar att kvinnor fyller en viktig funktion när det gäller familjernas val av mobilitet och att deras negativa erfarenheter av hållbara färdsätt kan vara avskräckande.

14. Europaparlamentet noterar de utmaningar som kvinnor på landsbygden, som ofta har rollen som anhörigvårdare, ställs inför där kollektivtrafiken är relativt underutvecklad. Parlamentet betonar att politik som syftar till att främja hållbara transporter inte får utesluta utsatta grupper, kvinnor eller personer som bor på landsbygden.

Kvinnor i sysselsättning

15. Europaparlamentet understryker att kvinnliga transportarbetare på alla nivåer konfronteras med könsdiskriminering och brist på eller dåligt anpassade faciliteter, vilket leder till trakasserier och våld. Parlamentet konstaterar därför att det är svårt att få kvinnor att välja och att stanna kvar i transportyrken.

Ökat inflytande för kvinnor i transportsektorn

16. Europaparlamentet betonar att bristen på kvinnor i transportsektorn också bör ses som en möjlighet. Parlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och berörda parter att vidta proaktiva åtgärder för att öka kvinnors anställbarhet och möjligheter att

[13] Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens (rättsakt om artificiell intelligens) och om ändring av vissa unionslagstiftningsakter (COM(2021)0206).

konkurrera i denna sektor.

Att öka medvetenheten och uppmuntra ett förändrat beteende

17. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att bekämpa marknadssegmentering när det gäller karriärer inom transport och naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik. Parlamentet konstaterar att främjande av entreprenörskap bland flickor från tidig ålder skulle kunna minska befintliga stereotypa utbildningsval och säkerställa att fler kvinnor kommer in i logistik-, ingenjörs- och transportbranschen.

18. Europaparlamentet noterar behovet av kampanjer och åtgärder på sociala medier för att säkerställa en kultur med nolltolerans mot trakasserier och osäkra arbetsmiljöer.

19. Europaparlamentet konstaterar att digitalisering och nya transportmodeller kan ge kvinnor bättre, säkrare och mer tillgängliga arbetsmiljöer.

°

° °

20. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

Mobilitet och transport är viktigt för alla i vår union. Det är ett område som ständigt utvecklas och moderniseras över tid. Den tveklöst största utmaningen för transportsektorn är behovet av att drastiskt minska utsläppen och bli mer hållbar. Vägen mot ett koldioxidneutralt transportsystem kommer att få stora konsekvenser för både användare och passagerare samt för personer som arbetar i sektorn. Det kommer definitivt att ge medborgarna stora möjligheter till bättre livskvalitet, skapa nya och spännande sysselsättningsmöjligheter och göra så att nya produkter och tjänster kommer närmare européerna än någonsin. Samtidigt måste vi alla erkänna de utmaningar som vi har framför oss: det kommer helt klart att skapa nya incitament för samhället att välja mer hållbara transportmedel, vilket kan leda till större transportfattigdom och skapa utanförskap för vissa grupper.

Föredraganden anser dock att det inte behöver bli så. Det är självklart att denna spännande utveckling som handlar att omvandla våra transportsystem till grön, ekonomiskt överkomlig och hållbar mobilitet inte bör lämna någon utanför. Redan nu finns det dock alldeles för många exempel på ojämlikheter och brister när det gäller transporter för både användare av transporter och arbetstagare inom transportsektorn.

Syftet med detta betänkande är att betona den svåra situation som kvinnor ofta ställs inför i transportsituationer, och att ge kvinnor som står för merparten av omsorgen och som har andra resemönster än män särskild uppmärksamhet. Det är en av vår tids största utmaningar – att kvinnor utsätts för mer diskriminering på arbetsplatsen och att transportsektorn inte alltid är någon förebild i detta avseende. I betänkandet analyseras också situationen för andra utsatta grupper som under alldeles för lång tid har försummats och vars behov har förbisetts. Det försöker hitta sätt att förbättra situationen i sektorn och samtidigt se till att fördelarna med den gröna omställningen kommer alla till del.

För det första behövs könsuppdelade uppgifter om och jämställdhetsanalyser av transporter för att bättre förstå och analysera vad som är nödvändigt för att säkerställa att transporterna i Europa fungerar för kvinnor. Det kommer att bidra till en bättre utformad politik, relevant lagstiftning samt relevanta program och åtgärder som speglar, i all den mångfald de representerar, kvinnors behov och farhågor, samt utveckla öppna data för att stödja transportinnovation.

Dessutom måste större fokus läggas på passagerarsäkerhet inom kollektivtrafiken, som när det gäller kön och mobilitet har flera långtgående konsekvenser. När kvinnor åker kollektivt utsätts de för det oroväckande fenomenet sexuella trakasserier och olika typer av övergrepp. Det är extremt svårt för dem att pendla till och från arbetet med matkassar, sittvagnar och samtidigt ta hand om barn.

När man designar bilar och andra transportmedel brukar kvinnors fysiologi inte beaktas, vilket innebär att de är mindre skyddade än män när de råkar ut för en trafikolycka.

Ett annat stort problem är transportfattigdom och transportutanförskap, särskilt på landsbygden och i de yttersta randområdena. Kvinnor har färre alternativ än män när det gäller att välja färdsätt. När man överväger en utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn är det viktigt att inte helt radera bilar från människors liv, särskilt i de fall då

det inte finns några hållbara, ekonomiskt överkomliga, säkra och frekventa transportförbindelser.

På sysselsättningsområdet är transportsektorn ännu inte tillräckligt attraktiv för kvinnor, eftersom man inte bryr sig tillräckligt mycket om kvinnors säkerhet och tillgången till lämpliga faciliteter. De oacceptabla exemplen på sexuella trakasserier, mobbning, hot och våld är alldeles för vanliga och utbredda inom sektorn. Eftersom det inte finns tillräcklig kunskap och information om karriärmöjligheter är kvinnor dessutom fortfarande underrepresenterade i transportyrken. Därför rekommenderas fler incitament och utbildning för flickor från tidig ålder som skulle uppmuntra kvinnor att satsa på naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik. Betänkandet försöker också att hitta lösningar och sätt att öka kvinnors engagemang och intresse för transport och logistik.

Att se till att vårt transportsystem verkligen är motståndskraftigt mot framtida kriser och att det fungerar för kvinnor och utsatta grupper måste därför vara ett avgörande mål för EU:s transportpolitik framöver och av avgörande betydelse för sektorns tillväxt och långsiktiga hållbarhet. Om det fungerar för kvinnor kommer det att fungera för alla. Det är ingen tid att förlora – vi måste dra nytta av all den spännande utveckling som transporter erbjuder på teknikområdet och i fråga om en konkurrenskraftig, säker och motståndskraftig sysselsättning.