



C/2024/1179

23.2.2024

P9\_TA(2023)0339

## Transport europejski odpowiadający potrzebom kobiet

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 października 2023 r. w sprawie transportu europejskiego odpowiadającego potrzebom kobiet (2022/2140(INI))

(C/2024/1179)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 2 i 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE),
- uwzględniając art. 4, 8, 10, 19, 91, 153 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. i 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<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup>, 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<sup>(3)</sup>, 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<sup>(4)</sup>, 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<sup>(5)</sup>, 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<sup>(6)</sup> oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/970 z 10 maja 2023 r. w sprawie wzmocnienia stosowania zasady równości wynagrodzeń dla kobiet i mężczyzn za taką samą pracę lub pracę o takiej samej wartości za pośrednictwem mechanizmów przejrzystości wynagrodzeń oraz mechanizmów egzekwowania<sup>(7)</sup> (dyrektywa w sprawie przejrzystości wynagrodzeń),
- uwzględniając komunikat Komisji z 17 czerwca 2009 r. pt. „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i 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),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 6 z 10.1.1979, s. 24.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 348 z 28.11.1992, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 373 z 21.12.2004, s. 37.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 23.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 79.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 180 z 15.7.2010, s. 1.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 132 z 17.5.2023, s. 21.

- 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 <sup>(8)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z 11 września 2012 r. w sprawie roli kobiet w gospodarce ekologicznej <sup>(9)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z 29 listopada 2018 r. w sprawie sytuacji kobiet niepełnosprawnych <sup>(10)</sup>,
  - uwzględniając strategię UE na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021–2030,
  - uwzględniając swoją rezolucję z 21 stycznia 2021 r. w sprawie perspektywy płci w okresie kryzysu związanego z COVID-19 oraz w okresie pokryzysowym <sup>(11)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z 21 stycznia 2021 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz równouprawnienia płci <sup>(12)</sup>,
  - uwzględniając dokument roboczy nr 298 Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) z 2013 r. zatytułowany „Promoting the employment of women in the transport sector – Obstacles and policy options” [Promowanie zatrudnienia kobiet w sektorze transportu – przeszkody i opcje polityczne],
  - 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” <sup>(13)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z 16 lutego 2023 r. w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego <sup>(14)</sup>,
  - uwzględniając Strategię Rady Europy na rzecz równości płci na lata 2018–2023,
  - 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],
  - uwzględniając art. 54 Regulaminu,
  - uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Transportu i Turystyki,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Praw Kobiet i Równouprawnienia (A9-0239/2023),
- A. mając na uwadze, że równouprawnienie płci powinno być i faktycznie jest jedną z podstawowych wartości UE; mając na uwadze, że równouprawnienie płci jest niezbędne dla dostatniego europejskiego sposobu życia i zjednoczenia wszystkich obywateli w różnorodności; mając na uwadze, że wszystkie strategie polityczne UE powinny obejmować perspektywę płci w drodze uwzględniania aspektu płci i sporządzania budżetu z uwzględnieniem aspektu płci; mając na uwadze, że EIGE zwraca w szczególności uwagę, że uwzględnianie aspektu płci powinno być elementem przygotowywania wszystkich strategii politycznych i programów, a także odpowiednich wydatków takich jak na infrastrukturę, zauważając, że cel promowania równouprawnienia płci i zwalczania dyskryminacji powinien mieć zastosowanie także do sektora transportu;

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1.

<sup>(9)</sup> Dz.U. C 353 E z 3.12.2013, s. 38.

<sup>(10)</sup> Dz.U. C 363 z 28.10.2020, s. 164.

<sup>(11)</sup> Dz.U. C 456 z 10.11.2021, s. 191.

<sup>(12)</sup> Dz.U. C 456 z 10.11.2021, s. 208.

<sup>(13)</sup> Dz.U. C 132 z 24.3.2022, s. 45.

<sup>(14)</sup> Teksty przyjęte, P9\_TA(2023)0058.

- B. mając na uwadze, że 1 stycznia 2021 r. w Unii Europejskiej mieszkało 229 mln kobiet i 219 mln mężczyzn<sup>(15)</sup>, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w dostosowanych do potrzeb działaniach polityki transportowej i podejmowaniu decyzji dotyczących transportu w każdym państwie członkowskim; mając na uwadze, że konieczne jest zrozumienie kwestii związanych z płcią, takich jak potrzeby i doświadczenia kobiet, podczas oceniania projektu, wdrażania, monitorowania i ewaluacji polityki i programów transportowych we wszystkich sferach politycznych, gospodarczych i społecznych, tak aby kobiety, rodziny i gospodarstwa domowe w całej ich różnorodności, osoby starsze, młodzież, osoby z niepełnosprawnościami, osoby LGBTIQ+, mniejszości etniczne oraz inne grupy społeczne znajdujące się w trudnej sytuacji korzystały z nich na równych warunkach, a nierówności nie były powielane;
- C. mając na uwadze, że EIGE podkreśla w szczególności, że uwzględnianie aspektu płci powinno być elementem przygotowywania wszystkich strategii politycznych i programów, a także odpowiednich wydatków takich jak na infrastrukturę, zauważając, że cel promowania równouprawnienia płci i zwalczania dyskryminacji powinien mieć zastosowanie także do sektora transportu;
- D. mając na uwadze, że miasta na całym świecie wdrażają strategie ograniczania korzystania z samochodów i nadają priorytet transportowi publicznemu w celu eliminowania zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych; mając na uwadze, że czas podróży, bezpieczeństwo i środowisko zbudowane są uznawane za najbardziej krytyczne czynniki podczas wyboru rodzajów transportu przez użytkowników; mając na uwadze, że czas podróży w przypadku korzystania z transportu publicznego jest jednak około trzy razy dłuższy niż w przypadku korzystania z prywatnego samochodu i często wynika z długiego czasu oczekiwania na autobusy lub zagęszczenia na stacjach metra w godzinach szczytu<sup>(16)</sup>;
- E. mając na uwadze, że pandemia COVID i związane z nią konieczne ograniczenia w przemieszczaniu się pokazały wielu ludziom, że usługi lokalne i dostępne na równych warunkach z minimalnymi barierami mają zasadnicze znaczenie dla dobrostanu i zdrowia całej społeczności, w tym kobiet, grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji, rodzin w całej ich różnorodności, młodszego pokolenia i osób starszych;
- F. mając na uwadze, że badania przeprowadzone w państwach członkowskich Unii Europejskiej wykazały, że problem przemocy ze względu na płeć w przestrzeni publicznej i w środkach transportu zbiorowego jest bardzo istotnym problemem oraz że środki bezpieczeństwa i wsparcie dla ofiar są nadal niewystarczające; mając na uwadze, że według Agencji Praw Podstawowych Unii Europejskiej (FRA) nawet 55 % kobiet w Unii Europejskiej doświadczyło molestowania seksualnego w transporcie publicznym<sup>(17)</sup>; mając na uwadze, że pojawiło się wiele doniesień na temat napaści seksualnych dokonywanych w różnych środkach transportu, np. przez kierowców świadczących usługi w ramach platform do zamawiania przejazdów i taksówek; mając na uwadze, że może to wywierać negatywny wpływ na wybór środków transportu, zatrudnienie, edukację i możliwości społeczne i zawodowe dla kobiet w całej ich różnorodności;
- G. mając na uwadze, że podmioty świadczące usługi zamawiania przejazdów i transportu w ramach platform mają obowiązek dbania o bezpieczeństwo ludzi oraz poprawy bezpieczeństwa z perspektywy płci; mając na uwadze, że technologia może zwiększyć bezpieczeństwo podróży dla kobiet i dziewcząt dzięki pracy inżynierów ds. bezpieczeństwa, w tym inżynierek, którzy opracowują innowacyjne nowe funkcje bezpieczeństwa;
- H. mając na uwadze, że niedopracowana polityka transportowa może pogłębić istniejące ubóstwo i wykluczenie społeczne; mając na uwadze, że nadal brakuje danych zdezagregowanych według płci oraz płci społeczno-kulturowej, a także danych zdezagregowanych według innych czynników społeczno-ekonomicznych, takich jak dochód, warunki życia i status zatrudnienia; mając na uwadze, że nadal brakuje analizy pod kątem płci w odniesieniu do transportu i mobilności w całej UE, a także danych zdezagregowanych według innych czynników, takich jak wiek; mając na uwadze, że ten brak zdezagregowanych danych utrudnia wdrażanie dobrze ukierunkowanej polityki transportowej uwzględniającej aspekt płci i sprzyjającej włączeniu społecznemu w odniesieniu do osób, rodzin i gospodarstw domowych w całej ich różnorodności; mając na uwadze, że dane zdezagregowane według kryterium płci stanowiłyby cenny wkład w opracowanie polityki transportowej, która odpowiednio uwzględnia różnice między płciami; mając na uwadze, że obecnie dostępne dane nie zawsze są porównywalne i standaryzowane i nie mogą być skutecznie wykorzystywane; mając na uwadze, że konieczne są dalsze dogłębne badania nad czynnikami psychologicznymi i społecznymi, które determinują szczególne potrzeby i preferencje kobiet w zakresie korzystania ze środków transportu; mając na uwadze, że potrzeba więcej danych, aby wyraźnie rozróżnić między barierami i brakiem możliwości, które uniemożliwiają kobietom wejście do sektora transportu, a czynnikami, które wpływają na ich decyzję o odejściu lub pozostaniu;
- I. mając na uwadze, że średni odsetek zatrudnienia kobiet w sektorze transportu wynosi około 22 % w skali całego UE, przy czym wartości te znacząco różnią się w zależności od podsektora transportu (lądowy, powietrzny, morski) i poszczególnych państw członkowskich; mając na uwadze, że kobiety spotykają się z większym nękaniami i przemocą seksualną w transporcie niż mężczyźni, co prawdopodobnie jest jedną z przyczyn ich ograniczonej reprezentacji w transporcie;

<sup>(15)</sup> Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/demography\\_2022/bloc-1b.html](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/demography_2022/bloc-1b.html).

<sup>(16)</sup> <https://www.nature.com/articles/s41598-020-61077-0>.

<sup>(17)</sup> Women Mobilize Women, *Safe commuting for all – how cities can tackle sexual harassment on public transport*, [Bezpieczne dojazdy dla wszystkich – jak miasta mogą przeciwdziałać molestowaniu seksualnemu w transporcie publicznym], 2022 r.

- J. mając na uwadze, że uwzględnianie perspektywy płci w planowaniu przestrzennym i prowadzenie analizy usług transportowych pod kątem płci jest istotne dla poprawy jakości życia kobiet w całej ich różnorodności; mając na uwadze, że podejście to może ponadto mieć transformacyjny charakter dla wszystkich użytkowników, w tym rodzin i gospodarstw domowych w całej ich różnorodności, które będą w stanie uzyskiwać dostęp do możliwości oferowanych przez miasta i regiony najbardziej oddalone, a jednocześnie generować ogólniejsze korzyści społeczne, gospodarcze i środowiskowe; mając na uwadze, że większa równowaga płci oraz większa różnorodność i większe włączenie społeczne prowadzą do powstania bardziej zróżnicowanych miejsc pracy, zwiększając atrakcyjność miejsc pracy w sektorze transportu i konkurencyjność całego sektora;
- K. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza odpowiada za istotne przyspieszenie osteoporozy u kobiet; mając na uwadze, że kobiety o zmniejszonej masie kostnej i dotknięte osteoporozą na wczesnym etapie są szczególnie narażone na urazy w transporcie publicznym <sup>(18)</sup>;
- L. mając na uwadze, że korzystanie z transportu różni się w zależności od płci, a także innych czynników, takich jak złożoność, trwałość, częstotliwość, tryb, czas trwania, cel, koszt, dostępność bezpieczeństwa i ochrona; mając na uwadze, że w związku z tym różne płcie mają różne potrzeby i wymogi w zakresie transportu, często ze względu na utrzymujące się stereotypy i nierówności związane z płcią, korzystając z transportu publicznego i samochodów w różny sposób; mając na uwadze, że istnieje większe prawdopodobieństwo, iż kobiety będą miały bardziej skomplikowane wzorce podróży, częściej wybierając transport publiczny i robiąc kilka przystanków po drodze; to także kobiety częściej podróżują poza godzinami szczytu, w szczególności ze względu na obowiązki opiekuńcze; mając na uwadze, że mężczyźni częściej wybierają transport samochodowy i częściej niż kobiety mają bezpośrednią codzienną trasę podróży, przy czym 31 % kobiet korzysta z transportu publicznego w porównaniu z 24 % mężczyzn <sup>(19)</sup>;
- M. mając na uwadze, że kobiety zasadniczo żyją dłużej, co zwykle wiąże się z ograniczoną możliwością poruszania się, a tym samym większymi trudnościami podczas korzystania z usług transportowych;
- N. mając na uwadze, że zbyt mało uwagi poświęca się potrzebom kobiet w zakresie transportu publicznego lub planowania infrastruktury; mając na uwadze, że trzeba zrozumieć wzorce podróżowania i mobilność kobiet w całej ich różnorodności, aby rozwijać politykę transportową uwzględniającą aspekt płci, która powinna zapewnić kobietom warunki umożliwiające korzystanie z bezpiecznych, dostępnych, niezawodnych, zrównoważonych i niedyskryminujących środków transportu; mając na uwadze, że kobiety są niedostatecznie reprezentowane jako eksperci i decydenci w sektorze transportu i przy planowaniu mobilności w miastach;
- O. mając na uwadze, że kobiety pracujące w sektorze transportu nie zawsze mają zagwarantowany bezpieczny dojazd do i z pracy, w szczególności gdy zaczynają pracę wcześniej lub kończą ją późno w nocy; mając na uwadze, że molestowanie seksualne i przemoc ze względu na płeć w transporcie wywierają wpływ na zachowanie kobiet związane z podróżowaniem; mając na uwadze, że obawa przed molestowaniem w miejscach publicznych nie ogranicza się jedynie do kobiet i dziewcząt, ale jest również powszechna u osób LGBTQI+, co ogranicza ich integrację społeczną i gospodarczą;
- P. mając na uwadze, że kobiety liczniej niż mężczyźni korzystają z bardziej grupowych i zrównoważonych środków transportu, takich jak transport publiczny, chodzenie na piechotę czy jazda rowerem, a ich podróże często dzielą się na etapy o różnych celach, co sprawia, że przyspieszają zmianę w zielonej transformacji; mając na uwadze, że te wyższe wskaźniki chodzenia, jeżeli ma to miejsce w czystym powietrzu, mogą mieć pozytywny wpływ na zdrowie kobiet i dziewcząt, ponieważ służą zmniejszeniu ryzyka chorób układu krążenia i poprawia mechaniczną jakość naczyń krwionośnych;
- Q. mając na uwadze, że zgodnie z misją Komisji w zakresie miast aż 100 miast UE ma się stać neutralnymi dla klimatu do 2030 r. dzięki różnym środkom, takim jak wprowadzenie w centrach miast stref wolnych od samochodów, aby pomóc ludziom w lepszym dostępie do transportu publicznego, aktywnej mobilności i niskoemisyjnych rozwiązań transportowych; mając na uwadze, że cele zrównoważonego rozwoju dotyczące równości płci powinny iść w parze z ekscytującą potencjalną rolą, jaką kobiety mogą odgrywać w przyspieszeniu dekarbonizacji sektora transportu; mając na uwadze, że wyeliminowanie ubóstwa transportowego jest kluczowym elementem jednego z celów Europejskiego Zielonego Ładu, jakim jest zapewnienie sprawiedliwej transformacji, w której nikt nie zostaje pominięty; mając na uwadze, że kobiety są bardziej narażone na ubóstwo transportowe, co dotyczy w szczególności samotnych matek (które stanowią 85 % rodzin niepełnych), kobiet z grup mniejszościowych, kobiet o niskich dochodach, a także kobiet samotnych, kobiet z niepełnosprawnościami oraz kobiet starszych;
- R. mając na uwadze, że wprowadzając nowe technologie transportu i automatyzacji należy uwzględnić potrzeby kobiet, zwiększać bezpieczeństwo i zrównoważoność i nie wykluczać osób posiadających niewystarczające umiejętności korzystania z technologii informacyjnych oraz mających ograniczony dostęp do internetu;

<sup>(18)</sup> The Guardian, *Air pollution „speeds up osteoporosis” in postmenopausal women*, 10 marca 2023 r.

<sup>(19)</sup> Eurobarometr, *Mobility and transport*, lipiec 2020 r.

- S. mając na uwadze, że rozwiązania w zakresie oprogramowania mogą modelować, symulować, analizować i optymalizować ekosystemy mobilności, a zatem podczas ich rozwoju należy uwzględnić potrzeby uwarunkowane płcią;
- T. mając na uwadze, że zrównoważony transport, taki jak transport publiczny, zwłaszcza lokalne pociągi i rowery, wymaga zapewnienia równego dostępu do usług mobilności za pomocą środków zapewniających dostępność cenową i powszechny wzrost mobilności, w tym dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami, oraz jednakową jakość usług na obszarach miejskich i wiejskich;
- U. mając na uwadze, że bezpieczeństwo i wygoda są istotnymi czynnikami zniechęcającymi kobiety i dziewczęta do jazdy na rowerze; mając na uwadze, że są one bardziej skłonne do korzystania z wózków dziecięcych lub możliwości korzystania z rowerów transportowych do celów opiekuńczych; mając na uwadze, że kobiety częściej niż mężczyźni uwzględniają zrównoważony rozwój i bezpieczeństwo podczas wyboru środków transportu; mając na uwadze, że kobiety z większym prawdopodobieństwem wybierają jazdę na rowerze w miejscach, w których zapewnione są bezpieczne i ciągłe ścieżki i drogi rowerowe; mając na uwadze, że infrastruktura przyjazna dla rowerów, ścieżki rowerowe oraz oddzielne drogi rowerowe zwiększają bezpieczeństwo i postrzegane bezpieczeństwo, a tym samym zachęcają więcej osób, w szczególności kobiet, do jeżdżenia na rowerze; mając na uwadze, że rozwój łatwych w użyciu aplikacji do wspólnego użytkowania rowerów oferuje nowe i ekscytujące możliwości podróżowania, w tym dla osób mieszkających na obszarach wiejskich;
- V. mając na uwadze, że drogi generalnie nie są projektowane jako przyjazne dla ludzi, ponieważ zbyt często piesi są traktowani po macoszemu, a tam, gdzie istnieją udogodnienia dla pieszych, często są one niewystarczające;
- W. mając na uwadze, że różnice w budowie ciała między mężczyznami i kobietami są kluczowym czynnikiem decydującym o podatności na wypadki samochodowe; mając na uwadze, że mężczyźni ogólnie są częściej niż kobiety uczestnikami wypadków samochodowych, ale jeśli to kobieta uczestniczy w wypadku samochodowym, prawdopodobieństwo, że zostanie poważnie ranna, jest wyższe o 47 %, że odniesie umiarkowane obrażenia – o 71 %<sup>(20)</sup>, a że zginie w wypadku – o 17 % niż w przypadku mężczyzn<sup>(21)</sup>; mając na uwadze, że kobiety są również dwukrotnie bardziej niż mężczyźni narażone na uwięzienie w rozbitym pojeździe<sup>(22)</sup>; mając na uwadze, że konstrukcja pojazdów i wagonów, w tym zabezpieczenia, takie jak siedzenia samochodowe i pasy bezpieczeństwa, często są projektowane pod kątem silniejszej, stereotypowo męskiej budowy ciała, co prowadzi do mniejszej efektywności i ograniczonej łatwości użytkowania, a także do o wiele wyższego ryzyka poważnych urazów i wyższego współczynnika umieralności w wypadkach dla osób o drobniejszej budowie, w tym kobiet i dziewcząt; mając na uwadze, że samochody, pasy bezpieczeństwa, fotele samochodowe i poduszki powietrzne zostały zaprojektowane przy użyciu głównie manekinów do testów zderzeniowych wiernie odwzorowujących sylwetkę mężczyzn; mając na uwadze, że normy dotyczące testów zderzeniowych ukierunkowane na aspekt płci nie są jeszcze wymagane w przepisach;
- X. mając na uwadze, że infrastruktury transportowe w dobrze zaprojektowanym i bezpiecznym otoczeniu w miejscach tranzytu (w tym węzłach i innych ośrodkach transportu) pozytywnie wpływają na bezpieczeństwo zarówno faktyczne, jak i postrzegane<sup>(23)</sup>;
- Y. mając na uwadze, że kobiety oraz inni rodzice i opiekunowie podróżujący samotnie z niemowlętami lub małymi dziećmi napotykać dodatkowe wyzwania logistyczne podczas kontroli bezpieczeństwa na lotniskach i innych terminalach międzynarodowych, wewnątrz samolotu podczas korzystania z urządzeń sanitarnych lub podczas wysiadania; mając na uwadze, że podróżowanie transportem publicznym jest trudne w przypadku ograniczonego dostępu i przestrzeni dla dzieci w wózkach; mając na uwadze, że kobiety są bardziej narażone na ubóstwo transportowe, co dotyczy w szczególności samotnych matek, kobiet z grup mniejszościowych, kobiet o niskich dochodach, a także kobiet samotnych, kobiet z niepełnosprawnościami lub kobiet starszych;
- Z. mając na uwadze, że zatrudnienie, dostęp do usług i włączenie społeczne są ściśle związane z dostępem do transportu i mobilności; 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 osoby pozostające na ich utrzymaniu;
- AA. mając na uwadze, że zatrudnienie większej liczby kobiet w transporcie publicznym skutkuje bezpieczniejszym transportem publicznym dla pracowników i pasażerów<sup>(24)</sup>;

<sup>(20)</sup> Washington Post, *Female dummy makes her mark on male-dominated crash tests* [Kobiety manekin odcisnęły swoje piętno na zdominowanych przez mężczyzn testach zderzeniowych], 25 marca 2012 r.

<sup>(21)</sup> National Highway Traffic Safety Administration, *Injury Vulnerability and Effectiveness of Occupant Protection Technologies for Older Occupants and Women* [Podatność na obrażenia i skuteczność technologii ochrony pasażerów w przypadku osób starszych i kobiet], Waszyngton DC, 2013 r.

<sup>(22)</sup> The Guardian, *Women almost twice as likely to be trapped in crashed vehicle, study finds* [Badanie wykazało, że kobiety są prawie dwukrotnie bardziej narażone na uwięzienie w rozbitym pojeździe], 2022 r.

<sup>(23)</sup> International Transport Forum, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority* [Bezpieczeństwo kobiet: priorytet transportu publicznego], OECD Publishing, Paryż, 2018 r.

<sup>(24)</sup> [https://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/shemoves\\_wiit\\_web\\_2.pdf](https://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/shemoves_wiit_web_2.pdf).

- AB. mając na uwadze, że według badania przeprowadzonego przez Europejską Federację Pracowników Transportu w 2017 roku 63 % respondentów doświadczyło przemocy, z czego 49 % ze strony klientów, 22 % – kolegów, a 17 % – kierowników/przełożonych; mając na uwadze, że 80 % kobiet, które zgłosiły incydent, nie zauważyło, by ich skarga miała negatywne skutki dla sprawy lub sprawiła, że miejsce pracy stało się bezpieczniejsze <sup>(25)</sup>;
- AC. mając na uwadze, że kobiety powinny mieć możliwość wyboru rodzaju pracy na podstawie własnego wolnego wyboru i potrzeb, tak aby mogły w pełni wykorzystać swój potencjał, nie będąc ograniczane stereotypami dotyczącymi płci lub innymi barierami zewnętrznymi; mając na uwadze, że kobiety, które napotykają przeszkody, które sprawiają, że sektor transportu jest dla nich mniej atrakcyjny, takie jak agresywna kultura, stereotypy płciowe, dyskryminacja i nierówne traktowanie, brak równowagi między życiem zawodowym a prywatnym, brak środków bezpieczeństwa i higieny pracy, w tym brak dostępu do godnych warunków sanitarnych oraz wysoki poziom przemocy i molestowania, są niedostatecznie reprezentowane na wszystkich szczeblach zatrudnienia w sektorze transportu, stanowią średnio około 16 % wszystkich pracowników <sup>(26)</sup>, oraz szczególnie rzadko pojawiają się na stanowiskach kierowniczych; mając na uwadze, że sektor ten musi podjąć kroki w celu rozwiązania problemu niedostatecznej reprezentacji kobiet w działaniach, podejmowaniu decyzji, planowaniu i badaniach; mając na uwadze, że należy dołożyć większych starań, aby uzyskać ogólny wkład kobiet w kwestie transportu; mając na uwadze, że większa reprezentacja kobiet w tym sektorze pomogłaby zapewnić lepsze uwzględnianie potrzeb kobiet w zakresie transportu; mając na uwadze, że zajęcie się tymi kwestiami przyczyniłoby się do projektowania produktów, systemów i strategii politycznych odzwierciedlających potrzeby większości społeczeństwa, a mianowicie kobiet, grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji, rodzin w całej ich różnorodności, młodych ludzi i osób starszych; mając na uwadze, że zwiększenie atrakcyjności sektora transportu dla kobiet będzie korzystne dla wszystkich pracowników w sektorze oraz poprawi odporność i zrównoważoność całego tego sektora;
- AD. mając na uwadze, że przemysł morski jest środowiskiem zdominowanym przez mężczyzn, gdyż zgodnie z szacunkami kobiety stanowią jedynie 2 % siły roboczej w przemyśle morskim na świecie, łącznie z załogą pracującą w branży turystyczno-hotelarskiej na statkach wycieczkowych i jedynie 1 % członkiń załóg statków morskich <sup>(27)</sup>; mając na uwadze, że kobiety stanowią obecnie tylko 1,2 % członków załóg statków morskich na świecie według sprawozdania BIMCO/ICS w sprawie zatrudnienia członków załóg statków morskich z 2021 r.; mając na uwadze, że pozycja kobiet w społeczności morskiej poprawia się w ostatnich latach, jednak zbyt wolno, a mężczyźni nadal dominują w tradycyjnych sektorach, takich jak transport, przemysł budowlany czy rybołówstwo;
- AE. mając na uwadze, że kobiety stanowią 40 % wszystkich pracowników w transporcie lotniczym w Europie; mając na uwadze, że większość kobiet zatrudnionych w lotnictwie pracuje w sektorze obsługi klienta i administracji, i mimo postępów poczynionych w ostatnich latach nadal są one niedostatecznie reprezentowane na stanowiskach kierowniczych; mając na uwadze, że tylko 3 % pilotów linii lotniczych na całym świecie to kobiety <sup>(28)</sup>; mając na uwadze, że zgodnie z badaniem przeprowadzonym w 2018 r. przez organizację Women in Aviation International 71 % kobiet objętych badaniem stwierdziło, że było ofiarami molestowania;
- AF. mając na uwadze, że kobiety stanowią mniej niż 3 % kierowców samochodów ciężarowych w większości regionów europejskich oraz mniej niż 12 % kierowców autobusów i autokarów <sup>(29)</sup>; mając na uwadze, że według Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) tylko 2 % kierowców w Europie w 2019 r. stanowiły kobiety, a jednocześnie pogłębia się problem braku kierowców, który sprawia, że realizacja do 40 % zamówień staje się niemożliwa; mając na uwadze, że złe warunki pracy są główną przyczyną tej sytuacji; mając na uwadze, że według badania IRU 87 % kierowców w wieku ponad 55 lat i 73 % kierowców w wieku poniżej 24 lat uważa, że wymóg spędzania długich okresów poza domem ma krytyczne znaczenie dla wyjaśnienia niskiej liczby wniosków o prace w tym sektorze;
- AG. mając na uwadze, że sektor transportu powinien uwzględniać szczególne potrzeby kobiet, w celu zagwarantowania ich zdrowia i bezpieczeństwa, zarówno w pracy, jak i podczas podróży; mając na uwadze, że w wielu sektorach i krajach na świecie transport nadal jest postrzegany jako sektor, w którym kobiety pracują wyłącznie na niższych opłacanych stanowiskach i mają stosunkowo niewielkie możliwości rozwoju kariery; mając na uwadze, że według MOP przemoc, dyskryminacja, nękanie psychiczne, molestowanie seksualne, mobbing i brak podstawowej infrastruktury doświadczane przez pracowników transportu są wiodącymi czynnikami, które sprawiają, że praca w sektorze jest mniej atrakcyjna dla kobiet i trudno jest zatrzymać osoby pracujące w tym sektorze, co prowadzi do trudnej sytuacji w niektórych jego częściach; mając na uwadze, że automatyzacja i cyfryzacja zmieniły charakter wcześniej pracochłonnych profili zawodowych, stanowią wyzwanie oraz mogą zwiększyć atrakcyjność tego sektora dla kobiet; mając na uwadze, że kobiety stanowią mniejszość wśród maszynistów, w szczególności maszynistów pociągów towarowych; mając na uwadze, że sytuacja ta wynika z trudnych warunków pracy, w szczególności dla

<sup>(25)</sup> [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf).

<sup>(26)</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729293/EPRS\\_AT\\_A\(2022\)729293\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729293/EPRS_AT_A(2022)729293_EN.pdf).

<sup>(27)</sup> Economist Impact, *Empowering women in the maritime industry* [Wzmocnienie pozycji kobiet w przemyśle morskim], wrzesień 2019 r.

<sup>(28)</sup> Eurostat, 2017 r.

<sup>(29)</sup> IRU, *International Women's Day spotlight: commercial road transport* [Międzynarodowy Dzień Kobiet w centrum uwagi: komercyjny transport drogowy], marzec 2023 r.

- kobiet; mając na uwadze, że brak toalet i papieru toaletowego oraz inne złe i niehigieniczne warunki w pociągach towarowych i pasażerskich stanowią główną przeszkodę dla zwiększenia liczby kobiet pracujących w tym sektorze; mając na uwadze, że dystrybucja bielizny menstruacyjnej nie wystarczy, aby poprawić doświadczenia kobiet i dziewcząt podczas korzystania z toalet; mając na uwadze, że poprawę można osiągnąć jedynie poprzez zainstalowanie odpowiednich toalet, aby zapewnić pozytywne i spokojne przerwy na toaletę między podróżami i w ich trakcie;
- AH. mając na uwadze, że przedsiębiorstwa transportowe w niemal wszystkich rodzajach transportu borykają się z poważnymi problemami rekrutacyjnymi, wynikającymi między innymi z warunków pracy, które są niezgodne z równowagą między życiem zawodowym a prywatnym oraz obowiązkami opiekuńczymi, a także z niskich wynagrodzeń, zwłaszcza w przypadku pracowników mobilnych; mając na uwadze, że niedoborom pracowników w sektorze transportu można zaradzić poprzez zatrudnianie większej liczby kobiet, co można osiągnąć poprzez zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności sektora, np. w drodze poprawy warunków pracy <sup>(30)</sup>;
- AI. mając na uwadze, że małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) mogą odegrać rolę w ożywieniu sektora transportu i promowaniu równości płci;
- AJ. mając na uwadze, że trzeba promować i chronić efektywną, zrównoważoną i niedrogą mobilność na obszarach wiejskich i w regionach najbardziej oddalonych; mając na uwadze, że promowanie i zachowanie skutecznych i przystępnych cenowo opcji mobilności, które umożliwiają lepszą łączność i dostępność, ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia możliwości gospodarczych i społecznych na tych obszarach i w tych regionach; mając na uwadze, że sieć połączeń na obszarach wiejskich nie jest odpowiednio rozwinięta ze względu na często niewystarczającą infrastrukturę transportową i rzadkie połączenia, co skutkuje nierównym dostępem do świadczeń zdrowotnych; mając na uwadze, że rozwój łatwych w użyciu aplikacji do wspólnego użytkowania rowerów lub samochodów oferuje obiecujące nowe możliwości podróżowania i korzystania z mobilności, w tym dla osób mieszkających na obszarach wiejskich; mając na uwadze, że kobiety na obszarach wiejskich rzadziej niż mężczyźni mają prawo jazdy lub dostęp do samochodu, ale też podróżują częściej niż mężczyźni ze względu na obowiązki opiekuńcze;
- AK. mając na uwadze, że kobietom, dziewczętom i innym słabszym grupom mieszkającym na obszarach wiejskich trudno jest uzyskać wsparcie, w tym usługi medyczne, gdy doświadczają przemocy uwarunkowanej płcią z powodu utrzymującego się braku rozwiniętej infrastruktury transportowej; mając na uwadze, że bariery te obejmują przystępność cenową i brak dostępu do transportu lub środków kontaktowania się ze służbami transportowymi i opiekuńczymi na obszarach wiejskich;
- AL. mając na uwadze, że niewystarczający transport zbiorowy może poważnie ograniczać kobietom, dziewczętom i innym osobom wymagającym szczególnego traktowania zdolność do uzyskania leków ratujących życie, profilaktyki poekspozycyjnej oraz antykoncepcji awaryjnej;
1. potwierdza zobowiązanie UE do osiągnięcia równości płci w obszarze transportu i odnotowuje dotychczasowe postępy; podkreśla, że potrzebne są konkretne środki, aby poprawić bezpieczeństwo, dostępność i przystępność cenową usług transportowych i możliwości zatrudnienia oraz warunki pracy w sektorze dla kobiet w całej ich różnorodności;
  2. odnotowuje z niepokojem zmiany demograficzne w niektórych regionach Unii; sugeruje, że należy to uwzględnić, aby wzmacniać politykę publiczną, która dąży do przeciwdziałania starzeniu się siły roboczej i związanych z tym niedoborom pracowników, co może być katalizatorem dla utalentowanych kobiet, które mogłyby uzupełnić te braki;
  3. podkreśla, że kobiety są potrzebne zarówno w fizycznym projektowaniu, jak i świadczeniu usług transportowych, jeśli w sektorze tym ma zostać osiągnięta równość płci;
  4. 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; ponawia w związku z tym swój apel do Komisji, państw członkowskich i władz lokalnych o uwzględnianie aspektu płci w planowaniu transportu i mobilności miejskiej oraz o konsultowanie się z kobietami i dziewczętami w całej ich różnorodności, w tym z kobietami z niepełnosprawnościami, i angażowanie ich w procesy decyzyjne w celu zadbania o to, by transport i planowanie miejskie skutecznie zaspokajały potrzeby kobiet;

<sup>(30)</sup> Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* [Dobre praktyki planowania i ustalania grafiku personelu w transporcie – raport końcowy], Urząd Publikacji UE, Luksemburg, 2021 r.

5. zwraca uwagę, że monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie przyjmowanych w UE środków dotyczących transportu są kluczowe dla dalszego dostosowania tych środków do zmieniających się wzorców mobilności kobiet i mężczyzn oraz do starzejącego się społeczeństwa; podkreśla w związku z tym, że wymiana najlepszych praktyk i konsultacje z lokalnymi zainteresowanymi stronami, w tym stowarzyszeniami kobiet i LGBTIQ+, są kluczowe pod względem optymalizacji środków polityki transportowej; dostrzega, że zrównoważona mobilność musi gwarantować godność osoby oraz być zgodna ze strategią na rzecz równouprawnienia płci i unijną strategią na rzecz równości osób LGBTIQ+; podkreśla ponadto, że zaangażowanie zainteresowanych stron ma kluczowe znaczenie dla lepszego zrozumienia i zaspokojenia potrzeb użytkowników transportu, zwłaszcza specyficznych potrzeb kobiet w całej ich różnorodności, jak również dla zapewnienia akceptacji ze strony zainteresowanych stron<sup>(31)</sup>;

6. przypomina, że stereotypy i uprzedzenia dotyczące płci oraz dyskryminacja wykluczają kobiety z życia gospodarczego, politycznego i społecznego, co prowadzi do braku wydajności, do większego marnotrawienia zasobów ludzkich i braku dochodów i niezależności gospodarczej kobiet oraz utrudnia uczestnictwo kobiet w życiu politycznym; podkreśla, że kobiety muszą być aktywne i jednakowo zaangażowane na wszystkich poziomach i we wszystkich obszarach sektora transportu, w tym na szczeblu decyzyjnym; stwierdza, że potrzebne są zasoby, dzięki którym wzrosnie udział kobiet w badaniach naukowych i w podejmowaniu decyzji dotyczących transportu;

7. ubolewa nad brakiem znormalizowanych, zdezagregowanych według kryterium płci i płci kulturowo-społecznej danych dotyczących transportu oraz analiz dotyczących płci gromadzonych zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych we wszystkich rodzajach transportu, jak wskazano w badaniu „Kobiety i transport”; wzywa zatem Komisję, by oceniła, czy do wspólnej europejskiej przestrzeni danych należy włączyć wymianę danych dotyczących płci między podmiotami działającymi w sektorze transportu w celu zlikwidowania luk w danych dotyczących transportu i dostarczenia informacji umożliwiających kształtowanie polityki; dostrzega zapotrzebowanie na szersze konsultacje i większą ilość danych, aby określić nawyki i potrzeby kobiet w sektorze 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., który przyczyni się do zrozumienia prawdopodobnych skutków transformacji w kierunku społeczeństwa niskoemisyjnego z perspektywy płci i perspektywy interseksjonalnej; zwraca uwagę, że wskaźnik równouprawnienia płci będzie zawierał dane z badań na temat przyjaznych dla środowiska zachowań dotyczących transportu oraz potencjalnego wpływu na czas poświęcany na nieodpłatną opiekę;

8. uważa, że Komisja, państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne powinny identyfikować przyczyny niedostatecznej reprezentacji kobiet w sektorze transportu, nadal gromadzić dane i opracować kluczowe wskaźniki, takie jak statystyki uwzględniające aspekt płci, dane dotyczące czynników społeczno-ekonomicznych oraz dotyczące mobilności i zróżnicowane pod względem płci dane dotyczące wykorzystania i wymogów w odniesieniu do każdego rodzaju transportu i narażenia na ryzyko, a także dane dotyczące wieku i niepełnosprawności, w celu zidentyfikowania i pokonania barier piętrzących się przed kobietami w transporcie, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zrozumienia wzorców podróży i optymalizacji mobilności, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb kobiet oraz w celu przyczyniania się do planowania transportu publicznego i inicjatyw politycznych dotyczących zarówno użytkowników transportu, jak i pracowników; uważa, że zgromadzone dane powinny być udostępniane wszystkim zainteresowanym stronom; przypomina, że kształtowanie unijnej polityki transportowej powinno opierać się na wiarygodnych, dostępnych i szczegółowych danych oraz ocenie skutków, aby wspierać stosowanie podejścia uwzględniającego perspektywę płci we wszystkich odnośnych strategiach politycznych UE oraz by skutecznie wyjść naprzeciw potrzebom kobiet;

9. wzywa przedsiębiorstwa transportowe w państwach członkowskich do zachęcania do gromadzenia danych zdezagregowanych, które zapewniłyby lepszą bazę dowodową dla planowania uwzględniającego aspekt płci i umożliwiłyby ustanowienie solidnych scenariuszy bazowych i zidentyfikowanie trendów oraz zwiększenie konkurencyjności, gdyż transport lepiej odzwierciedlałby potrzeby stale zmieniającego się i dynamicznego społeczeństwa i gospodarki;

10. odnotowuje zdolność sztucznej inteligencji (AI) do agregowania zanonimizowanych zbiorów danych na temat sposobów korzystania z transportu publicznego oraz rozwoju usług intermodalnych lub aplikacji transportowych o włączającym charakterze, w tym poprzez przestrzeganie wymogów dotyczących płci; uznaje, że może to przyczynić się do poprawy transportu, zwłaszcza dla kobiet, ponieważ może pomóc w dostosowaniu się do szczególnych potrzeb kobiet i dziewcząt w całej ich różnorodności;

11. 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, uświadamiania oraz opracowywania i wdrażania różnych inicjatyw z perspektyw zarówno pracowników sektora transportu, jak i jego użytkowników;

---

<sup>(31)</sup> Komisja Europejska, *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], 2022 r.



12. apeluje, aby w testach bezpieczeństwa i testach zderzeniowych wykorzystywano normy uwzględniające aspekt płci oraz manekiny wiernie odwzorowujące sylwetkę kobiecą; uznaje potencjał AI, która powinna umożliwić nam lepsze zrozumienie związku między różnicami w budowie fizycznej ludzi a tym, jakie skutki mają dla nich wypadki; zwraca uwagę na potrzebę wykorzystywania danych uwzględniających aspekt płci podczas podejmowania decyzji; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zajęły się problemem zróżnicowania sytuacji kobiet i mężczyzn w zakresie bezpieczeństwa przez zagwarantowanie, że krajowe organy normalizacyjne i organizacje opracowujące normy włączą do swojego planu działania w sprawie równości płci plan opracowania norm uwzględniających problematykę płci i opracowanie takich norm, zgodnie z działaniami określonymi w deklaracji w sprawie norm uwzględniających problematykę płci; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w najnowszych modelach samochodów różnice we wskaźnikach śmiertelności między mężczyznami i kobietami zmniejszają się <sup>(32)</sup>;

### **Zrozumienie mobilności kobiet i ich równouprawnienia w obszarze transportu**

13. zwraca uwagę na różnice w oczekiwaniach, wzorcach podróżowania, potrzebach i doświadczeniach użytkowniczek transportu; apeluje, aby odnośne przepisy dotyczące transportu oraz perspektywa płci w transporcie w pełni uwzględniały punkt widzenia kobiet, które obecnie nadal wykonują więcej obowiązków opiekuńczych w społeczeństwie, aby zwiększyć zrównoważony charakter i wydajność oraz lepiej reagować na potrzeby społeczeństwa, w tym potrzeby kobiet z niepełnosprawnościami i kobiet pochodzących z grup marginalizowanych;

14. ubolewa, że mikromobilność nie działa jeszcze odpowiednio w przypadku kobiet, gdyż jest zwykle planowana i wdrażana przez mężczyzn; wzywa dostawców mikromobilności do uwzględnienia potrzeb kobiet w całej ich różnorodności, aby lepiej zadbać o uwzględnianie perspektywy płci w zrównoważonych miastach;

15. wzywa państwa członkowskie do wykorzystywania wystarczających danych podczas podejmowania decyzji w sprawie użytkowania gruntów; podkreśla, że obszary miejskie i wiejskie należy projektować w sposób dostosowany do nawyków wszystkich płci w zakresie transportu;

### **Inkluzywne usługi w zakresie mobilności i odpowiednia infrastruktura**

16. apeluje o środki w celu zapewnienia dostępności i przystępności cenowej zrównoważonych środków transportu, w tym rowerów, tak by zaspokoić potrzeby kobiet oraz sprawić, by wygodne, bezpieczne i niestresujące podróże multimodalne stały się rzeczywistością;

17. odnotowuje, że koncepcja 15-minutowego miasta, która oznacza dostępność wszystkich podstawowych usług w odległości krótkiego spaceru, jazdy na rowerze lub punktu transportu publicznego od domu, przyniosłaby korzyści dla jakości życia kobiet i dziewcząt;

18. zwraca uwagę, że kobiety z niepełnosprawnościami napotykają szczególne bariery i dyskryminację w transporcie oraz jako pracownice sektora transportu i często pozostają niewidoczne i niewzględniane; dostrzega ważną rolę odgrywaną przez zwierzęta towarzyszące, takie jak psy przewodnicy, które zapewniają bezpieczeństwo niewidomym i niesłyszącym kobietom i innym osobom wymagającym szczególnego traktowania; wzywa państwa członkowskie i Komisję do należytego uwzględnienia kwestii dostępności w polityce i prawodawstwie; zachęca ponadto państwa członkowskie do opracowania strategii politycznych w zakresie transportu publicznego i infrastruktury transportowej, takich jak konstrukcje autobusów, które ułatwiłyby mobilność kobietom z niepełnosprawnościami, oraz do promowania szkoleń dla pracowników transportu publicznego na temat dostępności;

19. ubolewa, że karty lub smycze wskazujące na potrzebę uzyskania pomocy w podróży i inne oznakowania są mniej skuteczne podczas podróży transgranicznych oraz że tworzy to dodatkowe bariery dla kobiet i dziewcząt z niepełnosprawnościami podczas podróżowania w Unii; wzywa w tym względzie Komisję do opracowania paneuropejskiego kodu QR, który stanowiłby europejską kartę wskazującą na potrzebę uzyskania pomocy w podróży, ułatwiająca podróże transgraniczne oraz pomagająca pokonywać bariery językowe i inne bariery logistyczne dla kobiet w całej ich różnorodności;

20. podkreśla, że wsiadanie do wagonu metra i wysiadanie z niego w szybki sposób z małymi dziećmi lub wózkami może być bardzo trudne;

21. wzywa przedsiębiorstwa transportowe do rozważenia całościowego, uwzględniającego aspekt płci projektu takich elementów, jak na przykład uchwyty w autobusach, które są obecnie trudno dostępne dla wielu kobiet, gdyż są często projektowane przez mężczyzn na podstawie standardowo wyższych sylwetek męskich;

<sup>(32)</sup> <https://www.nhtsa.gov/press-releases/nhtsa-report-newer-cars-appear-significantly-reduce-gender-disparities-crash>.

22. wzywa państwa członkowskie oraz organy regionalne i lokalne do zadbania, w szczególności podczas modernizacji, by infrastruktura transportowa w pełni uwzględniała ciągłość, dostępność i bezpieczeństwo zrównoważonych rozwiązań dla pieszych, infrastruktury rowerowej i innych zrównoważonych połączeń, a także do poszukiwania synergii z tymi połączeniami w celu promowania aktywnych środków transportu;

23. odnotowuje, że wsiadanie do pojazdów może być dużym wyzwaniem dla kobiet, w tym kobiet z niemowlętami lub małymi dziećmi w wózkach i kobiet z niepełnosprawnościami, ze względu na duże odstępny między peronem a wagonami, a także schody w niektórych starszych modelach wagonów, autobusów i autokarów;

24. wzywa państwa członkowskie i władze lokalne do zachęcania wszystkich sektorów społeczeństwa, które dążą w szczególności do zwiększenia liczby kobiet, grup w trudnej sytuacji, rodzin w całej ich różnorodności, młodego pokolenia i osób starszych, a także osób o ograniczonej sprawności ruchowej, do korzystania w miarę możliwości z niskoemisyjnych i bezemisyjnych środków transportu, takich jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo, poprzez zapewnienie dobrze zaprojektowanych, wystarczająco szerokich chodników i ścieżek rowerowych, aby pomieścić wózki i rowery transportowe, rozległej i zintegrowanej sieci wysokiej jakości wydzielonych ścieżek rowerowych, a także bezpiecznych i dostępnych parkingów rowerowych, w tym dla rowerów transportowych, w szczególności w pobliżu infrastruktury transportowej, takiej jak dworce kolejowe i autobusowe; podkreśla, że wydzielone i szerokie ścieżki rowerowe nie tylko zwiększają ogólną liczbę rowerzystów, ale także przyczyniają się do zniwelowania różnic między płaciami w zakresie korzystania z rowerów;

25. zauważa, że coraz większa popularność rowerów elektrycznych i innych podobnych opcji, w połączeniu z zachętami finansowymi na szczeblu lokalnym lub krajowym, zwiększyły rzeczywistą i postrzeganą opłacalność jazdy na rowerze jako pozytywnego wyboru w zakresie transportu; z zadowoleniem przyjmuje programy kilku państw członkowskich zachęcające młodych lub nietypowych rowerzystów do rozpoczęcia jazdy na rowerze, co z kolei może wspierać przesunięcie międzygałęziowe; apeluje o bezpieczne parkingi i przechowalnie rowerów oraz o zaspokojenie najważniejszych potrzeb sanitarnych poprzez zagwarantowanie czystych, wysokiej jakości urządzeń sanitarnych w biurach i budynkach publicznych, które powinny spełniać również potrzeby rowerzystek; wzywa państwa członkowskie i władze lokalne do zapewnienia możliwości przewozu rowerów w pociągach i autobusach w celu rozwijania intermodalności; przyjmuje z zadowoleniem wytyczne Komisji dotyczące projektów rowerowych w UE, które łączą dotychczasowe porady w jeden, spójny i uniwersalny internetowy zbiór wytycznych, umożliwiający użytkownikom znalezienie informacji najbardziej dopasowanych do ich sytuacji; wzywa Parlament i Radę do osiągnięcia w rozsądnym terminie porozumienia w sprawie infrastruktury rowerowej, z uwzględnieniem potrzeb społeczności wiejskich, zapewniając infrastrukturę wzdłuż sieci dróg publicznych objętej inteligentnymi systemami transportowymi, oraz do zmiany dyrektywy 2010/40/UE<sup>(33)</sup>;

26. podkreśla, że lepsze zaprojektowanie infrastruktury takiej jak dworce autobusowe w odległości krótkiego spaceru, większa częstotliwość kursowania autobusów poza godzinami szczytu, większa dostępność usług dla kobiet mieszkających na obszarach wiejskich oraz infrastruktura przyjazna dla wózków dziecięcych mogą zwiększyć funkcjonalność dla kobiet i zachęcić je do korzystania z transportu publicznego i bardziej zrównoważonych środków transportu;

27. wzywa państwa członkowskie do zbadania, w jaki sposób różne rozwiązania budżetowe przynoszą korzyści różnym grupom, oraz do wprowadzenia sporządzania budżetu z uwzględnieniem aspektu płci;

28. przypomina, że państwa członkowskie mają do dyspozycji szeroki wachlarz unijnych instrumentów finansowych, aby inwestować w potrzeby kobiet w zakresie mobilności oraz zatrudnienie kobiet w sektorze transportu, a także aby rozwiązać problem ubóstwa transportowego, co obejmuje Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+), Społeczny Fundusz Klimatyczny oraz Fundusz Spójności; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dopilnowania, by działania i inwestycje wspierane przez te fundusze były zgodne z zasadą równouprawnienia oraz by zwracano szczególną uwagę na zapewnienie kobietom korzyści z wdrażania tych instrumentów finansowania;

29. podkreśla, że w ramach konserwacji sieci drogowej, w tym środków sezonowych takich jak odśnieżanie, należy nadawać priorytet aktywnym, zrównoważonym lub publicznym środkom transportu, a także dostępowi do ośrodków opieki dziennej i innym niezbędnym chodnikom;

30. ubolewa, że pomimo tego, iż około jednej trzeciej Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w filarze dotyczącym zielonej transformacji przeznaczona jest na zrównoważoną mobilność, nie przeznaczona jest wystarczających środków na promowanie równouprawnienia płci w sektorze transportu; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zaproponowały i wdrożyły projekty dotyczące równouprawnienia płci w sektorze transportu w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności;

(<sup>33</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

31. domaga się wyposażenia nowych statków powietrznych w toalety o wystarczającej wielkości, aby umożliwić pasażerom z niepełnosprawnościami lub osobom dorosłym pomagającym dzieciom łatwe dotarcie do toalety w samolocie, wejście do niej i poruszanie się po niej oraz przewijanie dziecka lub pomaganie dziecku podczas korzystania z toalety, ponieważ zwiększy to równość płci; zauważa, że ważne jest zaprojektowanie konkretnych i bezpiecznych obszarów, w których można pozostawić dzieci, tak aby były zawsze widoczne dla rodziców podczas wymaganych kontroli bezpieczeństwa;

32. wzywa państwa członkowskie, władze lokalne i zainteresowane strony do zapewnienia, by najbardziej oblegane trasy były obsługiwane przez specjalnie zaprojektowane pojazdy niskopodłogowe oraz by przystanki przesiadkowe były tak zorganizowane, by poprawić dostępność pojazdów i zapewniać pozbawiony barier dostęp do stacji metra i kolei w celu poprawy doświadczeń kobiet podczas podróży;

33. podkreśla rolę, jaką władze lokalne odgrywają w świadczeniu usług transportu publicznego dla obywateli oraz zakres, w jakim są one na bieżąco z potrzebami swoich społeczności, pokazując, że władze lokalne są często blisko kobiet korzystających z transportu; przypomina, że ważne jest wspieranie władz lokalnych w świadczeniu usług transportowych, które uwzględniają potrzeby kobiet, grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji, osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz osób mieszkających na obszarach wiejskich i w regionach najbardziej oddalonych; wzywa w tym względzie państwa członkowskie, by nie ograniczały finansowania władz lokalnych;

### **Bezpieczeństwo i ochrona kobiet w środkach transportu**

34. wzywa do położenia większego nacisku na bezpieczeństwo i ochronę w projektowaniu transportu publicznego i mobilności miejskiej, co można osiągnąć poprzez takie środki, jak odpowiednie i zrównoważone oświetlenie ulic oraz dobrze oświetlone przystanki transportu publicznego, aby uniknąć sytuacji, w których kobiety w drodze do i z pracy muszą przechodzić przez ciemne, budzące niepokój miejsca; apeluje ponadto, aby w zintegrowanych projektach transportowych uwzględniano „problem ostatniego kilometra”, zwłaszcza poza godzinami szczytu, a także połączenia ze wszystkimi obszarami, w tym z obszarami o niekorzystnej sytuacji ekonomicznej i obiektami ratunkowymi;

35. podkreśla znaczenie współpracy pracodawców i władz publicznych w celu zapewnienia pracownikom bezpiecznego transportu publicznego podczas dojazdów do i z pracy, a także opcji dla pracodawców dotyczącej udostępniania bezpiecznych środków transportu dla pracowników dojeżdżających w nocy po późnej zmianie lub w przypadku, gdy transport publiczny nie jest dostępny, oraz poprzez przeprowadzenie oceny ryzyka ze względu na płeć przy planowaniu transportu; podkreśla, że środki zapobiegawcze takie jak przystanki autobusowe znajdujące się w miejscach o dużej widoczności, silniejsze oświetlenie, przyciski bezpieczeństwa, personel na pokładzie i możliwość wysiadania w nocy w miejscach na żądanie mogą zwiększyć bezpieczeństwo; wzywa przedsiębiorstwa transportu zbiorowego do zapewnienia użytkownikom możliwości korzystania z elektronicznych środków płatniczych, tak aby kobiety i dziewczęta nie znalazły się w nieprzyjemnej lub nawet niebezpiecznej sytuacji bez odpowiedniej ilości gotówki, a tym samym nie mogły bezpiecznie wrócić do domu transportem zbiorowym; przypomina, że przedsiębiorstwa transportu zbiorowego mają obowiązek dochowania należytej staranności w celu zapewnienia, by pasażerowie mieli dostęp do systemu łączności awaryjnej, tak aby ofiary mogły szybko uzyskać pomoc, w szczególności gdy wagony są puste; wzywa organizatorów transportu do wdrożenia dla wszystkich pracowników dostosowanych do potrzeb szkoleń dotyczących identyfikowania i zwalczania przemocy ze względu na płeć i odpowiedniego wsparcia ofiar; wzywa państwa członkowskie, by uświadamiały, w tym poprzez kampanie informacyjne, na temat środków zapobiegania i zwalczania molestowania kobiet i przemocy ze względu na płeć w sieciach transportu publicznego i w sferze publicznej; wzywa organy ścigania do zwiększenia obecności policji, w tym policjantek, w godzinach szczytu, aby odstraszać sprawców i stanowić symbol bezpieczeństwa dla osób wymagających szczególnego traktowania;

36. zachęca państwa członkowskie do przyjęcia środków mających na celu ograniczenie ruchu pojazdów silnikowych w pobliżu szkół i placówek opieki nad dziećmi oraz stworzenie bezpiecznych dróg do szkół;

37. zachęca państwa członkowskie do dalszego wprowadzania cyfryzacji i nowych modeli transportu, które mogą zapewnić lepsze, bezpieczniejsze, bardziej dostępne i bardziej przystępne cenowo usługi dla kobiet;

38. domaga się, by aplikacje do zamawiania przejazdów obejmowały zestaw narzędzi bezpieczeństwa, który gromadziłby wszystkie kluczowe informacje na temat bezpieczeństwa i funkcje dla podróżnych i kierowców w jednym miejscu w aplikacji; podkreśla także potrzebę dodania przycisków alarmowych, zaufanych kontaktów, zanonimizowanej historii adresów, a także wbudowanych w aplikację ostrzeżeń dotyczących ścieżek rowerowych i pieszych;

39. zauważa, że praktycznym rozwiązaniem byłoby zezwolenie kierowcom autobusów na zatrzymywanie się między przystankami na ustalonej trasie, aby umożliwić kobietom i dziewczętom dojazd bliżej miejsca docelowego w nocy;

40. zauważa, że kobiety odgrywają ważną rolę w kształtowaniu decyzji gospodarstw domowych dotyczących mobilności i że ich negatywne doświadczenia, takie jak brak bezpieczeństwa, nieefektywność i brak przystępności cenowej przy korzystaniu z niektórych zbiorowych i zrównoważonych środków transportu, w tym transportu publicznego, oraz chodzeniu pieszo i jeździe na rowerze, ale także korzystaniu z nowszych opcji, takich jak hulajnogi elektryczne, mogą mieć efekt zniechęcający i nieatrakcyjny i mogą, co zrozumiałe, wywoływać znaczny niepokój i strach, a tym samym utrwaląc niewydatne sposoby podróżowania; dostrzega, że wysokiej jakości transport zbiorowy i publiczny, który jest przystępny cenowo, przyczynia się do wzmocnienia pozycji kobiet; wzywa w tym względzie państwa członkowskie do przyjęcia środków w celu zapewnienia bezpieczniejszej infrastruktury dla rowerzystów i pieszych, w tym środków ograniczania ruchu i inwestycji w modernizację infrastruktury w celu odpowiedniej ochrony bezbronnych uczestników ruchu drogowego;

41. podkreśla, że transport publiczny musi zapewniać możliwość korzystania przez kobiety z bezpiecznego transportu, bez zagrożeń, niekomfortowych sytuacji lub ryzyka przemocy; zwraca uwagę na znaczenie organizowania regularnych szkoleń dla kierowców, pracowników transportu i personelu węzłów tranzytowych na temat wrażliwości na aspekt płci oraz sposobu zgłaszania i przekazywania przypadków przemocy ze względu na płeć i molestowania; podkreśla w tym względzie znaczenie włączania wykonawców i zainteresowanych stron w sektorze transportu w sesje szkoleniowe i informacyjne;

42. zwraca uwagę na problemy kobiet, które aktualnie wciąż stosunkowo częściej od mężczyzn wykonują zadania opiekuńcze, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki obszarów wiejskich, gdzie transport publiczny jest zazwyczaj nadal niedostatecznie rozwinięty; podkreśla, że strategie polityczne mające na celu promowanie zrównoważonego transportu nie mogą wykluczać kobiet, rodzin w całej ich różnorodności, osób LGBTQI+, osób starszych, młodych i innych słabszych grup społecznych oraz osób mieszkających na obszarach wiejskich; wzywa państwa członkowskie do zapewnienia zrównoważonych i przystępnych cenowo możliwości przemieszczania się na obszarach wiejskich, w tym zwiększonej częstotliwości, przystępności cenowej oraz regularności tych usług; zwraca uwagę, że mobilność na żądanie jako usługa okazała się popularnym rozwiązaniem proponowanym dla obszarów o niskim popycie oraz obszarów wiejskich i regionów najbardziej oddalonych i może wyjść naprzeciw niektórym potrzebom, których nie udało się zaspokoić z powodu pogarszającej się jakości transportu publicznego na tych obszarach;

43. wzywa władze krajowe i lokalne do upewnienia się, że hulajnogi elektryczne i współdzielone rowery nie są porzucane na chodnikach i w nieodpowiednich miejscach, tworząc przeszkody dla pieszych, takich jak kobiety z wózkami dziecięcymi, oraz ogólne zagrożenie, o które mogą potknąć się osoby niewidome i niedowidzące oraz starsze i niepełnosprawne kobiety; wzywa w tym względzie zainteresowane strony do ujęcia w aplikacjach funkcji przypominania użytkownikom o konieczności parkowania hulajnóg równoległe do krawężnika i z uwzględnieniem innych użytkowników chodnika, w tym kobiet z wózkami dziecięcymi, osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i osób szczerkawo widzących;

44. zauważa, że przejścia podziemne i kładki mogą stanowić duże zagrożenie bezpieczeństwa i utrudniać dostęp dla podróżujących, w tym aktywnych podróżujących, kobiet z wózkami dziecięcymi, osób starszych i osób z niepełnosprawnościami; wzywa władze krajowe i lokalne, by zgromadziły wszystkie strony w ramach procesu rozwoju obszarów miejskich, aby tworzyć nową (lub w razie konieczności dostosować już istniejącą) infrastrukturę przejść podziemnych i kładek tak, aby były one czyste, bezpieczne, włączające, dobrze oznakowane, bardziej atrakcyjne wizualnie i dostępne dla wszystkich użytkowników; domaga się ponadto w tym względzie zaangażowania większej liczby kobiet w proces projektowania i planowania, aby te środowiska zbudowane były zaprojektowane w sposób bardziej przyjazny dla pieszych i uwzględniający aspekt płci;

45. wzywa władze lokalne do zapewnienia, by plany zrównoważonej mobilności miejskiej zaspokajały potrzeby osób w zakresie mobilności ze szczególnym naciskiem na kobiety oraz nadrzędną potrzebę lepszej jakości życia dla wszystkich obywateli;

### **Kobiety a zatrudnienie w sektorze transportu**

46. podkreśla, że kobiety pracujące w transporcie na wszystkich szczeblach mogą napotykać bariery, takie jak uprzedzenia i stereotypy związane z płcią, dyskryminacja krzyżowa i niewłaściwa równowaga między życiem zawodowym a prywatnym, które w nieproporcjonalnym stopniu wpływają na kobiety mające inne obowiązki, oraz niższe wynagrodzenie niż mężczyźni za taką samą pracę lub pracę o takiej samej wartości, a także brak infrastruktury lub słabo dostosowana infrastruktura, co umożliwia molestowanie i przemoc; zauważa, że kobiety mają niewiele wzorów do naśladowania lub mentorów biznesowych w sektorze transportu, w związku z czym trudno jest przyciągnąć kobiety do pracy w sektorze transportu i zachęcić, by w niej pozostały; apeluje w związku z tym do operatorów transportu zbiorowego, aby dostrzegli, że początkowe doświadczenia kobiet, to, jak są przyjmowane i traktowane, oraz czy są wspierane i czy dostają awans, mają krytyczne znaczenie dla ich chęci pozostania w tym sektorze; wzywa państwa członkowskie do jak najszybszego wdrożenia dyrektywy w sprawie kobiet w zarządach i dyrektywy w sprawie przejrzystości wynagrodzeń;

47. zwraca uwagę, że według danych Eurostatu w 2018 r. wskaźnik zatrudnienia kobiet w wieku 20–64 lat w UE wynosił 67 %, natomiast wskaźnik kobiet zatrudnionych w europejskim sektorze transportu był jeszcze niższy (22 %); odnotowuje w związku z powyższym, że spośród kobiet zatrudnionych w UE blisko jedna trzecia (30 %) pracowała w niepełnym wymiarze czasu pracy, co stanowi wartość prawie czterokrotnie wyższą niż w przypadku mężczyzn (8 %); wzywa zatem państwa członkowskie, by promowały i wspierały miejsca pracy dla kobiet, zarówno w pełnym, jak i niepełnym wymiarze czasu pracy, w miarę możliwości przez takie zachęty polityczne, jak wspieranie dostępu do opieki nad dziećmi;

48. podkreśla, że należy wyeliminować wszelkie formy dyskryminacji, nękania, zastraszania lub przemocy w miejscu pracy; wzywa Komisję do podjęcia większych starań w celu wprowadzenia we wszystkich odnośnych aktach prawnych przepisów dotyczących płci, zgodnie ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz strategią na rzecz równouprawnienia płci, by rozwiązać problem dyskryminacji ze względu na płeć i różnic w traktowaniu kobiet i mężczyzn oraz zapewnić kobietom bezpieczne i pewne środowisko pracy we wszystkich rodzajach transportu, a także wdrożenie wszelkich niezbędnych środków zapobiegawczych i odstraszających (np. bezpiecznych i chronionych parkingów);

49. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zwalczania dyskryminacji i zapewnienia wdrożenia strategii politycznych i obowiązujących przepisów mających na celu rozwiązanie problemu zróżnicowania wynagrodzenia ze względu na płeć i poprawę warunków pracy dla wszystkich osób w sektorze transportu, w tym środków lub inicjatyw, które mogą poprawić równowagę między życiem zawodowym a prywatnym, do zachęcania do przeprowadzania ocen ryzyka uwzględniających aspekt płci oraz do zrównoważonego pod względem płci podejścia do zdrowia i bezpieczeństwa, promowania środków zapewniających bezpieczne miejsca pracy, takich jak szkolenia w zakresie przeciwdziałania molestowaniu dla pracowników i wszystkich szczebli kierowniczych, protokoły zawierające jasne procedury prawne i środki mające na celu odpowiednie wsparcie ofiar, z korzyścią dla wszystkich pracowników sektora transportu;

50. potępia wszelkie formy seksistowskich, dyskryminujących lub poniżających zachowań wobec pracowników sektora transportu; podkreśla jednoznacznie, że takie zachowanie musi być traktowane z zerową tolerancją; wzywa przedsiębiorstwa transportu zbiorowego do zapewnienia stosowania języka neutralnego płciowo we wszystkich komunikatach; wskazuje, że czynniki takie jak warunki pracy, wynagrodzenie, środowisko pracy, szkolenia i równowaga między życiem zawodowym a prywatnym są kluczowe dla przyciągnięcia większej liczby kobiet do sektora transportu; dostrzega, że tylko w przypadku poprawy warunków pracy w różnych częściach sektora transportu możliwe będzie zatrudnianie i zatrzymywanie większej liczby kobiet w tym sektorze; uważa, że większa liczba kobiet w tym sektorze jest inspirującym sposobem na osiągnięcie prawdziwej równości w miejscu pracy i jedynym sposobem na zaradzenie brakowi kobiet specjalistów w tym sektorze;

51. wzywa państwa członkowskie do zwalczania segregacji zawodowej opartej na płci, którą podpira i umacnia stereotypowe przekonanie, że kobiety nie są w stanie wykonywać niektórych obowiązków, zadań lub funkcji lub nie są do tego zdolne fizycznie;

52. z zadowoleniem przyjmuje względny sukces i potencjał niektórych MŚP w zapewnianiu odpowiednich sieci z innymi przedsiębiorstwami, klientami i władzami lokalnymi, aby podjąć próbę znalezienia potencjalnych pracowników, a także nawiązać kontakty z agencjami pracy, aby znaleźć utalentowane, wykwalifikowane i entuzjastyczne kandydatki;

53. wzywa państwa członkowskie do wdrożenia Konwencji MOP nr 190 w sprawie eliminacji przemocy i molestowania w miejscu pracy, która ma także zastosowanie do drogi do pracy i z pracy (art. 3 lit. f)), a tym samym podkreśla odpowiedzialność prawną pracodawców w tym względzie;

54. podkreśla, że brak równowagi w reprezentacji płci, a w niektórych przypadkach także „kultura męskości” w sektorze transportu może prowadzić do molestowania i przemocy ze względu na płeć; wskazuje, że przemoc w miejscu pracy w różnych częściach sektora transportu stanowi zasadniczy element pozwalający zrozumieć brak kobiet w tym sektorze; podkreśla, że taka przemoc może być wynikiem praktyk seksistowskich, a nawet mizoginistycznych lub związanych z czynnikami zewnętrznymi, takimi jak ataki pasażerów (w transporcie publicznym) lub zorganizowanych gangów w transporcie towarowym; wzywa UE i jej państwa członkowskie do priorytetowego traktowania walki z przemocą w miejscu pracy i wzywa do gromadzenia większej ilości danych na ten temat, aby lepiej zrozumieć, przeanalizować i zwalczać tego rodzaju ataki na prawa człowieka;

55. wzywa Komisję do promowania równych szans szkoleniowych dla mężczyzn i kobiet; podkreśla, że szkolenia należą do fundamentów rozwoju zawodowego i osobistego i utrzymują równy poziom kwalifikacji u mężczyzn i kobiet;

### **Wzmocnienie pozycji kobiet w sektorze transportu**

56. zaznacza, że brak kobiet w sektorze transportu powinien być postrzegany jako wyzwanie, któremu można sprostać; domaga się wdrożenia strategii politycznych w celu zwalczania barier dla zatrudniania kobiet i promowania szerzenia wiedzy na temat tych przeszkód; wzywa Komisję, państwa członkowskie, zainteresowane strony i partnerów społecznych do zajęcia się tymi barierami i do podjęcia proaktywnych działań w celu zwiększenia atrakcyjności tego sektora dla kobiet; wzywa do niezmiennego tego, co dobrze funkcjonuje na szczeblu krajowym, a zamiast tego do wzmocnienia istniejących systemów krajowych, z silnym naciskiem na dialog społeczny i negocjacje zbiorowe, w tym wiążący charakter tych ostatnich; podkreśla lukę płacową między kobietami a mężczyznami w sektorze transportu, która w dużej mierze oznacza, że kobiety zarabiają mniej za taką samą pracę lub pracę o takiej samej wartości; apeluje o przeprowadzenie obszernego badania w celu zdefiniowania i zanalizowania luki płacowej między kobietami a mężczyznami w tym sektorze;

### **Uświadamianie i zachęcanie do zmiany zachowań**

57. zwraca uwagę, że kobiety są tradycyjnie niedostatecznie reprezentowane w dziedzinie edukacji technicznej i w obszarach takich jak nauki ścisłe, technologia, inżynieria i matematyka, które są kluczowe dla rozwoju mobilności i sektora transportu; wzywa państwa członkowskie do likwidacji segmentacji rynku w sektorze transportu oraz w ścieżkach kariery w dziedzinie nauk przyrodniczych, technologii, inżynierii i matematyki (STEM); 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; wzywa zatem Komisję, by promowała i wspierała projekty uwzględniające aspekt płci oraz by identyfikowała wzorce do naśladowania dla kobiet;

58. z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie platformy Kobiety a transport – platformy UE na rzecz zmian, w ramach której europejskie zainteresowane strony mogą uczyć się od siebie nawzajem i wymieniać najlepsze praktyki; domaga się większej liczby inicjatyw nadających priorytet zdolności do zatrudnienia kobiet, takich jak platforma WEgate lub wydarzenie Aviation 4 Girls, tak aby kobiety mogły jak najskuteczniej obalać bariery dla wejścia kobiet do sektora transportu i wykonywania w nim pracy, i zamiast tego były zachęcane do rozwijania udanej kariery w dziedzinie nauk przyrodniczych, technologii, inżynierii i matematyki (STEM) oraz by umożliwiano im spotkania z odnoszącymi sukcesy i aspirującymi pracownikami sektora transportu i inwestorkami zapewniającymi kapitał wysokiego ryzyka w sektorze transportu, a także uczenie się od nich;

59. zwraca uwagę na potencjalny brak równowagi wśród pracowników sektora transportu wynikający z polityki rekrutacji i selekcji; wzywa państwa członkowskie, by promowały ukierunkowane kampanie reklamowe zachęcające kobiety do ubiegania się o pracę w sektorze transportu, by wspierały uwzględniający aspekt płci ład korporacyjny i działania polityczne dotyczące zasobów ludzkich, takie jak polityka równych wynagrodzeń, udogodnienia w zakresie opieki nad dziećmi na miejscu, elastyczne harmonogramy pracy i możliwość pracy w niepełnym wymiarze godzin oraz by zapewniły odpowiednio zaprojektowane środowisko pracy, wraz z wyposażeniem w postaci ochrony osobistej i odzieży, kabinami kierowców, odpowiednimi i bezpiecznymi przebieralniami i sanitariatami itp.;

60. zauważa, że potrzebne są kampanie i działania w mediach społecznościowych, aby wprowadzić kulturę zerowej tolerancji dla molestowania i braku bezpieczeństwa w środowisku pracy, a także programy edukacyjne w szkołach dotyczące bezpiecznej mobilności i ról płciowych, aby zwiększyć bezpieczeństwo w transporcie zbiorowym;

61. wzywa państwa członkowskie do prowadzenia programów mających na celu uświadamianie, aby obywatele mogli rozpoznawać sytuacje, w których kobiety, dziewczęta lub inne osoby wymagające szczególnego traktowania czują się niekomfortowo, nie są bezpieczne bądź są zagrożone przemocą lub molestowaniem;

62. zauważa, że cyfryzacja i nowe modele transportu mogą potencjalnie zapewnić lepsze, bezpieczniejsze i dostępne środowisko pracy dla kobiet;

63. wzywa Komisję do zapewnienia, by zielona i cyfrowa transformacja była ukierunkowana na likwidowanie barier dla zatrudniania kobiet w transporcie; podkreśla, że obecne programy finansowania i instrumenty, takie jak Zielony Nowy Ład lub EFS+, mogą wprowadzić konkretną zmianę w tym względzie; podkreśla, że środki jeszcze bardziej promujące przesunięcie międzygałęziowe na rzecz transportu publicznego i aktywnej mobilności, przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich opcji mobilności, pozwalających kobietom zawsze mieć prawo wyboru opcji mobilności, ponieważ same najlepiej znają swoją konkretną sytuację, niezależnie od tego, czy jest to mobilność prywatna, mikromobilność czy aktywna mobilność, nie tylko przyczyniłyby się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej, ale także byłyby właściwą odpowiedzią na potrzeby kobiet; zwraca uwagę, że priorytetowe traktowanie potrzeb kobiet w transporcie wspiera zieloną transformację;

64. wzywa przedsiębiorstwa transportu zbiorowego, aby zwiększyły widoczność ogłoszeń informujących ludzi o różnorodnych formach nadużyć, a także o obowiązujących przepisach; przypomina, że zwiększona świadomość ośmieli kobiety do zgłaszania się po pomoc, ale także zachęci świadków do podejmowania interwencji; w tym względzie przypomina o zapotrzebowaniu na wyraźne, widoczne i funkcjonalne punkty pomocy, w których można uzyskać natychmiastową pomoc;

65. wzywa zainteresowane strony z branży lotniczej, aby rozważyły przyjęcie całościowego podejścia do równości płci na każdym szczeblu, a także dostrzegły, że istnieją rozbieżności między liczbą kobiet na różnych stanowiskach w branży;

66. podkreśla, że włączenie kobiet do kierownictwa w zarządzaniu transportem zbiorowym może usprawnić procesy decyzyjne oraz wykazać korzyści i zalety społeczne związane ze zrównoważonym rozwojem przedsiębiorstw i inwestycjami;

67. wzywa państwa członkowskie do wczesnego nawiązywania kontaktów ze szkołami, uniwersytetami, sieciami i stowarzyszeniami biznesowymi, co jest sposobem na angażowanie dziewcząt i kobiet od wczesnych lat oraz uczynienie przedmiotów technicznych atrakcyjnymi również dla nich, co może doprowadzić je do obiecującej kariery w transporcie;

o

o o

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

---