



---

*Odbor za promet in turizem*

---

**2022/2140(INI)**

21.3.2023

## **MNENJE**

Odbora za promet in turizem

za Odbor za pravice žensk in enakost spolov

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

Pripravljalnica mnenja: Caroline Nagtegaal

PA\_NonLeg

## POBUDE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za pravice žensk in enakost spolov kot pristojni odbor, naj v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 17. junija 2009 z naslovom Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu (COM(2009)0279),
  - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 8. oktobra 2015 o uresničevanju načela enakih možnosti ter enakega obravnavanja moških in žensk pri zaposlovanju in poklicnem delu<sup>1</sup>,
  - ob upoštevanju posebnega poročila Eurobarometra (št. 495) z dne 17. junija 2020 o mobilnosti in prometu, ki vključuje nekatere po spolu razčlenjene ugotovitve o uporabi različnih možnosti prevoza in mobilnosti,
  - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 5. marca 2020 z naslovom Unija enakosti: strategija za enakost spolov za obdobje 2020–2025 (COM(2020)0152),
  - ob upoštevanju Uredbe (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi<sup>2</sup>,
  - ob upoštevanju študije o ženskah in prometu, ki jo je naročil Odbor za pravice žensk in enakost spolov in je bila objavljena 16. decembra 2021,
  - ob upoštevanju študije Komisije z dne 14. septembra 2022 o socialni razsežnosti prihodnjega prometnega sistema EU, kar zadeva uporabnike in potnike: končno poročilo,
  - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 29. novembra 2018 o položaju invalidk<sup>3</sup>,
  - ob upoštevanju strategije EU o pravicah invalidov za obdobje 2021–2030,
  - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 16. februarja 2023 o razvoju strategije EU za kolesarjenje<sup>4</sup>,
- A. ker je enakost med ženskami in moškimi ena temeljnih vrednot EU in načelo, z zvezi s katerim ni mogoče sklepati kompromisov; ker bi morala EU še naprej voditi svetovna prizadevanja na tem področju; ker je vsakršna diskriminacija na kateri koli podlagi, kot je spol, rasa, barva kože, etnično ali socialno poreklo, genetska značilnost, jezik, vera ali prepričanje, politično ali drugo mnenje, pripadnost narodnostni manjšini, premoženje, rojstvo, invalidnost, starost ali spolna usmerjenost, v nasprotju s temeljnimi vrednotami

---

<sup>1</sup> [UL C 349, 17.10.2017, str. 56.](#)

<sup>2</sup> [UL L 249, 31.7.2020, str. 1.](#)

<sup>3</sup> [UL C 363, 28.10.2020, str. 164.](#)

<sup>4</sup> Sprejeta besedila, [P9\\_TA\(2023\)0058.](#)

Evropske unije<sup>5</sup>;

- B. ker z bolj uravnoteženo zastopanostjo spolov ter večjo raznolikostjo in vključenostjo delovna okolja postanejo bolj raznolika, zaradi česar bi bila delovna mesta v prometu privlačnejša, prometni sektor kot celota pa bolj konkurenčen;
- C. ker je bilo 1. januarja 2021 v Evropski uniji 229 milijonov žensk in 219 milijonov moških<sup>6</sup>, kar bi se moralo odražati v prilagojenih ukrepih politike pri odločanju o prometu v posameznih državah članicah; ker bi bilo treba zlasti pri oblikovanju in izvajanju ukrepov prometne politike upoštevati različno telesno morfologijo moških in žensk, različne vzorce mobilnosti obeh spolov in posebne potrebe različnih starostnih skupin; ker bi se na podlagi spremljanja ukrepov in poročanja o njih lahko izboljšali že uveljavljeni ukrepi, še posebej z izmenjavo primerov dobre prakse in posvetovanjem z lokalnimi deležniki, zlasti tistimi, ki zastopajo ženske; ker se prometni sektor zaradi pomanjkanja delovne sile sooča s krizo, kakršne še ni bilo;
- D. ker razpoložljivi podatki kažejo, da ženske pogosteje kot moški potujejo z javnim prevozom in hodijo peš; ker ženske pogosto opravijo več indirektnih potovanj v enem dnevu (združevanje opravkov); ker ženske pogosteje potujejo zunaj prometnih konic, moški pa med njimi<sup>7</sup>;
- E. ker je med zaposlenimi v prometnem sektorju le 22 % žensk, hkrati pa v tem sektorju v vseh načinih prevoza močno primanjkuje delavcev; ker so ženske v javnem prevozu izpostavljene večjemu tveganju nasilja in nadlegovanja kot moški, kar negativno vpliva na njihovo izbiro prevoza, zaposlovanje, izobraževanje in socialne priložnosti; ker so v prometnem sektorju številne ovire, kot so moška kultura in spolni stereotipi, diskriminacija ter neenaka obravnava, zaradi katerih so delovna mesta na tem področju manj privlačna za ženske; ker je treba predvsem odpraviti stereotipe, izboljšati delovne razmere, vzpostaviti enako obravnavo in dobro usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, omogočiti dostop do ustreznih sanitarnih prostorov ter zagotoviti varno delovno okolje, da bi v prometni sektor privabili ženske in jih v njem zadržali<sup>8</sup>;
- F. ker je treba ugotoviti, zakaj so ženske v prometnem sektorju premalo zastopane, da bi lahko pripravili namensko politiko; ker ni zanesljivih podatkov, razčlenjenih po spolu, in analiz glede na spol, ki so potrebni, da bi nadalje podprli pobude in ukrepe politike, spremljali napredek in ocenili vpliv ciljno usmerjenih ukrepov za bolj vključujoč prometni sektor EU, tako da bi bil dostopen vsem skupinam uporabnikov; ker podatki, ki so trenutno na razpolago, včasih niso primerljivi in standardizirani ter jih ni mogoče učinkovito uporabiti; ker bi lahko podatki, razčlenjeni po spolu in socialno-ekonomskih dejavnikih, kot so dohodek, zakonski stan in življenjske razmere ter zaposlitveni status, pomenili tudi dragocen prispevek k znanstveno utemeljeni prometni politiki, s katero bi ustrezno obravnavali razlike med spoloma<sup>9</sup>;

---

<sup>5</sup> Člen 21 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

<sup>6</sup> Eurostat, [More women than men](#) (Več žensk kot moških).

<sup>7</sup> Evropski parlament, [Women and Transport](#) (Ženske in promet), 2021.

<sup>8</sup> Evropska federacija delavcev v prometu, [Making the transport sector fit for women to work in](#) (Prilaganje prometnega sektorja, da bo primeren za zaposlovanje žensk), 2020.

<sup>9</sup> Evropski parlament, [Women and Transport](#) (Ženske in promet), 2021.

- G. ker je spolno nadlegovanje žensk, ne glede na to, ali hodijo po ulici ali potujejo z avtobusom ali vlakom, velik problem, ki zelo resno vpliva na njihovo vedenje v zvezi s potovanjem; ker strah pred nadlegovanjem v javnem prostoru ni omejen samo na ženske in dekleta, ampak je razširjen tudi v skupnosti LGBTQI+, kar omejuje njihovo družbeno in gospodarsko vključevanje;
- H. ker je pri vsakršnem prizadevanju za uravnoteženo spodbujanje vključenosti v promet potrebno celovito razumevanje različnih uporabnikov prometa; ker se potrebam žensk pri javnem prevozu, mobilnosti v mestih in načrtovanju infrastrukture, vključno z vprašanji glede zaščite in varnosti, še vedno namenja premalo pozornosti;
- I. ker so ženske premalo zastopane kot strokovnjakinje in nosilke odločanja v prometnem sektorju in pri načrtovanju mobilnosti v mestih; ker je razumevanje prometnih vzorcev in potreb po mobilnosti bistveno za razvoj prometnih politik, pri katerih se bo upošteval vidik spola in s katerimi bi moškimi in ženskam zagotovili ugodno okolje za varne, dostopne, zanesljive, trajnostne in svobodno izbrane možnosti mobilnosti;
- J. ker je za ženske verjetneje, da jih bo prizadela prometna revščina, zlasti za matere samohranilke, ki predstavljajo 85 % enostarševskih družin, ženske iz manjšinskih skupin, ženske z nizkimi dohodki ter samske ženske, invalidke in starejše ženske;
- K. ker bi bilo treba z zakonodajo EU nadalje spodbujati enakost spolov, raznolikost in vključenost pri vseh načinih in na vseh ravneh prevoza;
- L. ker bi morale ženske prejemati enako plačilo in imeti enake možnosti za poklicno napredovanje in zastopanost na vseh ravneh, vključno z vodstvenimi vlogami in vlogami odločanja;
- M. ker podatki iz nedavne raziskave Evropskega inštituta za enakost spolov (EIGE) kažejo, da javni prevoz kot glavno prevozno sredstvo uporablja 35 % žensk in 30 % moških v EU<sup>10</sup>;
- N. ker so voznice manj nagnjene k tveganemu vedenju pri vožnji, zlasti k prehitri vožnji, kot moški ter imajo bolj pozitiven odnos do prometnih predpisov in prometne varnosti; ker so ženske, ki umrejo v prometnih nesrečah, večinoma peške ali sopotnice v avtomobilu, med moškimi žrtvami pa prevladujejo vozniki avtomobilov in motorjev<sup>11</sup>;
- O. ker so razlike v telesni strukturi in biologiji med moškimi in ženskami ključen dejavnik za ranljivost v prometnih nesrečah; ker je verjetnost udeležnosti v prometni nesreči na splošno večja za moške, vendar je pri ženskah, udeleženih v prometnih nesrečah, verjetnost hudih poškodb 47 % večja, verjetnost zmernih poškodb 71 % večja<sup>12</sup>, verjetnost smrti pa 17 % večja<sup>13</sup> kot pri moških; ker poleg tega v vozilu, udeleženem v

<sup>10</sup> EIGE, [Gender in transport](#) (Vidik spola v prometu), 2017.

<sup>11</sup> Evropski svet za varnost v prometu (ETSC), [Back on track to reach EU 2020 Road Safety Target?](#) (Ponovno na pravi poti za doseg cilja EU glede varnosti v cestnem prometu do leta 2020?), 2013.

<sup>12</sup> Washington Post, [Female dummy makes her mark on male-dominated crash tests](#) (Ženska lutka je pustila svoj pečat v preizkusih trka, kjer prevladujejo moški), 2012.

<sup>13</sup> Nacionalna uprava ZDA za varnost v avtocestnem prometu, [Injury Vulnerability and Effectiveness of Occupant Protection Technologies for Older Occupants and Women](#) (Dovzetnost za poškodbe in učinkovitost tehnologij za zaščito oseb v vozilu v primeru starejših in žensk), Washington, DC, 2013.

prometni nesreči, ženske ostanejo ujete dvakrat pogosteje kot moški<sup>14</sup>; ker so avtomobili, varnostni pasovi in sedeži zasnovani na podlagi preizkusov trka z lutkami, ki so večinoma oblikovane po zgledu povprečnega moškega telesa; ker je bil razvit prototip preizkusne lutke, oblikovane po zgledu povprečnega ženskega telesa, vendar v standardih za preizkuse trka njena uporaba še ni zakonsko zahtevana;

- P. ker je cilj misije Evropske komisije za podnebno nevtralna in pametna mesta, da bi 100 mest EU do leta 2030 postalo podnebno nevtralnih z različnimi ukrepi, kot so mestna središča brez avtomobilov, da bi se ljudje bolj zanašali na javni prevoz, aktivno mobilnost in prometne rešitve z nizkimi emisijami; ker se je na primer v raziskavi, ki so jo izvedli organ Barcelone za mestni promet (ATM), barcelonski inštitut za regionalne in metropolitanske študije (IERMB) in Avtonomna skupnost Katalonija, pokazalo, da je nadlegovanje v javnem prevozu doživelo 91,6 % žensk, starih od 16 do 25 let; ker bi si organi kazenskega pregona z novimi digitalnimi tehnologijami, kot so sistemi javnih in zasebnih prevoznikov na podlagi umetne inteligence, lahko pomagali ne le pri hitrem odzivanju na kazniva dejanja, ampak tudi pri njihovem preprečevanju;
- Q. ker imajo zaradi demografskih sprememb prevozna podjetja v skoraj vseh načinih prevoza znatne težave pri zaposlovanju delavcev, zlasti mobilnih, pomanjkanje delovne sile v prometnem sektorju pa bi bilo mogoče zmanjšati, če bi povečali zaposlovanje žensk<sup>15</sup>; ker je žensk med zaposlenimi v mestnem javnem prevozu samo 17,5<sup>16</sup>, med vozniki manj kot 10 %, med zaposlenimi na drugih tehničnih položajih pa manj kot 6 %; ker se 75 % vsega tovora v Evropi prevaža po cestah<sup>17</sup> in vlada resno pomanjkanje poklicnih voznikov tovornih vozil, ki se nenehno povečuje, kar ima posledice za celotno logistično industrijo in gospodarstvo; ker je kljub visokim stopnjam brezposelnosti žensk delež voznikov tovornih vozil zelo majhen; ker bi lahko s prilagojenimi ukrepi politike na ravni držav članic k delu v tem sektorju privabili več žensk, tako da bi na primer obravnavali pomisleke voznikov glede varnosti, povečali število varnih parkirnih mest ter upoštevali težave z usklajevanjem poklicnega in zasebnega življenja;
- R. ker je žensk med zaposlenimi v celotni pomorski industriji le 29 %, med zaposlenimi v nacionalnih pomorskih organih v državah članicah pa 20 %; ker je pomorščakinj v ladijskih posadkah le 2 %, med zaposlenimi v družbah, ki imajo v lasti ladje, pa 34 %<sup>18</sup>; ker povprečni delež žensk v evropskem železniškem sektorju znaša okoli 20 %<sup>19</sup>, v zračnem prevozu pa je med vsemi zaposlenimi v Evropi 40 % žensk<sup>20</sup>; ker večina žensk, zaposlenih v letalstvu, dela v centrih za pomoč strankam in administraciji; ker so med letalskimi piloti po vsem svetu le 3 % žensk;
- S. ker sta zasebna mobilnost in javni prevoz bistvena za podeželska območja in najbolj

---

<sup>14</sup> The Guardian, [Women almost twice as likely to be trapped in crashed vehicle, study finds](#) (Študija: v prometnih nesrečah ženske skoraj dvakrat pogosteje kot moški ostanejo ujete v vozilu), 2022.

<sup>15</sup> Evropska komisija, [Good staff scheduling and rostering practices in transport: final report](#) (Primeri dobre prakse pri pripravi urnikov in razporejanju delavcev v prometu: končno poročilo), 2021.

<sup>16</sup> Mednarodna federacija delavcev v prometu, [Women in Public Transport](#) (Ženske v javnem prevozu), 2021.

<sup>17</sup> Eurostat, 2021.

<sup>18</sup> Mednarodno združenje žensk v pomorskem prometu in trgovini (WISTA), [Women in maritime survey](#) (Raziskava o ženskah v pomorstvu), 2022.

<sup>19</sup> Evropska komisija, [European Commission Announces Winners of Women in Rail Award](#) (Evropska komisija je objavila prejemnice nagrade za ženske v železniškem sektorju), 2022.

<sup>20</sup> Eurostat, 2017.

oddaljene regije, zlasti glede na posebne potrebe starejših, žensk, mladih, turistov in ekonomsko marginaliziranih oseb; ker sta spodbujanje in ohranjanje učinkovitih in cenovno dostopnih možnosti mobilnosti, ki omogočajo boljšo povezljivost in dostopnost, ključna za boljše gospodarske in socialne priložnosti v teh predelih;

***Obnovljena prizadevanja za zbiranje podatkov in statistike, bolj razčlenjenih po spolu, za nadaljnjo optimizacijo mobilnosti***

1. meni, da bi morali Komisija, države članice ter regionalni in lokalni organi opredeliti vzroke za premajhno zastopanost žensk v prometnem sektorju, zbrati nadaljnje podatke in določiti ključne kazalnike, kot so statistični podatki, pri katerih se upošteva vidik spola, podatki o socialno-ekonomskih dejavnikih in po spolu razčlenjeni podatki o mobilnosti, in sicer uporabi in zahtevah posameznega načina prevoza ter izpostavljenosti tveganju, pa tudi podatki, povezani s starostjo in invalidnostjo, da bi odkrili in odstranili ovire za ženske v prometu, izboljšali varnost v cestnem prometu, razumeli potovalne vzorce in optimizirali mobilnost ob upoštevanju potreb žensk, hkrati pa prispevali k zasnovi javnega prevoza in pobudam politike v zvezi z uporabniki in delavci v prometu, ter da bi morali biti zbrani podatki na voljo vsem zainteresiranim stranem; opozarja, da bi bilo treba politike EU na področju prometa oblikovati na podlagi zanesljivih, dostopnih in podrobnih podatkov ter ocen učinka, s čimer bi prispevali k vključevanju pristopa, pri katerem se upošteva vidik spola, v vse ustrezne politike EU, da bi učinkoviteje obravnavali potrebe žensk;
2. ugotavlja, da so rezultati študije Women and Transport (Ženske in promet)<sup>21</sup> pokazali pomanjkanje podatkov, razčlenjenih po spolu in drugih merilih, kot sta starost in invalidnost; zato poziva Komisijo, naj oceni, ali bi bilo treba v skupni evropski podatkovni prostor vključiti izmenjavo podatkov o spolu med udeleženci v prometu, da bi obravnavali vrzeli v podatkih na področju prometa in podatke upoštevali pri oblikovanju politik;
3. poudarja, da sta spremljanje ukrepov, uvedenih na področju prometa, in poročanje o njih bistvena za njihov nadaljnji razvoj v skladu s spreminjajočimi se vzorci mobilnosti žensk in moških ter starajočo se družbo; v zvezi s tem poudarja, da izmenjava primerov dobre prakse in posvetovanje z lokalnimi deležniki, vključno z združenji žensk in LGBTIQ+ oseb, prinašata dodano vrednost za optimizacijo ukrepov prometne politike; poudarja tudi, da je sodelovanje deležnikov ključno za boljše razumevanje in izpolnjevanje najrazličnejših potreb uporabnikov prevoza, zlasti posebnih potreb žensk, ter za zagotovitev podpore deležnikov<sup>22</sup>; poziva države članice ter regionalne in lokalne organe, naj vidik spola vključijo v vse ustrezne načrte na področju prometa in mobilnosti v mestih;
4. poudarja, da še nobena država v EU ni dosegla enakega plačila za moške in ženske; poudarja tudi, da je v prometnem sektorju kot v drugih sektorjih težko doseči enako plačilo za enako delo ali delo enake vrednosti za moške in ženske<sup>23</sup>; zato poziva vse

<sup>21</sup> Evropski parlament, [Women and Transport](#) (Ženske in promet), 2021.

<sup>22</sup> Evropska komisija, [Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers: final report](#), (Študija o socialni razsežnosti prihodnjega prometnega sistema EU, kar zadeva uporabnike in potnike; končno poročilo), 2022.

<sup>23</sup> Evropski parlament, [Equal pay for equal work between men and women: Pay transparency and enforcement](#)



države članice, naj obravnavajo plačno vrzel med spoloma in izvajajo predlagano direktivo o preglednosti plačil<sup>24</sup>;

5. ugotavlja, da je storitev mobilnosti na zahtevo priljubljena rešitev za območja z nizkim povpraševanjem, podeželska območja in najbolj oddaljene regije, kjer je na voljo, in da bi z njo lahko izpolnili nekatere potrebe, ki zaradi vse slabše kakovosti javnega prevoza na teh območjih niso izpolnjene;
6. pozdravlja smernice Komisije o kolesarskih projektih v EU, s katerimi je obstoječe nasvete združila v enoten, skladen in univerzalen spletni vir smernic, kjer lahko uporabniki najdejo informacije, ki so najprimernejše za njihove razmere; poudarja, da je izredno pomembno izboljšati varnost kolesarjev, med drugim z varnimi kolesarskimi potmi in splošnimi smernicami za varnostno kolesarsko opremo, saj so to ključni dejavniki za povečanje zanimanja za kolesarjenje pri ženskah in moških; v zvezi s tem poziva Parlament in Svet, naj se pri spremembi Direktive 2010/40/EU dogovorita o kolesarski infrastrukturi, ki bo poleg javno dostopnega cestnega omrežja v razumnem roku pokrita z inteligentnimi prometnimi sistemi<sup>25</sup>;

### ***Varna in varovana delovna mesta***

7. poudarja, da je treba odpraviti vse oblike diskriminacije, nadlegovanja, ustrahovanja, trpinčenja in nasilja na delovnem mestu; zato poziva Komisijo, naj poveča prizadevanja, da bi v skladu s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost<sup>26</sup> ter strategijo za enakost spolov v vso ustrezno zakonodajo vključila določbe, povezane s spolom, da bi obravnavala diskriminacijo in neenakosti na podlagi spola ter zagotovila pravično, varno in varovano delovno okolje za ženske v vseh načinih prevoza, pa tudi morebitne potrebne preventivne in odvračilne ukrepe (npr. varna in varovana parkirišča);
8. poleg tega poziva Komisijo, naj spodbuja pristop z uravnoteženo zastopanostjo spolov k zdravju in varnosti pri delu, vključno z oceno tveganja na delovnem mestu glede na spol, varnim dostopom do ustreznih sanitarnih prostorov na delovnem mestu in vzdolž prometne infrastrukture, vključno s potrebnimi odmori, ter ukrepi za izredne razmere, kot so sistemi za video nadzor in gumbi za klic v sili povsod, kjer je mogoče, na primer na nenadzorovanih polnilnih postajah in v javnem prevozu, da se omogoči takojšnja povezava z lokalnimi službami za nujno ukrepanje, ter na ta način preprečuje kazniva dejanja in nadlegovanje, da bi izboljšala varnost prevoza in mobilnosti, zlasti za ženske; poziva Svet in države članice, naj obravnavajo pomanjkanje primernih sanitarnih prostorov za ženske in moške na delovnem mestu, zlasti v prometnem sektorju;
9. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo izvajanje politik in veljavne zakonodaje za odpravo plačne vrzeli med spoloma ter izboljšajo delovne razmere za ženske in moške v prometnem sektorju, vključno z ukrepi in pobudami, s katerimi bi

---

[mechanisms](#) (Enako plačilo za enako delo za moške in ženske: preglednost plačil in mehanizmi za izvrševanje), 2023.

<sup>24</sup> Predlog direktive o krepitvi uporabe načela enakega plačila za enako delo ali delo enake vrednosti za moške in ženske s preglednostjo plačil in mehanizmi za izvrševanje ([COM\(2021\)0093](#)).

<sup>25</sup> Direktiva 2010/40/EU z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza ([UL L 207, 6.8.2010, str. 1](#)).

<sup>26</sup> Sporočilo Komisije z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost ([COM\(2020\)0789](#)).



lahko izboljšali usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, kar bi koristilo vsem delavcem;

10. poziva Svet in vse države članice, naj spodbujajo pobude in prispevajo k ozaveščenosti, da bi preprečili vse vrste diskriminacije, ter spodbujajo ukrepe za zagotavljanje varnih in varovanih delovnih mest, med drugim s kampanjami za ozaveščanje in obveščanje, usposabljanjem in protokoli z jasnimi pravnimi postopki za preprečevanje nasilja in nadlegovanja na podlagi spola na vseh delovnih mestih, povezanih s prometom, hkrati pa zagotovijo, da bo osebje, ki dela v prometnem sektorju, usposobljeno za odzivanje v primeru nadlegovanja tako na delovnem mestu kot v javnem prevozu; poleg tega poziva Komisijo, naj z zakonodajo zagotovi tako varstvo žensk, ki so žrtve nasilja na podlagi spola, kot postopke poročanja v primeru psihološkega ali spolnega nadlegovanja, podprte s praktičnimi strategijami za preprečevanje nasilja na podlagi spola in oceno tveganja zanj, vključno z oceno psihosocialnih tveganj;

### ***Delovna mesta z zagotovljeno podporo***

11. je seznanjen z ugotovitvijo Eurostata iz leta 2018, da stopnja zaposlenosti žensk, starih od 20 do 64 let, v EU znaša 67 %, v evropskem prometnem sektorju pa je ta delež še manjši (22 %); v zvezi s tem ugotavlja, da je s krajšim delovnim časom delala približno tretjina (30 %) zaposlenih žensk v EU, kar je skoraj štirikrat več kot pri moških (8 %); zato poziva države članice, naj spodbujajo in podpirajo zaposlovanje žensk za polni in krajši delovni čas, po možnosti s političnimi pobudami, kot je podpiranje dostopa do otroškega varstva;
12. ugotavlja, da ženske predstavljajo 52 % splošnega prebivalstva Evrope, a le 34,4 % samozaposlenih in 30 % novih podjetnikov; poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo vlogo žensk v poslovnem svetu in žensko podjetništvo v prometnem sektorju, tako da podpirajo priložnosti za mreženje in usposabljanje ter programe mentorstva, in naj razmislijo o možnosti, da bi v pripravo politik v prometnem sektorju vključile vidik spola in socialno razsežnost; poleg tega poziva države članice, prevoznike in nacionalna združenja, naj prek programov EU, kot sta Evropski sklad za regionalni razvoj in Evropski socialni sklad+, razvijejo programe usposabljanja, namenjene spodbujanju zanimanja žensk za prometni sektor; poziva države članice, naj bodo pozorne na uravnoteženo zastopanost spolov pri projektih in programih usposabljanja o pametnih tehnologijah in zeleni preobrazbi ter naj se osredotočijo na opolnomočenje žensk, tako da jim prek izobraževanja in usposabljanja zagotovijo kompetence in kvalifikacije, ki jih potrebujejo za razvoj svoje poklicne poti; poleg tega poziva države članice, naj v ustreznih prevoznih podjetjih brez odlašanja začnejo izvajati direktivo o ženskah v upravnih odborih<sup>27</sup>;
13. pozdravlja platformo Ženske v prometu – platforma EU za spremembe, ki je bila vzpostavljena 27. novembra 2017 in na kateri se lahko evropski deležniki učijo drug od drugega v korist žensk in moških v prometnem sektorju ter izmenjujejo primere dobre prakse na področjih, kot je varnost in zaščita v prometu; v zvezi s tem poziva, naj se izvaja več pobud za spodbujanje in dajanje prednosti zaposljivosti žensk v prometnem sektorju; poleg tega poziva Komisijo in Svet, naj obravnavata pomanjkanje delovne sile,

---

<sup>27</sup> Direktiva (EU) 2022/2381 z dne 23. novembra 2022 o zagotavljanju uravnotežene zastopanosti spolov med direktorji družb, ki kotirajo na borzi, in s tem povezanih ukrepih ([UL L 315, 7.12.2022, str. 44](#)).

zlasti ženske, s spodbujanjem socialnega dialoga in kolektivnih pogajanj, s katerimi se podpirata uravnotežena zastopnost spolov in vključenost;

14. poziva Komisijo, naj spodbuja enake možnosti usposabljanja za moške in ženske; poudarja, da je usposabljanje eden od temeljev poklicnega in osebnega razvoja, pri katerem se ohranjajo enakovredne poklicne ravni za moške in ženske, vključno s posebnim usposabljanjem na področju enakosti ter usklajevanja poklicnega in zasebnega življenja;
15. ugotavlja, da so ženske tradicionalno premalo zastopane v tehničnem izobraževanju in na strokovnih področjih, kot so naravoslovje, tehnologija, inženirstvo in matematika, ki so ključni za razvoj mobilnosti in prometnega sektorja; poudarja, da program Obzorje Evropa z raziskavami in inovacijami prispeva k evropskemu zelenemu dogovoru; zato poziva Komisijo, naj spodbuja in podpira projekte, pri katerih se upošteva vidik spola, ter opredeli vzornice;
16. meni, da lahko zaradi pomanjkanja delovne sile v prometu nastanejo priložnosti za ženske, vendar je treba odpraviti ovire za zaposlovanje žensk in povečati ozaveščenost delodajalcev o obstoju in posledicah teh ovir, da bo te priložnosti mogoče izkoristiti; poudarja, da bi morali biti ukrepi v podjetjih podprti s širšimi institucionalnimi in družbenimi prizadevanji, da bi spodbudili spremembe, potrebne za večje zaposlovanje žensk v prometnem sektorju ter njihovo večjo udeležbo na tehničnih področjih, kot so naravoslovje, tehnologija, inženirstvo in matematika; v zvezi s tem poudarja, da je treba že v zgodnjem otroštvu z izobraževanjem izkoreniniti stereotipe, da bi razširili poklicne možnosti žensk; zato poziva Komisijo, naj evropske in nacionalne deležnike vključi v razprave o pomembnih vprašanjih na ravni EU in v državah članicah; v zvezi s tem pozdravlja pobude, kot je prireditev Aviation 4 Girls, za spodbujanje mladih, naj se odločijo za kariero v naravoslovju, tehnologiji, inženirstvu ali matematiki, kjer so ženske še vedno premalo zastopane;
17. opozarja na morebitna neravnovesja med zaposlenimi v prometnem sektorju zaradi politik zaposlovanja in izbire kandidatov; poziva države članice, naj podpirajo ciljno usmerjene oglaševalske kampanje, ki spodbujajo ženske, naj se prijavijo za delo v prometnem sektorju, ter spodbujajo upravljanje podjetij in politike človeških virov, pri katerih se upošteva vidik spola, kot so politike enakih plač, otroško varstvo na kraju dela, prilagodljivi urniki dela in možnosti krajšega delovnega časa, ter ustrezno zasnovo delovnega okolja, pa tudi osebne varovalne opreme in oblačil, vozniških kabin, zadostnih in varnih garderob ter sanitarnih prostorov itd.;

### ***Ženske kot uporabnice prevoza ter varen in varovan prevoz, infrastruktura in mobilnost***

18. ugotavlja, da ženske javni prevoz uporabljajo pogosteje kot moški; poleg tega ugotavlja, da ženske pogosto navajajo, da se pri uporabi javnega prevoza ne počutijo varno, zlasti v temi in odročnih soseskah; poudarja, da je treba ženskam omogočiti, da bodo prevoz vedno uporabljale brez groženj, neprijetnih dogodkov in nevarnosti; zato poziva države članice, naj pripravijo nacionalne načrte proti spolnemu nadlegovanju v javnem prevozu (na primer podobno kot načrt, ki so ga začeli izvajati v Franciji<sup>28</sup>), deležnikom pa

---

<sup>28</sup> Haut Conseil à l'Égalité, [Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun](#), Pariz, 2015.

zagotovijo smernice z nabori orodij, po možnosti v sodelovanju s platformo Ženske v prometu;

19. poziva Komisijo in države članice, naj analizirajo potrebe žensk vseh starosti, ki uporabljajo javni prevoz, ter zagotovijo, da bo ta prevoz vključujoč, dostopen, cenovno dostopen, zanesljiv, učinkovit in varen, saj bodo ženskam tako lažje zagotovile dostop do zaposlitve in socialnega življenja; v zvezi s tem poudarja, da je varnost mogoče izboljšati s preventivnimi ukrepi, kot so avtobusna postajališča na dobro vidnih mestih, boljša osvetlitev, gumbi za klic v sili, osebje, ki je na voljo na vozilu, in izstopanje na zahtevanih lokacijah ponoči; poudarja tudi, da se lahko z boljšo zasnovo infrastrukture, kot so avtobusne postaje v neposredni bližini, pogostejše storitve v času zunaj prometnih konic, večja razpoložljivost storitev za ženske, ki živijo na podeželju, in otroškim vozičkom prijazna infrastruktura, povečata uporabnost za ženske in spodbujanje žensk k uporabi javnega prevoza; poleg tega poziva Komisijo, naj sprejme smernice za vključujočo prometno infrastrukturo;
20. poziva države članice ter regionalne in lokalne organe, naj pri načrtovanju, pripravi in izvajanju ukrepov na področju prometa upoštevajo potrebe po mobilnosti oseb, ki zagotavljajo varstvo in nego (npr. prilagodijo infrastrukturo, da bo ustrezala njihovim potrebam);
21. poudarja, da je varnost in zaščito v prometnem sistemu mogoče znatno izboljšati z novimi digitalnimi tehnologijami, zlasti umetno inteligenco; v zvezi s tem poudarja, da prometna vozlišča spadajo med kraje, ki so najbolj izpostavljeni kriminalu ter so pogosto prizorišče nasilja in resnih nemirov, zato številni ljudje, zlasti ženske, javnega prevoza ne uporabljajo, ker ga dojemajo kot nevarnega; poudarja, da je akt o umetni inteligenci<sup>29</sup> pomemben za urejanje uporabe umetne inteligence za namene kazenskega pregona, vključno s sposobnostjo boja proti kriminalu v sistemih javnega prevoza, predvsem proti nasilnim kaznivim dejanjem, kot so rop, napad in spolno nadlegovanje, zaradi katerih so zlasti prizadeti ženske in pripadniki skupnosti LGBTQI+; zato meni, da bi morala EU pripraviti strategijo za preprečevanje nasilja na podlagi spola in boj proti njemu v javnem prevozu;
22. poudarja, kako pomembno je sodelovanje delodajalcev in javnih organov pri zagotavljanju varnega javnega prevoza za uslužbenke na delo in z dela, vključno z odgovornostjo delodajalcev, da pri načrtovanju prevoza izvedejo oceno tveganja, pri kateri upoštevajo vidik spola, in tako zagotovijo varen prevoz za delavce, ki potujejo ponoči po pozni izmeni ali kjer javni prevoz ni na voljo;
23. poziva države članice, naj pri načrtovanju nove prometne infrastrukture ali nadgradnji obstoječe sprejmejo ustrezne ukrepe, da bi zagotovile dostopnost in varnost za vse uporabnike, zlasti ženske, invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo ter druge ljudi v ranljivem položaju; ugotavlja, da je treba pri iskanju sinergij med različnimi vozlišči, spodbujanjem aktivnih načinov mobilnosti in zmanjševanjem zastojev upoštevati vidika varnosti in zaščite; poleg tega spodbuja države članice, naj razvijejo politike javnega prevoza, s katerimi bodo olajšale mobilnost invalidov, zlasti invalidk in žensk z zmanjšano mobilnostjo, ter spodbujale usposabljanje strokovnjakov za javni prevoz na

---

<sup>29</sup> Predlog uredbe o določitvi harmoniziranih pravil o umetni inteligenci (akt o umetni inteligenci) ([COM\(2021\)0206](#)).

področju dostopnosti;

24. poziva države članice in lokalne organe, naj pri načrtovanju prometne infrastrukture, zlasti v tranzitnih prometnih vozliščih, upoštevajo ustrezno osvetlitev in jasne vidne linije ter preprečijo koticke, vogale in odročna, slabo osvetljena območja, ki bi lahko olajšala napade<sup>30</sup>;
25. poziva Komisijo in države članice, naj si izmenjujejo primere dobre prakse pri zagotavljanju varnosti žensk, ki uporabljajo prevoz, in spodbujajo dialog o tem v prevoznih podjetjih;
26. poziva države članice in lokalne organe, naj pripravijo ciljno usmerjene načrte za večjo razširjenost kolesarjenja med ženskimi in moškimi ter obravnavajo vidike spola, da bi odpravili vse ovire, zaradi katerih se ljudje ne odločijo za kolesarjenje;
27. poziva Komisijo in države članice, naj pripravijo standarde za preizkusne lutke, s katerimi bodo zagotovile, da se bodo v preizkusih varnosti in trka uporabljale tudi lutke, oblikovane v skladu s povprečnim ženskim telesom, pri čemer se bodo upoštevali različni vidiki, kot so starost, spol, velikost in postava uporabnikov v vozilu in zunaj njega; poziva Komisijo, države članice in industrijo, naj zagotovijo, da se bo pri oblikovanju ergonomskih lastnosti vozil in njihovih varnostnih sistemov ustrezno upoštevala fiziologija žensk;
28. opozarja, da je državam članicam na voljo širok nabor instrumentov financiranja EU za vlaganje v potrebe žensk po mobilnosti in zaposlovanje žensk v prometnem sektorju ter za obravnavo mobilnostne revščine, vključno z Evropskim skladom za regionalni razvoj, mehanizmom za okrevanje in odpornost, Evropskim socialnim skladom+, Socialnim skladom za podnebje ter Kohezijskim skladom; poleg tega poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo naložbe s podporo teh skladov, da bi povečali enakost spolov v prometnem sektorju.

---

<sup>30</sup> Mednarodni prometni forum OECD, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority* (Varnost in zaščita žensk: prednostna naloga v javnem prevozu), 2018.

## INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

<b>Datum sprejetja</b>	21.3.2023
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 36 -: 3 0: 1
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kundura (Elena Kountoura), Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrej Novakov (Andrey Novakov), Andreas Schieder
<b>Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Asim Ademov, Moritz Körner

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V ODBORU,  
ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

36	+
ID	Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrej Novakov (Andrej Novakov), Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Peter Vitanov (Petar Vitanov)
The Left	Leila Chaibi, Elena Koundura (Elena Kountoura)
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

3	-
ECR	Carlo Fidanza, Kosma Złotowski
NI	Andor Deli

1	0
ECR	Peter Lundgren

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani