

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

60. wzywa państwa członkowskie, aby ponownie zobowiązały się do przestrzegania zasady, zgodnie z którą kryteria kodeksu postępowania nie mogą być ignorowane w dążeniu do osiągnięcia szerszych celów polityki zagranicznej;

*
* * *

61. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również rządów i parlamentom państw członkowskich, Sekretarzowi Generalnemu ONZ i przewodniczącemu Zgromadzenia Ogólnego ONZ.

P6_TA(2007)0009

Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – przegląd śródkresowy

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – ocena śródkresowa (2006/2112(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Białą księgę Komisji zatytułowaną „Europejska polityka transportowa w roku 2010: czas na podjęcie decyzji” (COM(2001)0370) oraz rezolucję Parlamentu w tej sprawie z dnia 12 lutego 2003 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Technologie informatyczne i komunikacyjne dla bezpiecznych i inteligentnych pojazdów” (COM(2003)0542),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego: Zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność” (COM(2003)0311), rezolucję w tej sprawie z dnia 29 września 2005 r. ⁽²⁾ oraz publikację Komisji pod tytułem „Ocalić 20 000 istnień ludzkich na naszych drogach” z października 2004 r.,
 - uwzględniając zalecenie Komisji 2004/345/WE z dnia 6 kwietnia 2004 r. w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ⁽³⁾,
 - uwzględniając deklarację werońską w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 24 października 2003 r., a także wnioski II konferencji werońskiej, która odbyła się w dniach 25-26 października 2004 r., oraz będące ich konsekwencją przyjęte przez ministrów transportu UE zobowiązania dotyczące uznania bezpieczeństwa na drogach za kwestię priorytetową,
 - uwzględniając Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 29 stycznia 2004 r.,
 - uwzględniając komunikat Komisji pod tytułem „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – przegląd śródkresowy” (COM(2006)0074),
 - uwzględniając oświadczenie amerykańskiego urzędu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA), zgodnie z którym od września 2011 r. elektroniczne systemy stabilizacji (ESP/ESC) stanowiąc będą obowiązkowe wyposażenie standardowe wszystkich nowych samochodów osobowych w Stanach Zjednoczonych,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0449/2006),
- A. mając na uwadze, że ponad 40 tys. osób ginie co roku w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej, a związane z tym koszty bezpośrednie i pośrednie szacowane są na 180 000 000 000 euro, co stanowi 2 % PKB UE,
- B. mając na uwadze, że cel zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r. pozostaje priorytetem oraz, że brak niezbędnych postępów w realizacji tego zadania jest przyczyną zaniepokojenia;

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

⁽²⁾ Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 609.

⁽³⁾ Dz.U. L 111 z 17.4.2004, str. 75.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- C. mając na uwadze, że nie poczyniono wystarczających postępów w kierunku osiągnięcia tego celu w obrębie Unii Europejskiej,
- D. mając na uwadze, że Parlament w dalszym ciągu utrzymuje, iż za bezpieczeństwo na drogach wspólną odpowiedzialność ponoszą zarówno państwa członkowskie, jak i Unia Europejska,
- E. mając na uwadze, że europejski oddział Światowej Organizacji Zdrowia zwrócił uwagę na skalę problemu, jaki stanowią przypadki śmierci i obrażeń na drogach, i uznaje za priorytet potrzebę zaangażowania sektora służby zdrowia w promowanie bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenia prędkości, co należy jednak do zakresu odpowiedzialności państw członkowskich,
- F. mając na uwadze rosnące dysproporcje między państwami członkowskimi o niskim poziomie bezpieczeństwa na drogach, a państwami, w których poziom ten jest wyższy,
- G. mając na uwadze, że bezpieczeństwo ruchu drogowego posiada wymiar horyzontalny oraz że w celu maksymalnego zwiększenia tego bezpieczeństwa należy obecnie skoncentrować się, jako na obszarach priorytetowych, na polityce, której celem jest skuteczniejsze wprowadzanie prawa (pasy bezpieczeństwa, ograniczenia prędkości, przestrzeganie przepisów kodeksu drogowego), poprawie norm prowadzenia pojazdów (prawa jazdy, zachowanie kierowców, szacunek dla pieszych), modernizacji infrastruktury (jakość autostrad i sieci dróg, pasy ruchu, oznakowanie), poprawie jakości pojazdów (przeglądy okresowe, modele), a także na dzieleniu się najlepszymi praktykami.
- H. mając na uwadze, że egzekwowanie prawa drogowego państw członkowskich, zwłaszcza w zakresie przestępstw związanych z prędkością, prowadzeniem pojazdów po spożyciu alkoholu, obowiązkiem zapinania pasów bezpieczeństwa i fotelikami dla dzieci, ułatwi w najszybszy i najskuteczniejszy sposób poprawę norm prowadzenia pojazdów w Unii Europejskiej,
- I. mając na uwadze, że obecnie pojazdy są czterokrotnie bezpieczniejsze niż w roku 1970,
- J. mając na uwadze, że coraz większy jest udział motocyklistów w liczbie ofiar wypadków drogowych,
- K. mając na uwadze, że bariery drogowe dzielące znacznie zmniejszają liczbę ofiar śmiertelnych na drogach,
- L. mając na uwadze, że w październiku 2006 r. Komisja rozpoczęła realizację 4-letniego projektu badawczego DRUID, którego celem jest zbadanie zjawiska prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków,
- M. mając na uwadze, że przy wprowadzaniu systemów bezpieczeństwa ratujących życie państwa członkowskie nie powinny wykazywać się mniejszą ambicją niż inne kraje,
1. wzywa do większego zaangażowania politycznego wszystkich państw członkowskich, władz regionalnych i lokalnych oraz instytucji unijnych, a także przemysłu, organizacji i osób w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii Europejskiej,
 2. uważa, że tylko zintegrowane podejście systemowe obejmujące wszystkich użytkowników pojazdów i uczestników ruchu drogowego wraz z działaniami na rzecz promocji transportu publicznego i skutecznego ustawodawstwa w państwach członkowskich, wspierane przez odpowiednie kontrole drogowe w państwach członkowskich (kontrola prawa jazdy, kontrola ilości alkoholu w organizmie, itp.), mogą przyczynić się do wyraźnego i trwałego zmniejszenia liczby poważnych wypadków drogowych,
 3. przypomina, że ambitne cele wyznaczone przez Unię Europejską nie mogą zostać zrealizowane bez uwzględnienia niezbędnej roli edukacji oraz egzekwowania istniejącego prawa w państwach członkowskich; dlatego wzywa państwa członkowskie do dalszego wzmocnienia i generalizowania swej polityki informacyjnej oraz podnoszenia świadomości wszystkich obywateli, niezależnie od wieku, w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa również państwa członkowskie do pełnego wdrożenia całości istniejącego prawa, poszanowanie którego przez użytkowników dróg przyczyni się w znacznym stopniu do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 4. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji w sprawie dyrektywy dotyczącej zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (COM(2006)0569), które mogą zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych od 12 do 16 %) oraz wniosek dyrektywy w sprawie wyposażania samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe (COM(2006)0570) dotyczącej wykorzystania lusterek eliminujących martwe pole;

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

5. wzywa Komisję do jak najszybszego przedłożenia obiecanych wniosków dotyczących m.in. transgranicznego obowiązywania przepisów, świateł dziennych, stosowania istniejących środków i przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, oznaczania tylnych konturów pojazdów ciężarowych za pomocą pasków odblaskowych oraz zainstalowanych i dodatkowych lusterek eliminujących martwe pole i/lub nowych systemów monitorowania martwego pola;
6. mając na względzie zwalczanie transgranicznych naruszeń prawa o ruchu drogowym uznaje, że szczególnie istotne jest egzekwowanie w sposób skuteczny przepisów dotyczących prędkości, zapinania pasów bezpieczeństwa oraz jazdy pod wpływem alkoholu, zapewniając nakładanie surowych kar niezależnie od tego, czy sprawca naruszył prawo we własnym kraju, czy też w innym państwie członkowskim;
7. przypomina Komisji o zamiarze rozważenia podawania w sposób przyjazny dla użytkownika aktualnych informacji dotyczących systemów oznakowania dróg stosowanych w państwach członkowskich poprzez stronę internetową, dostępną we wszystkich językach urzędowych UE;
8. podkreśla konieczność harmonizacji przepisów i oznakowania w ruchu drogowym, ponieważ, przykładowo, odmienne zasady dotyczące pierwszeństwa na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym mogą doprowadzić do wypadków;
9. wzywa Komisję, mając na względzie, że niejasne i niespójne znaczenie znaków drogowych powoduje niepotrzebne ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także uwzględniając postanowienia Konwencji wiedeńskiej o znakach drogowych, do przedstawienia studium dotyczącego harmonizacji znaków drogowych w Europie jako środka poprawiającego bezpieczeństwo na drogach;
10. biorąc pod uwagę dużą liczbę wypadków i ofiar w strefach robót drogowych, wzywa Komisję do opracowania wspólnych wytycznych w sprawie wymogów dla bezpiecznych stref robót drogowych w oparciu o identyfikację i wymianę najlepszych praktyk;
11. uważa, że Komisja powinna wspierać finansowane przez UE projekty twinningowe między nowymi i starymi państwami członkowskimi, aby przyspieszyć pozytywne zmiany w zakresie bezpieczeństwa drogowego;
12. uważa, że Komisja powinna zachęcać do uczestnictwa w swoich grupach roboczych zarówno przedstawicieli nowych, jak i starych państw członkowskich;
13. wzywa Komisję do oceny Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
14. wzywa Komisję i państwa członkowskie do aktywnego porównywania i koordynowania wyników osiągniętych w państwach członkowskich w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak by korzystając z najlepszych praktyk, mogły one przekazywać pozytywne doświadczenia wszystkim państwom członkowskim i tym samym przyspieszyć pozytywne zmiany w tej dziedzinie;
15. wzywa Komisję do uznania istotnej roli niezależnych, ogólnoeuropejskich programów oceny we wspieraniu bardziej jednolitego stosowania przepisów UE mających związek z bezpieczeństwem ruchu drogowego, które pobudza konkurencję między zainteresowanymi stronami odpowiedzialnymi za zapewnienie bezpiecznej sieci drogowej (np. EuroTAP, EuroNCAP);
16. wzywa państwa członkowskie do rozważenia wprowadzenia zerowego dopuszczalnego limitu stężenia alkoholu we krwi dla początkujących kierowców oraz kierowców zawodowych przewożących ludzi oraz, na przykład, niebezpieczne towary;
17. zwraca uwagę na możliwość określenia minimalnych wymagań w zakresie aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa dla wszystkich pojazdów oraz harmonizacji przepisów technicznych dotyczących znaków drogowych w całej Unii Europejskiej;
18. uważa, że prowadzenie pojazdów pod wpływem narkotyków stanowi poważny problem, któremu należy przeciwdziałać; państwa członkowskie i Komisja powinny zainwestować większą ilość środków w badanie i zwalczanie takich wykroczeń;
19. uważa, że przepisy dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy powinny być stosowane w przypadkach, gdy pojazd stanowi ruchome miejsce pracy;

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

20. wzywa Komisję do zbadania wpływu korzystania z urządzeń komunikacyjnych w pojazdach na zachowanie kierowców i bezpieczeństwo ruchu drogowego;
21. wzywa Komisję i państwa członkowskie do intensywniejszych działań na rzecz bardziej powszechnego stosowania pasów bezpieczeństwa we wszystkich pojazdach, a zwłaszcza w autobusach;
22. wzywa państwa członkowskie do rozszerzenia zakazu wyprzedzania dla pojazdów powyżej 12 ton, o ile to możliwe, na wszystkie drogi jedno- i dwupasmowe.
23. zwraca się do Komisji, aby zaleciła państwom członkowskim utworzenie i utrzymywanie odpowiednich miejsc odpoczynku dla podróżujących, które odpowiadają kryteriom europejskich partnerów społecznych, w celu zapewnienia bezpieczniejszej infrastruktury dla postojów w czasie podróży;
24. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zachęcenia nabywców oraz najemców floty samochodowej do kupowania i wynajmowania najlepszych pod względem bezpieczeństwa i wpływu na środowisko pojazdy dostępne na rynku, oraz do zapewnienia, że producenci będą tworzyli pojazdy bezpieczniejsze i bardziej przyjazne dla środowiska;
25. jest przekonany, że towarzystwa ubezpieczeniowe mogą odgrywać kluczową rolę w przestrzeganiu ustawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego i prawa pracy w sektorze transportu drogowego, np. poprzez różnicowanie składek;
26. wzywa państwa członkowskie do zadbania, aby zachęty nie ograniczały się do najnowocześniejszych technik w zakresie emisji, lecz obejmowały również istotne elementy związane z bezpieczeństwem (asystent hamowania awaryjnego, system rozpoznawania pasa ruchu (ang. lane departure warning system), system adaptacyjnej regulacji prędkości jazdy (ang. adaptive cruise control), system kontroli amortyzatorów i in.);
27. wzywa Komisję do zbadania skutków zmęczenia i wyczerpania kierowców w celu zmniejszenia częstotliwości spowodowanych w ich wyniku wypadków zarówno wśród prywatnych użytkowników pojazdów, jak i osób posługujących się pojazdami w pracy, mając na uwadze zdrowie i bezpieczeństwo w pracy;
28. wzywa Komisję do rozpoczęcia kampanii informacyjnej na szczeblu europejskim przeciw zmęczeniu u kierowców podczas jazdy w celu propagowania potrzeby przerywania przez kierowców jazdy co dwie godziny w trakcie każdej podróży, tak jak uczyniono to już w kilku państwach członkowskich,;
29. jest zdania, że z szerokiego wachlarza dostępnych technologii szczególną uwagę należy zwrócić na następujące rozwiązania: systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa i zaawansowane systemy mocowania, elektroniczny system kontroli stabilności jazdy (ESC), systemy ograniczenia prędkości, blokady antyalkoholowe, inteligentne systemy bezpieczeństwa (asystent hamowania awaryjnego, system adaptacyjnej regulacji prędkości jazdy, system rozpoznawania pasa ruchu, ultradźwiękowy system kontroli martwego pola, system kontroli amortyzatorów) oraz system eCall;
30. wzywa państwa członkowskie do podpisania do czerwca 2007 r. wspólnego oświadczenia intencyjnego w sprawie systemu eCall;
31. uważa, że inteligentne systemy transportowe (ITS) powinny być przystosowane dla starszych kierowców;
32. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by wspierały wprowadzenie w ramach EuroNCAP testów na zabezpieczenie kręgosłupa szyjnego przed urazami oraz testów aktywnych systemów bezpieczeństwa, takich jak ESP/ESC, system hamowania awaryjnego, system wspomagania kierowcy (np. blokady antyalkoholowe), system adaptacyjnej regulacji prędkości jazdy czy system rozpoznawania pasa ruchu;
33. wzywa Komisję do wyraźnego włączenia kwestii bezpieczeństwa motocyklistów do wytycznych dotyczących infrastruktury, a w szczególności w zakresie przyjaznych motocyklistom barier bezpieczeństwa na drogach europejskich;
34. uważa, że ważnym środkiem, który powinna zbadać Komisja, jest ustanowienie wspólnej minimalnej normy dla instruktorów prawa, aby zawierała testy i certyfikaty;

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

35. wzywa Komisję do sporządzenia planu działania dotyczącego szkoleń i edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które stanowiłyby część programu nauczania dla uczniów w wieku od 3 do 18 lat we wszystkich szkołach w Unii; opowiada się również za opracowaniem norm dla środków w zakresie szkoleń i bezpieczeństwa, potrzebnych, jeżeli osobom w wieku od 16 lat ma zostać umożliwione praktykowanie prowadzenia pojazdów pod kontrolą;
36. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wprowadzenia jednolitych dla całej Unii Europejskiej przepisów dotyczących obowiązkowych, regularnych przeglądów technicznych wszystkich pojazdów mechanicznych;
37. zachęca Komisję i państwa członkowskie do zaproponowania odpowiednich środków w oparciu o ocenę poziomu znajomości wspólnego europejskiego numeru alarmowego 112 oraz wprowadzenie E112 przez wszystkie państwa członkowskie w celu poprawy sytuacji w Unii Europejskiej;
38. podkreśla, że system eCall może potencjalnie skrócić czas reakcji w razie wypadku o około 40 % na obszarach miejskich i o około 50 % na obszarach wiejskich i wzywa wszystkie państwa członkowskie do wspierania jak najszybszego wdrożenia tego systemu;
39. wzywa Komisję do działań na rzecz stworzenia europejskiego systemu badania wypadków drogowych w celu ułatwienia ich porównywania oraz umożliwienia skuteczniejszego zapobiegania wypadkom;
40. wzywa Komisję i państwa członkowskie oraz ich władze regionalne do zwrócenia szczególnej uwagi na ochronę i bezpieczeństwo narażonych na zagrożenie użytkowników dróg, takich jak przechodnie, rowerzyści i motocykliści;
41. podkreśla, że państwa członkowskie powinny w sposób systematyczny brać pod uwagę bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg oraz kwestię zapobiegania wypadkom przy projektowaniu, budowaniu i utrzymywaniu dróg oraz innych elementów infrastruktury;
42. wzywa Komisję, by zachęcała do stosowania samochodowych fotelików dziecięcych instalowanych tyłem do kierunku jazdy dla dzieci do 3-4 roku życia zgodnie z badaniem bezpieczeństwa dzieci w samochodach (sprawozdanie 498A) przeprowadzonym przez Szwedzki Narodowy Instytut do spraw Dróg oraz Instytut Badań nad Transportem (VTI);
43. wzywa Komisję, a w szczególności państwa członkowskie, do zbadania sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do osób niepełnosprawnych; uważa, że ważne jest na przykład odpowiednie szkolenie zawodowych kierowców przewożących pasażerów, np. kierowców taksówek, w zakresie zabezpieczania wózków osób niepełnosprawnych itd.;
44. wzywa Komisję do przeanalizowania potrzeb osób niepełnosprawnych w odniesieniu do ich aktywnego, samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz do ustanowienia przepisów zapewniających równy dostęp osób niepełnosprawnych do prawa jazdy;
45. uważa, że takie technologie jak telematyka oferują w dłuższej perspektywie możliwość znacznego zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków; w związku z tym wzywa do intensywnych badań i współpracy między zainteresowanymi stronami w celu wsparcia szybkiego wprowadzenia najbardziej obiecujących technologii, nie zaniedbując przy tym działań w zakresie edukacji drogowej;
46. uważa, że wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych w odniesieniu do infrastruktury drogowej przynosi znaczną poprawę w zarządzaniu transeuropejskimi sieciami transportowymi (TEN-T) oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa Komisję i państwa członkowskie do kontynuacji działań w tym zakresie poprzez utworzenie europejskiego programu na rzecz stosowania inteligentnych systemów zarządzania ruchem drogowym;
47. wzywa Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na aspekt bezpieczeństwa technicznego pojazdów; podkreśla, że przed rokiem 2010 należy rozważyć dalsze działania w zakresie odpowiedniego prawodawstwa; w tym względzie kontrola elektronicznych systemów bezpieczeństwa w pojazdach (systemy e-safety), jednolity system corocznej kontroli pojazdów starszych niż osiem lat oraz specjalne przeglądy samochodów, które uczestniczyły w poważnych wypadkach, mają ogromne znaczenie dla dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach europejskich;

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

48. zachęca Komisję oraz EUROSTAT do ulepszenia statystyk dotyczących wypadków drogowych, poprzez np.
- oparcie ich dodatkowo na wieku i płci,
 - lepsze uwzględnienie rzeczywistej liczby osób narażonych na zagrożenia, takich jak piesi i rowerzyści, będących ofiarami wypadków drogowych,
 - harmonizację kryteriów śmierci w wypadku drogowym w oparciu o okres przeżycia po wypadku;
49. wzywa Komisję, aby opracowała długoterminową strategię bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykraczającą poza rok 2010 i określającą kroki, których podjęcie jest konieczne w celu uniknięcia wszystkich ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń, do jakich dochodzi w wyniku wypadków drogowych („Wizja Zero”);
50. wzywa państwa członkowskie do zwrócenia uwagi na niebezpieczne skutki jazdy pojazdami (zwłaszcza ciężarowymi), na dachach których zalega śnieg i lód, oraz do opracowania na tej podstawie zaleceń dotyczących kompleksowej sieci tzw. „punktów sprzątających”; należy rozważyć i/lub wspierać alternatywne rozwiązania techniczne w tym zakresie;
51. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

P6_TA(2007)0010

Zintegrowane podejście do równouprawnienia kobiet i mężczyzn w ramach prac komisji

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie zintegrowanego podejścia do równouprawnienia kobiet i mężczyzn w ramach prac komisji (2005/2149(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 2, art. 3 ust. 2, art. 13 oraz art. 141 ust. 4 Traktatu WE,
- uwzględniając europejską Konwencję o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, zmienioną Europejską Kartę Socjalną oraz orzecznictwo Europejskiego Trybunału Praw Człowieka,
- uwzględniając prace Dyrekcji Praw Człowieka Rady Europy, a w szczególności jej Komitetu Zarządzającego ds. Równości Kobiet i Mężczyzn,
- uwzględniając IV Światową Konferencję w sprawie Kobiet, która odbyła się w Pekinie we wrześniu 1995 r., Deklarację oraz Platformę Działania przyjęte w Pekinie, jak również będące ich rezultatem dokumenty przyjęte na kolejnych sesjach specjalnych Narodów Zjednoczonych Pekin + 5 oraz Pekin +10 w sprawie dalszych działań i inicjatyw w celu wdrożenia Deklaracji Pekinńskiej i Platformy Działania przyjęte odpowiednio 9 czerwca 2000 r. oraz 11 marca 2005 r.;
- uwzględniając dyrektywę 2002/73/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 września 2002 r. zmieniającą dyrektywę 76/207/EWG Rady w sprawie wprowadzenia w życie zasady równego traktowania mężczyzn i kobiet w zakresie dostępu do zatrudnienia, kształcenia i awansu zawodowego oraz warunków pracy⁽¹⁾;
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 marca 2003 r. w sprawie zintegrowanego podejścia do równouprawnienia kobiet i mężczyzn w Parlamencie Europejskim⁽²⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 269 z 5.10.2002, str. 15.

⁽²⁾ Dz.U. C 61 E z 10.3.2004, str. 384.