

2007. július 12., csütörtök

24. megállapítja, hogy a vasúti kapacitásokban megmutatkozó hiány Európában negatív hatást gyakorol a vasutak működésére más szállítási módokhoz viszonyítva; felhívja a Bizottságot, hogy 2007 vége előtt tanulmányozza a 2001/14/EK irányelv 22., 25. és 26. cikkének hatásait a kapacitáselemzést és – az infrastruktúra túlszűfolttsága esetén – a fenti cikkekben előírt kapacitásnövelési tervet illetően;

25. felhívja a figyelmet, hogy a szektor versenyképességének a piac megnyitásán keresztül történő fejlesztése a jövőbeni befektetések támogatását, és ennek révén a lisszaboni stratégia két célkitűzésének, a gazdasági növekedésnek és foglalkoztatásnak a biztosítását jelenti; megjegyzi, hogy ezen túlmenően a környezetbarát közlekedés fejlesztéséhez való hozzájárulással a Közösség tudatosan a fenntartható közlekedés fejlesztését választja;

26. hangsúlyozza a vasútállalatok független szerepének fontosságát a műszaki, szervezeti és pénzügyi vezetés szempontjából, mint ahogyan azt többek között a 91/440/EGK irányelv 5. cikke rögzíti; megállapítja ennek a szerepnek a vasút szállítóeszközként való fejlesztésére gyakorolt pozitív hatásait;

27. hangsúlyozza az európai társadalmi párbeszéd fontosságát annak megelőzése érdekében, hogy a liberalizálás folyamata megkönnyítse a szociális dömpinget;

*
* *

28. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és Bizottságnak.

P6_TA(2007)0345

Fenntartható mobilitás**Az Európai Parlament 2007. július 12-i állásfoglalása: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára (2006/2227(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság által a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című közleményére (COM(2006)0314),
- tekintettel a finn elnökség által a Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvéről összeállított szintézisre, amely tükrözi a Közlekedési Tanács 2006. október 12-i ülésén elhangzottakat (tanácsi szám: 13847/06 TRANS 257),
- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0190/2007),
- A. mivel az érdekeltek bevonásával lezajlott széles körű egyeztetést követően megjelent a Bizottság említett közleménye; mivel naprakész megközelítésen alapszik, összhangban van a lisszaboni célokkal és a fenntartható európai fejlődés keretébe illeszkedik;
- B. mivel a Parlament elismeri az európai közlekedési politika különböző területein elért eddigi eredményeket, és hangsúlyozza a további erőfeszítések fontosságát, nevezetesen:
 - a közlekedési belső piac létrehozása az infrastruktúra-hálózat összekapcsolása, az átjárhatóság elősegítését célzó szakpolitikák, a határok szükséges átjárhatóságának megteremtésével az ehhez a piachoz való hozzáférés biztosítása, valamint a legkülső régiók és az EU külső határaival szomszédos országok földrajzi helyzetéből eredő hátrányok csökkentését célzó egyedi intézkedések alkalmazása révén,

2007. július 12., csütörtök

- a polgárok közötti kohézió javítása a közlekedési politika és egyéb eszközök révén,
 - intézkedések a közlekedési ágazat káros környezeti hatásainak csökkentésére,
 - a biztonsági szempontok folyamatos felülvizsgálata és további fejlesztése, tekintettel társadalmi-gazdasági jelentőségükre, valamennyi szállítási ágazatban (légi, tengeri, belvízi, vasúti és közúti közlekedés),
 - erőfeszítések a szolgáltatás minőségének javítására és fogyasztók védelmére valamennyi közlekedési ágban a belső piac létrehozására irányuló cél teljesítése érdekében,
 - erőfeszítések az utasok alapvető jogainak biztosítására, például egyetemes szolgáltatás garantálásával a tagállamok együttműködésével,
 - a munkakörülményekre vonatkozó előírások tényleges végrehajtása;
- C. mivel a Parlament hangsúlyozza, hogy az európai közlekedési politikának a kezelnie kell a következő új kihívásokat:
- a közlekedésre irányuló kereslet a vártnál gyorsabban nő, és növekedése a közelmúltban meghaladta a GDP növekedését,
 - az európai gazdaság versenyképessége minden eddiginél jobban igényli a hatékony, jól működő és fenntartható közlekedési rendszer létrejöttét, amelyben a közlekedést az európai növekedés és versenyképesség részének kell tekinteni,
 - a régebbi 15 EU tagállamot és az új tagállamokat lefedő integrált európai közlekedési rendszer tekintetében új kihívások jelentkeztek a legutóbbi bővítések folytán, különösen a közlekedési infrastruktúra sűrűsége, teherbírása, minősége és más paramétereire terén,
 - megnőtt az üvegházhatású gázok által az éghajlatváltozásra kifejtett káros hatás, nem kis mértékben az ágazat klímaváltozásra gyakorolt hatása miatt,
 - az energiaárak, különösen a közlekedésben használt fosszilis tüzelőanyagoké, továbbra is emelkednek,
 - az innovációban és az új technológiákban rejlő lehetőségek jelentősen megnövekedtek,
 - új feladatok merültek fel a globalizáció miatt,
 - egyre nagyobb jelentőséggel bír a közlekedési infrastruktúra terrorizmussal szembeni védelme,
 - a közlekedési ágazatban egyre súlyosabbak a közlekedési bűnözéssel és a haszongépjárművekkel és azok rakományával kapcsolatos problémák,
 - a nagyvárosok számára egyre nagyobb gondot okoz az egyenletes áru- és személyforgalom biztosítása;
- D. mivel a közlekedési ipar teszi ki az európai GDP 7%-át, és a közlekedésből származó bevétel folyamatosan nő; hangsúlyozza, hogy a hatékony közlekedés nem csak a gazdasági növekedéshez járul hozzá, de alapvető fontosságú a rendelkezésre álló, kereskedelmileg megvalósítható és gazdaságilag fenntartható technológiákba való befektetések számára; rámutat, hogy a közlekedésben egyre több a torlódás, és ez a GDP körülbelül 1%-ába kerül az Európai Uniónak; továbbá a közlekedési ipar felelős a foglalkoztatás körülbelül 5%-áért, ami azt jelenti, hogy több mint 10 millió személyt foglalkoztatnak a közlekedéshez köthető ágazatokban; úgy véli, hogy ebben az összefüggésben a félidős felülvizsgálat lehetőséget ad a Parlament számára az európai közlekedési politika céljainak világosabb, egyértelműbb és célorientált kifejezésére a fenntartható mobilitás érdekében;

2007. július 12., csütörtök

1. hangsúlyozza az európai, nemzeti, regionális és helyi szinten folytatott megerősített együttműködés fontosságát, amelynek ki kell terjednie a közös szabályozás tényleges végrehajtására és hatékonyabb betartására; hangsúlyozza továbbá, hogy pragmatikus és az együttműködést előmozdító kapcsolatra van szükség a közlekedéspolitikára és a többi politikai terület, például az energiapolitika, a környezetvédelmi politika és az innovációs politika között; javasolja a közlekedési politika átfogó integrálását a lisszaboni stratégiába, valamint figyelembe vételét a tagállamok részéről a nemzeti tervek keretében évente benyújtott értékelésekben és ajánlásokban, a haladás mérése és összehasonlítása érdekében;
2. hangsúlyozza, hogy gyakorlati és együttműködésre nyitott kapcsolódásokra van szükség a közlekedési és más, nemzeti vagy közösségi szakpolitika területei, például az energia, a környezetvédelem és az innováció között; hangsúlyozza, hogy e szakpolitikáknak magukba kell foglalniuk az éghajlatvédelem követelményeit is, nevezetesen a közlekedési ágazat CO₂-kibocsátásának 2020-ig prioritásként elérendő 20%-kal való csökkentését; úgy véli, hogy csak integrált megközelítéssel érhetők el pozitív eredmények az áldozatok és a kibocsátások csökkentése, valamint a biztonság és a környezet javítása terén, amint azt például a CARS 21 is megállapította; rámutat a polgároknak mint a közlekedés használóinak eljuttatott célzott információk és arra való ösztönzésük jelentőségére, hogy felelősebben viselkedjenek;
3. teljes mértékben egyetért azzal, hogy a közösségi szabályoknak – a jobb jogalkotás és a szubszidiaritás elvének megfelelően – az olyan új területekre kell összpontosítani, ahol szükség van jogalkotásra – mint pl. a városi közlekedés –, és csak ott kell európai szintű politikai intézkedéseket hozni, ahol ez nyilvánvalóan hozzáadott értéket eredményez, és csökkenti a 27-féle tagállami jogalkotás által okozott bürokratikus terhet; felszólítja ugyanakkor a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gondoskodjanak a hatályos európai közlekedési szabályozás összehangolt végrehajtásáról, egységes értelmezéséről és betartatásáról; felszólítja továbbá a Bizottságot, hogy végezzen rendszeres ellenőrzést annak érdekében, hogy a kitűzött célok elérésére irányuló intézkedések hatékonyságát figyelemmel tudja kísérni, és adott esetben kiigazító intézkedéseket tudjon hozni;
4. sajnálatát fejezi ki azon feltételek miatt, amelyek mellett a Tanács végrehajtja az Unió közlekedéspolitikáját, továbbá nyomatékosan felhív a gyorsabb döntéshozatalra a jogalkotási eljárás során, valamint a gyorsabb és jobban összehangolt nemzeti szintű átültetésre; felszólítja a Bizottságot, hogy minden eszközzel gondoskodjék e célok megvalósításáról;
5. megjegyzi, hogy továbbra is korlátozottak az európai közlekedési projektek finanszírozására szánt közösségi pénzeszközök, és a TEN-T program hozzáadott értéke csak a teljes hálózat elkészülése esetén érhető el; hangsúlyozza az infrastruktúra (különösen ahol a torlódások jelentős problémát okoznak), a határon átnyúló szakaszok és a közlekedési központok finanszírozását; úgy ítéli meg, hogy az elsőbbséget élvező beruházások a vártnál lassabban haladnak; hangsúlyozza, hogy a legfontosabb, koordinátorok által felügyelt TEN-T projektek kiválasztásának egyrészt pénzügyi megvalósíthatóságuk és az érintett tagállamok és régiók pénzügyi kötelezettségvállalása, másrészt gyakorlati megvalósíthatóságuk és műszaki tervezésük előrehaladása alapján kell megtörténnie annak biztosítása érdekében, hogy a szándék a gyakorlatban is megjelenjen a tagállamok különböző pénzügyi jogszabályába beépítendő befektetési ütemtervekben; úgy ítéli meg, hogy e projekteknek bizonyítottan „páneurópai hozzáadott értéket” kell felmutatniuk azzal, hogy ténylegesen kölcsönösen egymáshoz kapcsolódó és átjárható transzeurópai hálózatot hoznak létre, nem pedig nemzeti hálózatok kusza együttesét;
6. hangsúlyozza, hogy az európai gazdasági növekedésre jelentős kockázatot jelent az infrastruktúra terén huzamos ideje megmutatkozó pénzügyi passzivitás; felszólítja a Bizottságot, hogy a hétéves európai költségvetés 2008. évi felülvizsgálata során tegyen javaslatokat a finanszírozási formák új, alternatív és innovatív módszerekkel való kiegészítésére – figyelembe véve az EU saját költségeinek jövőjéről szóló jelentést –, valamint a közlekedésre és a kapcsolódó kutatásokra fordítható további források feltárására; hangsúlyozza, hogy ennek ki kell terjednie a közlekedési beruházások forrásainak feltárására, és nem kevésbé a méltányos díjszabásra – a „használó fizet” elv alapján és a „szennyező fizet” elv alkalmazásának képességére –, amelyben a bevétel újból befektetésre kerül a közlekedési ágazatban; úgy véli, hogy a Bizottságnak és a tagállamoknak közösen kell átgondolniuk a TEN-T egésze megépítésének és működőképessé tételének hosszú távú finanszírozási problémáit, szem előtt tartva, hogy az építkezés ideje legalább két hétéves költségvetési ciklust magában foglal majd, az új infrastruktúra életciklusa pedig legalább néhány évtized;

2007. július 12., csütörtök

7. üdvözli a garanciaalap felállítását, de további hasonló kezdeményezéseket vár, főként azokon a területeken, ahol a köz-magán társulások (PPP) – megfelelő jogi kereteken belül – szerepet játszhatnak a finanszírozásban, amennyiben nyilvánvaló a világos gazdasági és pénzügyi életképesség és megvalósíthatóság; hangsúlyozza azonban, hogy az Európai Beruházási Bank (EBB) szerepének összhangban kell állnia az európai bank- és pénzügyi rendszer infrastrukturális és közlekedési projekteken való szélesebb körű részvételével;

8. kiemeli, hogy az Unió területi növekedése jelentős mértékben növelte a sokféleséget, ezért a jogalkotást megelőzően mélyreható vizsgálatok révén tájékoztatni kell az Európai Uniót a tervezett intézkedések egyes tagállamokra, különösen az új tagállamokra gyakorolt hatásáról; felkéri az intézményeket és a tagállamokat, hogy mindent tegyenek meg a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos összes elérhető alap legteljesebb mértékű felhasználásáért; úgy véli, hogy ahol a kapacitások és az infrastruktúra hiányzik, ott horizontális intézkedésekkel – intermodális szállítással és intelligens közlekedési rendszerrel – nem lehet minőségi előrelépéseket tenni a hatékonyabb és fenntarthatóbb közlekedés felé;

9. egyetért azzal, hogy a korábbiaknál realisabb úton kell haladni, optimálisan kell felhasználni a korlátozott kapacitásokat, és hangsúlyozza, hogy az egyes szállítási módokat – önmagukban vagy egymással integrálva – hatékonyan és innovatív módon kell felhasználni; hangsúlyozza, hogy az intermodális szállítás fejlesztésének összhangban kell állnia a közlekedés környezetre gyakorolt hatásának csökkentésével; megjegyzi, hogy minden egyes szállítási módnak önmagában, ám egyező környezetvédelmi normáknak megfelelően kell fejlődnie, saját költségeit ki kell termelnie, és végül az összes szállítási mód megnövekedett hatékonysága révén a mobilitás növekedését kell eredményeznie; hangsúlyozza, hogy az intermodális szállítás a források olyan optimális és fenntartható felhasználását teszi lehetővé, amely a közlekedési logisztikában mobilitás-menedzsment révén és a különféle módok intermodális összekapcsolása révén érhető el; mindez csökkenteni tudná a forgalmat a fennmaradó többletkapacitások pedig az egész rendszer javára válnának;

10. úgy ítéli meg, hogy a TEN-T hálózat gyors befejezése a jobb intermodális szállítás feltételeinek megteremtése irányába tett első lépés; megjegyzi, hogy egyes piacokon módbeli váltásra van szükség a közlekedés környezetre gyakorolt hatása csökkentésének érdekében, továbbá rámutat, hogy még mérsékelt módbeli váltás is csökkenteni tudja az utakon a torlódást; rámutat, hogy meg kell valósítani a környezetbarátabb módok, például a vasúti, a busz- és távolságibusz- és a tengeri közlekedés, a telekocsi és a közös autóhasználat, a gyaloglás és kerékpározás vagy belvízi hajózás irányában történő váltást, és azon közlekedési módokra kell helyezni a hangsúlyt, amelyek részesedése még mindig gyakran alacsony, vagyis nagy lehetőségeket rejtnek;

11. rámutat arra, hogy míg a TEN-T projektek megvalósítása folytatódik, a hagyományos intézkedések lassan elérik hatékonyságuk korlátait; hangsúlyozza ezért az intelligens közlekedési rendszerekben, a műszaki innovációban és a telematikai beruházásokban rejlő lehetőségeket a szállítás hatékonyságának növelése, a torlódások csökkentése, valamint a biztonság és környezetvédelem előmozdítása érdekében; rámutat, ki kell aknázni az intelligens rendszerek és a műszaki innováció adta lehetőségeket (SESAR – légi közlekedés, ERTMS – vasúti közlekedés, RIS – folyami információs rendszer, Galileo – műholdas navigáció, stb.); hangsúlyozza, hogy a Közösség és az ipar számára is az új, innovatív megoldások piacának támogatása és a megfelelő jogi és műszaki környezetet létrehozása jelenti a fő feladatot, beleértve az új technológiák alkalmazásának megkönnyítését a közbeszerzéseken keresztül;

12. megállapítja, hogy az európai gazdaság versenyképessége szempontjából kulcsfontosságú elemnek számító logisztika globalizációja miatt új kihívások jelentek meg; támogatja egy európai áruszállítási keretstratégia kidolgozását, és úgy ítéli meg, hogy egy ilyen stratégiának azon kell alapulnia, hogy az áruszállítás alapvetően tisztán üzleti vállalkozás, és ezért a szabályozásnak arra kell korlátozódnia, hogy a hatékony áru fuvarozási ágazat számára megfelelő üzleti környezetet teremtse; hangsúlyozza, hogy az európai közlekedéspolitikának a logisztikát integrálnia kell a kikötők fejlesztésével és azok integrációjával, valamint logisztikai platformok létrehozásával; támogatja egy teherszállítási keretstratégia kidolgozását; ösztönzi a multi-modális logisztikai megoldásokat, az európai moduláris rendszert, az infrastruktúrák összekapcsolását és a fejlett informatika használatát;

13. hangsúlyozza a harmadik államokkal folytatott együttműködés, illetve a velük külön-külön és nemzetközi szervezetek keretében megkötött EU-megállapodások szükségességét a közlekedés, az energia, a környezetvédelem és a biztonság terén; kifejezésre juttatja azon óhaját, hogy jelentős mértékben bevonják a tárgyalásokba és megállapodásokba;

2007. július 12., csütörtök

14. üdvözlí az elkövetkező évekre vonatkozó feladatlap terveit, melyeket az említett bizottsági közlemény 1. melléklete sorol fel:

- hangsúlyozza az európai tengeri politika és különösen az integrált tengeri szállítási stratégia és a kikötőpolitika fontosságát, amelynek a Szerződés hatálya alá kell tartoznia,
- hangsúlyozza a „tengeri autópálya” projektek jelentőségét,
- hangsúlyozza a légi közlekedés további fejlesztését, beleértve a kibocsátás-kereskedelmet, és támogatja a SESAR program folytatását,
- rámutat, hogy közös, átfogó, európai szintű repülőtér-fejlesztési koncepcióra van szükség a pénzeszközök nem megfelelő elosztásának elkerülése érdekében,
- támogatja a Marco Polo program folytatását,
- hangsúlyozza, hogy a Galileo-programot és az ERTMS-t fel kell gyorsítani,
- támogatja az eSafety és RFID (rádiófrekvenciás azonosítás) projektek folytatását,
- támogatja a NAIADES belvízi út projekt folytatását, és sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy nyújtsanak be javaslatokat az ezen cselekvési terv értelmében meghirdetett fellépések végrehajtása tekintetében, továbbá támogatja a RIS folytatását,
- várakozással tekint az elé az általánosan alkalmazandó, átlátható és könnyen értelmezhető modell elé, amelyet a Bizottság 2008-ban indít útjára a külső költségek értékelésére, és amely az infrastruktúra-díjak jövőbeli számításának alapjául szolgál majd; a modellt, minden közlekedési módra kitérve, a külső költségek internalizálása vonatkozásában hatáselemzés, valamint a közlekedési módok tekintetében a modell alkalmazására irányuló stratégia kíséri,
- felhívja a Bizottságot, hogy fokozza a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004/52/EK irányelv kimerítő végrehajtására irányuló erőfeszítéseit, és kéri a Bizottságot, hogy még 2007 vége előtt készítsen jelentést az irányelv végrehajtásáról,
- megvalósíthatósági tanulmányt kér – az EU saját forrásainak jövőjéről szóló jelentéssel összhangban – a biztos és tartós pénzforrások biztosítása érdekében,
- hangsúlyozza, hogy a 7. keretprogram végrehajtása során elsőbbséget kell biztosítani az intelligens közlekedési rendszerekkel és logisztikával foglalkozó projekteknek és programoknak, beleértve a közúti biztonságot, a városi közlekedést és a tiszta motor technikát,
- az egész EU-ra kiterjedő minőségi és átjárhatósági szabványok megállapítására szólít fel a bioüzemanyagok tekintetében,
- hangsúlyozza, hogy szükség van egy energiahatékonysági ütemtervre,
- hangsúlyozza a városi közlekedésről szóló zöld könyv jelentőségét, és reméli, hogy a városi tömegközlekedés egyedi eszközök révén támogatást kap a modális integráció felé való elmozdulása, a forgalmirányítási rendszerek fejlesztésére és az alternatív módok mellett döntő felhasználók jutalmazását lehetővé tevő feltételek létrehozására,
- hangsúlyozza, hogy fontos további intézkedések meghozása a hegyvidéki és sűrűn lakott területek fenntartható közlekedésének előmozdítására az Alpesi Egyezmény közlekedési jegyzőkönyvének a Közlekedési Tanács általi, 2006. december 11-i aláírását követően,
- javasolja az európai idegenforgalomról szóló zöld könyv benyújtását, és az európai idegenforgalomra nyilvánvaló hatást gyakorló jogszabályok egyedi hatásértékelésének elvégzését;

2007. július 12., csütörtök

15. bár az újraegyesült Európa közlekedéspolitikájának új kihívásokkal kellett és kell szembenéznie, hangsúlyozza, hogy a Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének felülvizsgálata nem tartalmaz hosszú távú célokat, továbbá nem tartalmazza azokat a válaszokat sem, amelyek Európa jövőbeni közlekedéspolitikája számára egységes megközelítést biztosítanak; felszólítja ezért a Bizottságot, hogy haladéktalanul lásson munkához a 2010. évet követő európai közlekedéspolitika megfelelő előkészítése érdekében, amely az új kihívásokat fenntartható módon tudja kezelni;

16. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

P6_TA(2007)0346

A szív- és érrendszeri betegségek leküzdésére irányuló cselekvési program

Az Európai Parlament 2007. július 12-i állásfoglalása a szív- és érrendszeri betegségek leküzdésére irányuló cselekvési programról

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Szerződés 152. cikkére,
- tekintettel a Foglalkoztatási, Szociálpolitikai, Egészségügyi és Fogyasztásügyi Tanács 2004. június 1–2-i ülésének következtetéseire ⁽¹⁾,
- tekintettel az egészségügy területén második közösségi cselekvési program (2007–2013) létrehozására irányuló COM(2006)0234 végleges bizottsági javaslatra,
- tekintettel a Bizottság 2006-ra szóló jogalkotási és munkaprogramjáról szóló, 2005. december 15-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel az Egészségügyi Világszervezet „European Strategy for the Prevention and Control of Non-communicable Diseases” (Európai stratégia a nem fertőző betegségek megelőzésére és visszaszorítására) ⁽³⁾ című tanulmányára,
- tekintettel az ENSZ 4. nőügyi világkonferenciáján 1995. szeptember 15-én elfogadott, a nőkről és az egészségről szóló pekingi nyilatkozat és cselekvési platform következtetéseire és stratégiai célkitűzéseire,
- tekintettel a szív- és érrendszeri betegségek megelőzésével kapcsolatos európai iránymutatásokra ⁽⁴⁾,
- tekintettel a szív egészségével foglalkozó, 2005 június 28–29-én Luxembourgban rendezett konferencián elfogadott nyilatkozatra ⁽⁵⁾,
- tekintettel a Women’s Health at Heart címmel a nők szív- és érrendszeri egészségével foglalkozó, 2006. március 7-én Brüsszelben rendezett konferenciára ⁽⁶⁾,
- tekintettel a 2007. júniusi Európai Szív egészség Chartára ⁽⁷⁾,
- tekintettel a finn elnökségnek az egészségügyi szempontok valamennyi szakpolitikai területen történő figyelembevételére vonatkozó 2006-os kezdeményezésére ⁽⁸⁾,
- tekintettel a hetedik kutatási keretprogramra (2007–2013) ⁽⁹⁾,
- tekintettel eljárási szabályzata 108. cikkének (5) bekezdésére,

⁽¹⁾ http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/lisa/80729.pdf

⁽²⁾ HL C 286. E, 2006.11.23., 487. o.

⁽³⁾ EUR/RC56/R2.

⁽⁴⁾ Eur J Cardiovasc Prev Rehabil, 2003. dec. 10. (Suppl 1) S1–78.

⁽⁵⁾ http://www.escardio.org/NR/rdonlyres/8D8142BF-23F3-4811-ABFE-3B0BCFEBB0EF/0/LuxembourgDeclaration_116Kb.pdf

⁽⁶⁾ www.cvhconference.org

⁽⁷⁾ www.heartcharter.eu

⁽⁸⁾ <http://www.stm.fi/Resource.phx/eng/subjt/inter/eu2006/hiap/index.htx.i1153.pdf>

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 18-i, 1982/2006/EK határozata (HL L 412., 2006.12.30., 1. o.).