24. stwierdza, że niedobór zdolności przepustowej kolei w Europie ma negatywny wpływ na działanie kolei w porównaniu z innymi środkami transportu; wzywa Komisję, aby do końca 2007 r. dokonała analizy wpływu art. 22, 25 i 26 dyrektywy 2001/14/WE w odniesieniu do analizy zdolności przepustowej i planu powiększenia zdolności przepustowej, które zalecane są w tychże artykułach w przypadku przepełnionej infrastruktury;

25. podkreśla, że obecny rozwój konkurencyjności sektora poprzez otwarcie rynku zachęci w przyszłości do inwestycji, zapewniając w ten sposób wzrost i zatrudnienie, dwa cele do których osiągnięcia zmierza strategia lizbońska. Ponadto przyczyniając się do rozwoju transportu przyjaznego środowisku, Wspólnota opowiada się za rozwojem zrównoważonego transportu;

26. podkreśla znaczenie niezależnej roli przedsiębiorstw kolejowych, jak zapisane to zostało m. in. w art. 5 dyrektywy 91/440/EWG w odniesieniu do zarządzania technicznego, organizacyjnego i finansowego, oraz zauważa, że tego rodzaju rola pozytywnie wpływa na rozwój kolei jako środka transportu;

27. podkreśla znaczenie europejskiego dialogu społecznego w celu zapobieżenia sytuacji, w której proces liberalizacji ułatwiłby dumping społeczny;

*

* *

28. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

P6_TA(2007)0345

Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu (2006/2227(INI))

Parlament Europejski,

— uwzględniając komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd śródokresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r." (COM(2006)0314),

— uwzględniając syntezę fińskiej prezydencji, przygotowaną na podstawie przeglądu śródokresowego białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., która jest odzwierciedleniem dyskusji toczącej się w ramach obrad Rady ds. transportu w dniu 12 października 2006 r. (Rada doc. 13847/06 TRANS 257),

— uwzględniając art. 45 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A6-0190/2007),

A. mając na uwadze, że powyższy komunikat Komisji został opublikowany, w wyniku przeprowadzenia szeroko zakrojonych konsultacji z udziałem zainteresowanych stron mając na uwadze, że opiera się on na aktualnym podejściu i jest zgodny z celami lizbońskimi oraz wchodzi w zakres ram europejskiego zrównoważonego rozwoju,

B. mając na uwadze, że Parlament docenia postępy poczynione w niektórych dziedzinach europejskiej polityki transportowej oraz podkreśla znaczenie dalszych wysiłków, jak np.:

— utworzenie jednolitego rynku usług transportowych poprzez wzajemne połączenie sieci infrastruktury, prowadzenie polityki promującej interoperacyjność, zagwarantowanie dostępu do tego rynku w celu zapewnienia niezbędnej przepustowości na granicach oraz stosowanie konkretnych środków z myślą o zrównoważeniu niekorzystnego położenia geograficznego regionów najbardziej oddalonych i krajów położonych przy zewnętrznych granicach UE,

— zagwarantowanie wyższego stopnia spójności między obywatelami przy pomocy polityki transportowej i innych instrumentów,

— podejmowanie działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na środowisko,

— ciągłe kontrolowanie i dalsze podnoszenie poziomu bezpieczeństwa z uwzględnieniem jego znaczenia jako czynnika społeczno-gospodarczego we wszystkich rodzajach transportu (lotnictwo, żegluga morska i śródlądowa, kolej i transport drogowy),

— wysiłki podejmowane w celu poprawienia jakości usług i ochrony konsumentów we wszystkich rodzajach transportu z myślą o zrealizowaniu celu, jakim jest utworzenie rynku wewnętrznego,

— wysiłki mające na celu zagwarantowanie podstawowych praw pasażerów, również poprzez wprowadzenie gwarantowanej usługi powszechnej we współpracy z państwami członkowskimi,

— skuteczne wprowadzanie odpowiednich warunków pracy,

C. mając na uwadze, że Parlament podkreśla, iż europejska polityka transportowa musi sprostać następującym nowym wyzwaniom:

— popyt na transport rośnie szybciej, niż się tego spodziewano, a jego wzrost był większy od wzrostu PKB,

— konkurencyjność gospodarki europejskiej wymaga obecnie w większym stopniu niż w przeszłości skutecznego oraz sprawnie funkcjonującego zrównoważonego systemu transportowego, w którym transport byłby postrzegany jako część europejskiego wzrostu i konkurencyjności,

— w związku z ostatnimi rozszerzeniami w zintegrowanym europejskim systemie transportowym obejmującym UE 15 oraz nowe państwa członkowskie pojawiły się nowe wyzwania, dotyczące w szczególności zagęszczenia, wydajności, jakości i innych parametrów infrastruktury transportowej,

— niekorzystny wpływ gazów cieplarnianych na zmiany klimatyczne wzrósł, do czego w niemałym stopniu przyczynił się również transport,

— stały wzrost cen energii, a przede wszystkim paliw kopalnych używanych w transporcie,

— znacznie zwiększył się potencjał innowacji i nowych technologii,

— w związku z globalizacją pojawiły się nowe zadania,

— coraz większe znaczenie ma bezpieczeństwo i ochrona infrastruktury transportowej ze względu na zagrożenie terroryzmem,

— w sektorze transportowym nasiliły się problemy związane z przestępczością i zorganizowaną kradzieżą pojazdów użytkowych oraz ich ładunków,

— coraz poważniejsze trudności z usprawnieniem przepływu towarów i osób w miastach będących metropoliami,

D. mając na uwadze, że przemysł transportowy stanowi około 7 % europejskiego PKB, a dochody z transportu nieprzerwanie rosną; podkreśla, że sprawny i wydajny transport przyczynia się nie tylko do wzrostu gospodarczego, ale ma również duże znaczenie dla inwestycji w dostępne technologie, których realizacja jest możliwa i uzasadniona z ekonomicznego punktu widzenia; zwraca uwagę na fakt, iż zatłoczenie komunikacyjne wzrosło i kosztuje Unię Europejską około 1 % PKB, ponadto przemysł transportowy wewnątrz Unii stanowi około 5 % zatrudnienia, co oznacza, że ponad 10 milionów ludzi jest zatrudnionych w sektorach związanych z transportem; w tym kontekście przegląd średniookresowy jest okazją dla Parlamentu do wyrażenia celów europejskiej polityki transportowej w bardziej wyraźny i jednoznaczny koncentrując się na celach mając na względzie zrównoważoną mobilność;

1. podkreśla znaczenie wzmocnionej współpracy na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, która powinna dotyczyć skutecznego wprowadzania w życie wspólnych przepisów i skuteczniejszych sposobów ich egzekwowania; podkreśla także konieczność pragmatycznego i kooperacyjnego powiązania ze sobą transportu i innych dziedzin polityki, takich jak energia, środowisko naturalne i innowacje; proponuje, aby polityka transportowa była w pełni zintegrowana ze strategią lizbońską oraz została uwzględniona w ocenie i zaleceniach przedkładanych corocznie przez państwa członkowskie w ich planach krajowych zawierających ocenę oraz porównanie dokonanego postępu;

2. podkreśla potrzebę wzajemnego połączenia infrastruktury transportowej na płaszczyźnie pragmatycznej i w oparciu o współpracę przy jednoczesnym uwzględnieniu innych krajowych lub wspólnotowych obszarów polityki w takich dziedzinach, jak energia, środowisko i innowacje; podkreśla, że polityka w tych dziedzinach musi również obejmować wymogi dotyczące ochrony klimatu, a mianowicie w pierwszym rzędzie ograniczenie do 2020 r. o 20 % emisji CO_2 przez sektor transportu; uważa, że jedynie zintegrowane podejście mogłoby doprowadzić do pozytywnych rezultatów, jeżeli chodzi o ograniczenie liczby ofiar i ilości emisji oraz poprawę bezpieczeństwa i ochronę środowiska, co ustalono na przykład przez grupę wysokiego szczebla „CARS 21"; zwraca uwagę na znaczenie, jakie ma celowe informowanie obywateli jako użytkowników transportu oraz zachęcanie ich do odpowiedzialnych zachowań;

3. całkowicie zgadza się z tym, że prawodawstwo wspólnotowe – zgodnie z zasadą lepszego stanowienia prawa oraz zasadą pomocniczości – powinno dotyczyć przede wszystkim nowych dziedzin, takich jak transport miejski, w których prawodawstwo jest niezbędne i że działania powinny być podejmowane na szczeblu UE jedynie wtedy, gdy będą w stanie wytworzyć rzeczywistą wartość dodatkową oraz zastąpić biurokratyczny nawał 27 prawodawstw krajowych odnoszących się do tej samej dziedziny lecz jednocześnie wzywa Komisję i państwa członkowskie do zagwarantowania wprowadzenia w życie, jednolite wykładni i egzekwowania istniejącego prawodawstwa europejskiego w dziedzinie transportu, ponadto wzywa Komisję do przeprowadzania regularnych kontroli, tak aby umożliwić obserwację skuteczności działań na rzecz osiągnięcia założonych celów oraz wprowadzenie ewentualnych korekt;

4. ubolewa nad warunkami wprowadzania w życie polityki transportowej UE przez Radę i wzywa do szybszego podejmowania przez nią decyzji w ramach procedury legislacyjnej oraz do szybszej i lepiej koordynowanej transpozycji przepisów unijnych do prawa krajowego; zwraca się do Komisji o dołożenie wszelkich starań, aby czuwać nad tym procesem;

5. zauważa, że fundusze Wspólnoty przeznaczone na finansowanie transeuropejskich projektów transportowych wciąż są ograniczone, a wartości dodanej programu TEN-T nie można uzyskać, jeżeli nie zrealizuje się całej sieci; z naciskiem wskazuje na finansowanie infrastruktury (zwłaszcza tam, gdzie są duże problemy z przepustowością), obszary transgraniczne i główne węzły komunikacyjne; uważa, że postępy w zakresie inwestycji priorytetowych są wolniejsze, niż się spodziewano; podkreśla, że najważniejsze projekty TEN-T, które są nadzorowane przez swoich koordynatorów, powinno się wyłonić w oparciu o ich wykonalność z finansowego punktu widzenia, a w szczególności przy uwzględnieniu stopnia gotowości państw członkowskich i regionów do przeznaczenia na nie środków finansowych, jak również w oparciu o poziom wykonalności operacyjnej i postępy w zakresie planowania technicznego, aby zagwarantować praktyczną realizację deklaracji dobrej woli w formie planów inwestycyjnych, które państwa członkowskie uwzględnią w swoich ustawach finansowych; uważa, że projekty te powinny być źródłem „ogólnoeuropejskiej wartości dodanej" poprzez utworzenie prawdziwie jednolitej i interoperacyjnej sieci transeuropejskiej, która uniemożliwi powstanie istniejących obok siebie i niepowiązanych ze sobą sieci krajowych;

6. podkreśla, że istnieje poważne zagrożenie dla europejskiego wzrostu gospodarczego, spowodowane ciągłą bezczynnością inwestorską w dziedzinie infrastruktury, wzywa Komisję do przygotowania wniosków dotyczących zwiększenia liczby nowych alternatywnych i innowacyjnych sposobów finansowania – z uwzględnieniem sprawozdania na temat przyszłych środków własnych Unii Europejskiej – oraz dodatkowych środków na badania w dziedzinie transportu i dziedzinach pokrewnych, podczas przeglądu wspólnotowego budżetu siedmioletniego w 2008 r., podkreśla, że powinno to również obejmować znalezienie środków na inwestycje transportowe, a zwłaszcza uczciwe rozłożenie kosztów w oparciu o zasadę „użytkownik płaci" oraz umiejętność stosowania zasady „zanieczyszczający płaci", pod warunkiem, że uzyskane w ten sposób dochody zostaną ponownie przeznaczone na inwestycje w sektorze transportowym; uważa, że Komisja i państwa członkowskie powinny razem rozwiązywać długofalowe problemy finansowe związane z budową sieci TEN-T jako jednej całości i zagwarantowaniem jej operacyjności, nie zapominając przy tym, że okres jej tworzenia obejmie co najmniej dwa siedmioletnie okresy finansowe, a cykl życia nowej infrastruktury wynosi co najmniej kilkadziesiąt lat;

7. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie funduszu gwarancyjnego, ale oczekuje, że podejmowanych będzie więcej inicjatyw tego rodzaju, zwłaszcza wówczas, gdy partnerstwa publiczno-prywatne osadzone w odpowiednich ramach prawnych będą mogły brać udział w finansowaniu, jednak pod warunkiem zasadności ekonomicznej i finansowej; podkreśla rolę Europejskiego Banku Inwestycyjnego, którego działania muszą być jednak zgodne z szerszym zaangażowaniem europejskiego systemu bankowego i finansowego w projekty dotyczące infrastruktury i transportu;

8. zwraca uwagę na fakt, że geograficzne rozszerzenie Unii spowodowało znaczny wzrost różnorodności i z tego względu, zanim przystąpi się do stanowienia prawa, należy udostępnić szczegółowe analizy informujące Unię Europejską o potencjalnym wpływie na każde państwo członkowskie, a zwłaszcza na nowe państwa członkowskie; aby dołożyły wszelkich starań w celu pełnego wykorzystania wszelkich dostępnych środków przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportowej; wyraża bowiem przekonanie, że tam, gdzie brakuje możliwości i infrastruktury, nie może się dokonać jakościowy postęp zmierzający do wydajniejszego i trwałego transportu dzięki środkom horyzontalnym – intermodalności i inteligentnemu transportowi;

9. zgadza się na przyjęcie bardziej realistycznego podejścia niż wcześniej oraz optymalne korzystanie z ograniczonych zasobów, podkreślając przy tym znaczenie wykorzystywania różnych rodzajów transportu niezależnie od siebie lub w ramach zintegrowanych systemów w sposób wydajny i innowacyjny; podkreśla, że rozwój współmodalności musi iść w parze z ograniczaniem wpływu transportu na środowisko; zauważa, że każdy rodzaj transportu powinien niezależnie od innych rodzajów transportu przestrzegać odpowiednich standardów środowiskowych i pokrywać własne koszty, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia mobilności poprzez lepszą wydajność wszystkich rodzajów transportu razem wziętych; podkreśla, że współmodalność umożliwia optymalne i zrównoważone wykorzystanie zasobów, które można osiągnąć poprzez zarządzanie mobilnością w logistyce transportowej i poprzez intermodalne połączenie różnych rodzajów transportu, co mogłoby doprowadzić do zmniejszenia natężenia ruchu, jednocześnie uwalniając dodatkowe możliwości z korzyścią dla całego systemu;

10. uważa, że szybkie utworzenie sieci TEN-T to najlepszy sposób na zagwarantowanie odpowiednich warunków dla lepszej współmodalności; zauważa, że na różnych rynkach przejście z jednego rodzaju transportu na inny ma istotne znaczenie ze względu na skutki środowiskowe transportu, a przeniesienie punktu ciężkości na niewielką skalę w obrębie kilku rodzajów transportu może ograniczyć natężenie ruchu drogowego; zwraca uwagę na konieczność przechodzenia na rodzaje transportu bardziej przyjazne dla środowiska, takie jak kolej, autobus miejski i dalekobieżny, wzajemne podwożenie się i korzystanie z tego samego pojazdu, chodzenie i jazda na rowerze, transport morski lub żegluga śródlądowa; uważa, że w centrum uwagi powinny się znaleźć te rodzaje transportu, z których często korzysta się w niewielkim stopniu, co oznacza, że kryje się w nich ogromny potencjał;

11. mając na myśli kontynuację realizacji projektów TEN-T, zwraca uwagę na fakt, iż metody konwencjonalne powoli wyczerpują swoje możliwości; dlatego też podkreśla potencjał inteligentnych systemów transportowych, innowacji technologicznych i inwestycji w telematykę z myślą o zwiększeniu przepustowości, ograniczeniu zatorów oraz poprawie bezpieczeństwa i bilansu ekologicznego; zwraca uwagę na konieczność zrealizowania korzyści wynikających ze stosowania inteligentnych systemów i innowacji technologicznych (SESAR(transport lotniczy), ERTMS (transport kolejowy), RIS (system informacji rzecznej, Galileo (nawigacja satelitarna) itp.); podkreśla, że głównym zadaniem – zarówno Wspólnoty, jak i przemysłu – jest wspieranie rynku w poszukiwaniu nowych innowacyjnych rozwiązań oraz zapewnienie odpowiednich warunków prawnych i technicznych, w tym łatwiejszego stosowania nowych technologii poprzez zamówienia publiczne;

12. zauważa, że pojawiły się nowe wyzwania w związku z globalizacją logistyki, która jest kluczowym elementem konkurencyjności gospodarki europejskiej; popiera opracowanie ramowej strategii dla transportu towarowego oraz uważa, że podstawą takiej strategii musi być fakt, iż logistyka jest zasadniczo polem działania dla przedsiębiorczości i dlatego też wprowadzanie regulacji musi się ograniczać do stworzenia odpowiednich warunków ramowych dla wydajnej gospodarki transportu towarowego; popiera rozwój strategii ramowej na rzecz logistyki transportu towarowego w Europie; podkreśla, że europejska polityka transportowa powinna uwzględniać logistykę oraz rozwój platform logistycznych; zachęca do stosowania wielomodalnych rozwiązań logistycznych oraz europejskiego systemu modularnego, połączeń infrastruktury i zaawansowanej informatyki;

13. podkreśla potrzebę współpracy i porozumienia UE z krajami trzecimi – pojedynczo oraz w ramach organizacji międzynarodowych – w dziedzinie transportu, energii, ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa oraz wyraża chęć znacznego zaangażowania się w tego rodzaju negocjacje i porozumienia;

14. z zadowoleniem przyjmuje plany na kolejne lata zawarte w planie pracy określonym w załączniku I powyższego komunikatu Komisji oraz:

— podkreśla znaczenie europejskiej polityki w dziedzinie żeglugi morskiej, a zwłaszcza zintegrowanej strategii na rzecz transportu morskiego, a także polityki w zakresie portów i uważa, że powinny one być ujęte w traktacie,

— podkreśla znaczenie projektów dotyczących „autostrad morskich",

— podkreśla dalsze zmiany, jakie zaszły w lotnictwie, również w zakresie handlu emisjami, oraz popiera postępy w ramach programu SESAR,

— wskazuje na konieczność opracowania na szczeblu europejskim wspólnej ogólnej koncepcji rozwoju lotnisk w celu uniknięcie nieodpowiedniej alokacji środków finansowych,

— popiera kontynuację programu „Marco Polo",

— podkreśla, że należy przyspieszyć realizację programów Galileo i ERTMS,

— jest zadowolony z postępów w ramach projektów eSafety i identyfikacji za pomocą częstotliwości radiowej (RFID),

— popiera postępy w ramach projektu dróg śródlądowych NAIADES oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do przedstawienia propozycji dotyczących realizacji ogłoszonych działań w ramach tego programu działania, wyraża również zadowolenie z postępów w związku z RIS,

— ma nadzieję, że w 2008 r. Komisja przedstawi ogólnie stosowalny, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszystkich kosztów zewnętrznych będący podstawą naliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury, któremu powinna towarzyszyć analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu, a także strategia wdrożenia tego modelu we wszystkich rodzajach transportu,

— wzywa Komisję do podjęcia większych wysiłków na rzecz pełnego wdrożenia dyrektywy 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie oraz zwraca się do Komisji z prośbą o przedstawienie do końca 2007 r. sprawozdania na temat wdrożenia tej dyrektywy,

— domaga się przeprowadzenia analizy wykonalności, analogicznie do sprawozdania na temat przyszłości środków własnych UE, w celu zapewnienia bezpiecznych i trwałych źródeł finansowania,

— podkreśla, że w trakcie realizacji siódmego programu ramowego w sposób priorytetowy należy traktować projekty i programy dotyczące inteligentnych systemów transportowych i logistyki, w tym bezpieczeństwa drogowego, transportu miejskiego i technologii produkcji silników przyjaznych dla środowiska,

— domaga się wprowadzenia w całej UE standardów w zakresie jakości i wzajemnej zastępowalności biopaliw,

— podkreśla potrzebę opracowania strategii na rzecz wydajności energetycznej,

— podkreśla znaczenie zielonej księgi na temat transportu miejskiego oraz wyraża nadzieję, że udostępnione zostaną konkretne środki umożliwiające integrację różnych rodzajów transportu w ramach publicznego transportu miejskiego, a to poprzez wprowadzenie systemów kierowania ruchem i stworzenie warunków pozwalających na nagradzanie użytkowników za podejmowanie decyzji z korzyścią dla alternatywnych środków transportu,

— podkreśla znaczenie dalszych działań na rzecz zrównoważonego transportu na obszarach górskich i słabo zaludnionych w związku z podpisaniem przez Radę ds. transportu w dniu 11 grudnia 2006 r. protokołu w sprawie transportu do konwencji alpejskiej,

— proponuje przedstawienie zielonej księgi na temat turystyki europejskiej oraz dokonanie szczegółowej oceny skutków prawa, które ma wyraźny wpływ na turystykę europejską;

15. ponieważ polityka transportowa ponownie zjednoczonej Europy stawała i wciąż staje przed nowymi wyzwaniami, podkreśla, że przegląd średniookresowy białej księgi dotyczącej transportu z 2001 r. nie zawiera ani długoterminowych celów, ani gotowych odpowiedzi dotyczących zintegrowanego podejścia do przyszłej europejskiej polityki transportowej, dlatego wzywa Komisję do bezzwłocznego rozpoczęcia prac nad dobrze przygotowaną europejską polityką transportową po roku 2010, która będzie w stanie sprostać nowym wyzwaniom w zrównoważony sposób;

16. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

P6_TA(2007)0346

Przeciwdziałanie chorobom układu krążenia

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie przeciwdziałania chorobom układu krążenia

Parlament Europejski,

— uwzględniając art. 152 Traktatu WE,

— uwzględniając wnioski z posiedzenia Rady ds. zatrudnienia, polityki społecznej, zdrowia i konsumentów w dniach 1 i 2 czerwca 2004 r. ([1]),

— uwzględniając wniosek Komisji w sprawie programu działań w dziedzinie zdrowia na lata 2007-2013 (COM(2006)0234),

— uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 grudnia 2005 r. w sprawie programu legislacyjnego i programu prac Komisji na 2006 r. ([2]),

— uwzględniając opracowaną przez WHO „Europejską strategię zapobiegania chorobom niezakaźnym i ich kontroli" ([3]),

— uwzględniając wnioski i strategiczne cele dotyczące kobiet i zdrowia zawarte w Deklaracji Pekińskiej i Platformie działania przyjętych na IV światowej konferencji na temat kobiet w dniu 15 września 1995 r.,

— uwzględniając europejskie wytyczne w sprawie zapobiegania chorobom układu krążenia ([4]),

— uwzględniając oświadczenie przyjęte na konferencji w sprawie chorób serca, która odbyła się w dniach 28 i 29 czerwca 2005 r. w Luksemburgu ([5]),

— uwzględniając konferencję w sprawie chorób serca u kobiet, która odbyła się w dniu 7 marca 2006 r. w Brukseli ([6]),

— uwzględniając Europejską kartę w sprawie chorób serca z czerwca 2007 r. ([7]),

— uwzględniając inicjatywę Prezydencji Fińskiej z 2006 r. w sprawie uwzględniania aspektów zdrowotnych we wszystkich obszarach polityki ([8]),

— uwzględniając Siódmy program ramowy w dziedzinie badań naukowych (2007-2013) ([9]),

— uwzględniając art. 108 ust. 5 Regulaminu,

([1]) http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/lsa/80729.pdf.
([2]) Dz.U. C 286 E z 23.11.2006, str. 487.
([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]) Decyzja nr 1982/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. (Dz.U. L 412 z 30.12.2006, str. 1).