

A településekhez intézett kérések

4.13 A teljesítőképes és vonzó helyi tömegközlekedés biztosítása, valamint az agglomerációknak az egyéni gépjárműforgalomtól és a közúti áruszállítástól való tehermentesítése érdekében integrált területrendezési és közlekedési politikára van szükség, amely egyfelől a forgalom visszaszorítására irányul, másfelől a környezetkímélő közlekedési eszközökre helyezi a hangsúlyt. Ennek érdekében először is fel kell mérni, és a külterületekkel regionális összefüggésben értékelni kell az egyes közlekedési módokat és célokat.

4.14 Majd a célok sorrendbe állítása és a céloknak megfelelő stratégiák kidolgozása után egy politikai és kommunikációs folyamat segítségével a településeknek számos különböző intézkedést kell végrehajtaniuk.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 25-én.

4.15 Az önkormányzatoknak világos célokat kellene kitűzniük arra vonatkozólag, hogyan és mennyire szeretnék növelni a helyi tömegközlekedés és a környezetbarát kerékpározás, illetve gyalogos közlekedés részarányát, ennél fogva csökkenteni az egyéni gépjárműforgalom abszolút részarányát. Ehhez fontos a tervezési és finanszírozási kompetenciák integrálása.

4.16 A települési általános érdekű szolgáltatások részét képező tömegközlekedés előretételek tervezésekor figyelembe kell venni például a tömegközlekedési nyomvonalakkal és megállóhelyekkel kapcsolatos földpolitikát is.

4.17 A tömegközlekedési rendszerek sikeréhez igen fontos, hogy a polgárok és a felhasználói szervezetek részt vegyenek a tervezési folyamatokban. Az EGSZB ezért ajánlja, hogy az önkormányzatok helyi tömegközlekedési rendszereik kiépítésébe széles körben vonják be polgáraikat.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

### **Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A határokon átnyúló kerékpáros közlekedés ösztönzése”**

(2007/C 168/18)

2006. november 7-i levelében a német közlekedésügyi minisztérium az EU német elnöksége keretében arra kérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján véleményt dolgozzon ki a következő tárgyban: „A határokon átnyúló kerékpárforgalom ösztönzése”.

Az EGSZB elnöksége 2006. november 21-én megbízta a „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekciót a bizottsági munka előkészítésével.

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. április 25-26-án tartott 435. plenáris ülésén (az április 25-i ülésnapon) főelőadót jelölt ki Jan SIMONS személyében, továbbá 128 szavazattal 2 ellenében, 8 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

#### **1. Következtetések**

1.1 (Egyelőre) nem létezik európai kerékpár-politika. Mindazonáltal az Európai Bizottság – támogatóprogramok révén – segíti a fenntartható mobilitási politika és energiazelfoglalás keretébe tartozó kutatást, valamint az ilyen projektek kidolgozását és megvalósítását.

1.2 Az EGSZB ajánlja, hogy a kerékpározás általánosan épüljön bele a közlekedési és infrastrukturális politikába, és hogy konkrétan már a városi közlekedésről szóló, kidolgozás alatt álló zöld könyvben komoly figyelmet kapjon.

1.3 Európában minden vonatnak, tehát a nemzetközi nagysebességű vonatoknak is kötelezően rendelkeznie kell olyan helyiséggel, amely többek között kerékpár szállítására alkalmas.

1.4 Minimális minőségi követelményeket kell meghatározni az európai támogatással épülő kerékpáros-infrastruktúra vonatkozásában.

1.5 Az EGSZB ajánlja, hogy uniós támogatásként is rendelkezésre álljanak a kerékpáros-infrastruktúra kiépítésére és karbantartására. A gyakorlatban már számos európai város és ország bizonyította, hogy ez az infrastruktúra bevált.

1.6 Az Európai Bizottságnak (továbbra is) támogatnia kell az ismeretek és a bevált gyakorlatok átadását, valamint a kerékpározásra irányuló figyelemfelkeltő tevékenységeket, és az európai bizottsági támogatást élvező, közlekedésre irányuló projektek számára kötelezővé kell tennie a kerékpár-politika (például a kerékpár és a tömegközlekedés kombinációja) beépítését.

1.7 Ösztönözni kell – európai szinten is – az egyfelől a kerékpározásra és közlekedési eszközére, másfelől a kerékpár-infrastruktúrára és az egyéb közlekedésre vonatkozó megfelelő biztonsági előírások kidolgozását és bevezetését.

1.8 A kerékpáros-politikát be kellene építeni a területrendezésre – ezen belül a településfejlesztésre –, környezetre, gazdaságra, egészségügyre, nevelésre és oktatásra irányuló európai politikák továbbfejlesztésébe is.

1.9 Az Európai Bizottságnak megfelelően meg kellene szerveznie az Európán belüli kerékpározás nyomom követését, illetve a kerékpározással kapcsolatos adatok gyűjtését, és ösztönözni kellene a vizsgálati módszerek összehangolását.

1.10 Az Európai Bizottságnak folytatnia kell az EuroVelo útvonalak kiépítésének támogatását, hogy létrejöjjön egy teljes európai kerékpárút-hálózat, azaz egy kerékpáros TEN (*Trans-EuropeanNetwork*).

1.11 Ajánlatos egy európai szervezetnek az Európai Bizottság támogatásával felvállalnia az EuroVelo hálózat és a különböző, projektekbe torkolló EuroVelo útvonalak irányításával és szervezésével kapcsolatos feladatokat, hogy központilag lehessen ügyelni az infrastruktúra karbantartásának és a kerékpárosok tájékoztatásának folytatására.

## 2. Bevezetés

2.1 A német közlekedésügyi minisztérium az EU német elnöksége keretében feltáró vélemény kidolgozására kérte az EGSZB-t a határokon átnyúló kerékpáros közlekedés tárgyában. A német minisztérium három kérdést vetett fel.

2.2 A feltáró vélemény először áttekinti az EU kerékpár-politikájának jelenlegi helyzetét (3. miniszteri kérdés), a kerékpározásnak a mindennapi közlekedésben betöltött szerepére fektetve a hangsúlyt. Ezután elemzi, hogy milyen lehetőségek vannak a kerékpáros közlekedés határokon átnyúló infrastruktúrájának tökéletesítésére (2. miniszteri kérdés) és a kerékpárút-hálózat kiépítésének megvalósítását szolgáló európai együttműködésre (1. miniszteri kérdés). Az utóbbi két kérdés a kerékpáros turizmusra összpontosít.

## 3. Az EU kerékpár-politikájának jelenlegi helyzete

3.1 A kerékpár-politikát az Európai Bizottság mindezidáig alig tekintette önálló témának. A múltban a kerékpár európai szinten főként a környezetvédelmi kérdéskör keretében került szóba, miután mindenekelőtt a környezetvédő-mozgalom sürgette a kerékpár-politika fejlesztését a növekvő autóforgalom hátrányai miatt. Ritt Bjerregaard környezetvédelmi biztos például

12 pontos programban <sup>(1)</sup> szólította fel az európai helyi önkormányzatokat arra, hogy kerékpárbarát politikát folytassanak.

3.2 A 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyv és ennek 2006-os félidei felülvizsgálata más közlekedési módokra összpontosít. Ugyanakkor az Európai Parlament a fehér könyvre adott reakciójában <sup>(2)</sup> arra szólítja fel az Európai Bizottságot, hogy többet ruházzon be a tömegközlekedés hozzáférhetőségébe a kerékpárosok számára.

3.3 Jacques Barrot, a jelenlegi közlekedésügyi biztos a 2005-ös dublini Euro Velo-City konferencián tartott beszédében hangsúlyozta, hogy az Európai Bizottságnak a szubszidiaritás elve ellenére szerepet kell vállalnia az Európán belüli kerékpározás ösztönzésében. A kerékpározás az eddiginél nagyobb mértékben hozzá tud járulni a közlekedési eszközök közötti kívánt egyensúly eléréséhez. Úgy vélte, hogy az Európai Bizottság sokat tehet a támogatóprogramok, a közlekedésbiztonság javítása, a döntéshozók tájékoztatása és az együttműködés terén.

3.4 A kutatás és fejlesztés keretében az Európai Bizottság támogatja a CIVITAS (*City VITALity Sustainability*) kezdeményezést. Eddig 17 ország 36 városa hajtott végre fenntarthatóbb városi közlekedési rendszerre irányuló intézkedéseket. Az átfogó megoldást kínáló nyolc kidolgozott kategória egyike olyan életmód támogatására vonatkozik, amelyre kevesebb autóhasználat és például több kerékpárhasználat jellemző <sup>(3)</sup>. Az „Intelligens energia – Európa” program keretében az Európai Bizottság STEER-projektek támogat, amelyek célja a fenntartható energiaszolgáltatás a közlekedésben és a szállításban. Ezen belül két projekt irányul a kerékpár-politikával kapcsolatos ismeretátadásra <sup>(4)</sup>.

3.5 „Az egészséges táplálkozás és a fizikai tevékenység promóciója: a túlsúly, az elhízottság és a krónikus betegségek megelőzésének európai dimenziója” című zöld könyvben <sup>(5)</sup> az Európai Bizottság válaszára szólít fel annak vonatkozásában, miként biztosíthatják a kormányzati politikák, hogy a mindennapi testmozgás beépüljön a napi gyakorlatba. Választ keres arra is, hogy milyen intézkedésekre – például lakónegyedek kialakítására – van szükség a testmozgást ösztönző környezet kialakításához.

3.6 A „kerékpáros körök” már számos választ megfogalmaztak ezekre a kérdésekre. A szakértők a kerékpározást egyre inkább összefüggésbe hozzák az egészséggel. Nem csak azért egyébként, mert a kerékpározás hozzájárulhat az egészséges mennyiségű napi testmozgáshoz. Azt is jelezték, hogy bár a

<sup>(1)</sup> European Commission, DG XI: „Cycling: the way ahead for towns and cities”, Luxembourg, 1999.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2003. február 12-i határozata – Az Európai Parlament Regionális politikai, közlekedési és idegenforgalmi bizottsága, előadó: Juan de Dios Izquierdo Collado, 2002. december 9., JELENTÉS „Az európai közlekedési politika 2010-re: a döntés ideje” című európai bizottsági fehér könyvről, FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>.

<sup>(3)</sup> Lásd: [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org).

<sup>(4)</sup> Lásd: [www. http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm#policy](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

<sup>(5)</sup> COM(2005) 637 final.

kerékpározás a környezetvédelmi politika keretében hozzájárulhat a városi levegő finompor-tartalmának csökkenéséhez, elterjedését veszélyezteti a városi levegő minőségének rossz megítélése.

3.7 A mobilitás kezelésének egyre integráltabb megközelítésével egyre több figyelem fordult a kerékpár kínálta előnyökre is a forgalmi dugók problémájának megoldása vonatkozásában. Kiderült, hogy a munka- és lakóhely közötti mindennapos autózás mellett a társadalmi és pihenési célokat szolgáló gépkocsiforgalom is jelentős mértékben hozzájárul a torlódások kialakulásához, többek között a méretgazdaságosság kihasználása (például a kórházak összevonása, a városzéli nagy bevásárlóközpontok), és ennek következtében a hosszabb távolságok miatt. Félt, hogy ilyen körülmények között a kerékpár sokat veszít vonzerejéből.

3.8 Gyakori gond, hogy a belföldi közlekedés számára újonnan épített vagy kibővített infrastruktúra kettészeli a már létező vagy a jövőben kiépítendő kerékpárutakat, áthidalhatatlan vagy zavaró akadályt állítva a kerékpárosok elé – a szabadidős kerékpárosok elé is, akiket a kiterjedt közlekedési infrastruktúra jószerivel bezár lakónegyedükbe vagy városukba. Erre figyelni kell, és megoldást kell találni, ha új infrastruktúra épül mindenekelőtt az autó és a vasút számára. Ahol műszakilag lehetséges, az ilyen jellegű új infrastruktúrával párhuzamosan kerékpárutat is kellene építeni.

3.9 Ezzel összefüggésben megjegyzendő továbbá, hogy eszközöket – például minimális minőségi normákat – kellene kidolgozni az európai támogatással épített kerékpár-infrastruktúra vonatkozásában. A kellemes tartózkodást biztosító belvárosi légkör kialakításának egyes városok úgy adnak lendületet, hogy jó, kényelmes és biztonságos kerékpár-infrastruktúrát, például kerékpárutakat és kerékpárparkolókat létesítenek a belvárosban.

3.10 Európában Hollandiát tekintik az első számú kerékpáros országnak, ezért iránymutató szerepet tölt be. Ezt a hírnevet Hollandia nemcsak az Európán belüli kerékpáros mobilitásban való legnagyobb arányú részvételének köszönheti, hanem az 1990-1997 között megvalósított átfogó kerékpártervnek is („Masterplan Fiets”). Több európai ország követte a holland példát, meggyőződve arról, milyen fontos a központi kormányzat érdeklődése és (többek között pénzügyi) elkötelezettsége a jó kerékpár-politika iránt.

3.11 A holland kerékpárterv a szakaszokban való gondolkodás segítségével helyesen térképezte fel, hogy a jó kerékpár-politika nemcsak megfelelő (kényelmes, gyors és biztonságos) kerékpárutakról gondoskodik, hanem arra is figyelmet fordít, hogy a kerékpárt biztonságosan és egyszerűen el lehessen helyezni a lakóhely, a vasútállomás, a tömegközlekedési csomópontok, a buszmegállók és az úti cél közelében.

3.12 A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája (European Conference of Ministers of Transport, ECMT) néhány évvel

ezelőtt áttekintette az ECMT-tagállamok közlekedési politikáját<sup>(6)</sup>. Az áttekintésből kiderül, hogy csak nagyon kevés országnak nincs nemzeti kerékpár-politikája<sup>(7)</sup>. A különböző országokban természetesen eltérő a kerékpár-politika kerete, státusza és hatása. Az ECMT szerint az Európán belüli összes helyváltoztatásban a kerékpár átlagosan 5 %-ban vesz részt. Olyan országok, mint Dánia (18 %) és Hollandia (27 %), azt bizonyítják azonban, hogy sokkal nagyobb részvétel is lehetséges<sup>(8)</sup>.

3.13 A nemzeti – és helyi – szintű különbségek azt igazolják, hogy az egyes (ön)kormányzati politikák hatást tudnak gyakorolni a kerékpárhasználatra. Növekedési potenciál mindenekelőtt abban rejlik, ha 5-8 km-es egyéni helyváltoztatás esetén a személygépkocsi helyett a kerékpárra esik a választás. Az ilyen rövid távolságokra Európában jelenleg több mint 50 %-ban az autóhasználat jellemző. Még a 2 km alatti távolságokra is 30 %-os autóhasználatot mutattak ki<sup>(9)</sup>.

3.14 A kerékpár-politika mindenekelőtt arra irányul, hogy az ilyen rövid helyváltoztatásokra a kerékpárhasználat legyen jellemző. Időközben azonban már a hosszabb távok is figyelmet kapnak: a nagyvárosi területeken hosszabb távolságok megtételére különösen gyors, közvetlen kerékpárútvonalakat terveznek.

3.15 A rövid távolságokon történő kerékpárhasználat növekedési potenciálján alapulnak az arra irányuló számítások, hogy a jó kerékpár-politika mennyiben járulhat hozzá az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez. A legfrissebb számítások szerint például Hollandiában a rövid (7,5 km-nél rövidebb) autózások az autóforgalom összkibocsátásának mintegy 6 %-áért felelősek<sup>(10)</sup>.

3.16 A – saját tulajdonú, kölcsönzött vagy bérelt – kerékpár hozzájárulhat a tömegközlekedés gyakoribb használatához. A kerékpár ugyanis kibővíti azt a képzeletbeli kört, amelyen belül autó nélkül is percek alatt elérhető a vasútállomás, a buszmegálló vagy a tartózkodási hely.

3.17 A különböző európai országokban a kerékpár különböző mértékben veszi ki részét a helyváltoztatásokból. Ezek az eltérések nem magyarázhatók meg tisztán társadalmi, földrajzi, éghajlati és kulturális alapon, habár természetesen ezek a körülmények is szerepet játszanak<sup>(11)</sup>. A kerékpáros országokban fontos tényezőnek tűnik a jó kerékpár-politika mellett síkra szálló szervezetek jelentősége. Gyakran ezeknek köszönhetőek az átfogó nemzeti tervekre irányuló kezdeményezések.

<sup>(6)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling, (Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead) [A kerékpározást népszerűsítő nemzeti politikák (A fenntartható városi közlekedéspolitiká megvalósítása: a haladásért)], OECD Publications Service, 2004.

<sup>(7)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling [A kerékpározást népszerűsítő nemzeti politikák], 43. o.

<sup>(8)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling [A kerékpározást népszerűsítő nemzeti politikák], 20. o.

<sup>(9)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling [A kerékpározást népszerűsítő nemzeti politikák], 24. o.

<sup>(10)</sup> Lásd: <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

<sup>(11)</sup> Hollandiában az elmúlt években vizsgálni kezdték azt a tényt, hogy a például Marokkóból bevándorolt lakosság (és ezek másodnemzedéke) átlagosan jóval kevesebbet kerékpározik, mint a nem idegen származású hollandok. Lásd: „Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht” [Az idegen származásúak kerékpárhasználatát kiadványát], a kerékpározást ösztönző „Fietsberaad” szervezet kiadványa, 11a. szám, 2006. november, vö.: <http://www.fietsberaad.nl>.



Európai Bizottság (továbbra is) támogassa az ismeretek és a bevált gyakorlatok átadását, valamint a kerékpározásra irányuló figyelemfelkeltő tevékenységeket, és hogy a támogatását élvező, közlekedésre irányuló projektek számára kötelezővé tegye a kerékpár-politika (például a kerékpár és a tömegközlekedés kombinációja) integrálását.

4.7 A kerékpározás közel áll az emberekhez, és az egészséges és fenntartható életmód részeként hasznára válik, ha a kerékpár-politika a közlekedés területén kívül más politikaterületekbe is beépül. Így a kerékpár-politikát ajánlatos beépíteni az európai politikák továbbfejlesztésébe, méghozzá nemcsak a közlekedési és infrastrukturális politika, hanem a területrendezés – ezen belül a településfejlesztés –, környezet, gazdaság, egészségügy, nevelés és oktatás terén is. Többek között ezért ajánlatos továbbá, hogy az Európai Bizottság megfelelően megszervezze az Európán belüli kerékpározás nyomon követését, illetve a kerékpározással kapcsolatos adatok gyűjtését, és hogy ösztönözze a vizsgálati módszerek összehangolását.

## 5. Európai együttműködés az EuroVelo útvonalhálózat kiépítésében

5.1 Az EuroVelo projektet az Európai Kerékpárosok Szövetsége (*European Cyclists Federation*, ECF) 1995-ben indította útnak<sup>(18)</sup> azzal a célkitűzéssel, hogy 12 nemzetközi, hosszú távú, egész Európát – uniós és nem uniós államokat egyaránt – átszelő kerékpárútvonal épüljön ki. A javasolt útvonalak teljes hossza 66 000 km. Az útvonalak alapjául többnyire már létező helyi és regionális útvonalak szolgálnak. A projekt egész földrészt átfogó vetülete, a kerékpárútvonalak páneurópai hálózatának gondolata a kezdeti szakasz óta nagy lelkesedést vált ki.

5.2 A projekt különböző helyi, regionális és nemzeti kormányzatokat ihletett együttműködésre a nemzetközi hosszú távú kerékpárútvonalak létrehozása érdekében. Tavaly nyílt meg az EuroVelo 6 (Atlanti-óceán-Fekete-tenger). Az INTERREG-források fontos szerepet játszottak ezen útvonalak létrejöttében. Ugyanez érvényes az északi-tengeri kerékpáros útvonalra (North Sea Cycle Route) is, amely 2006 végén mint INTERREG-projekt készült el, és amelyet az ECF EuroVelo 12-ként kezel.

5.3 Az EuroVelo háttérben egy elismert transzeurópai kerékpárútvonal-hálózat (*TransEuropeanCyclerouteNetwork*) létrehozásának és karbantartásának az elképzelése áll – a vasúti és autópályahálózatokhoz, például a TEN-hez (*TransEuropeanNetwork*) hasonlóan. Magától értetődik, hogy ez nem annyira az európai közlekedés-politika, mint inkább az európai régiók idegenforgalmának és fejlődésének szempontjából kívánatos. Az útvonalak tartós keze-

lése és koordinációja, valamint a velük kapcsolatos tájékoztatás mellett fontos feladat természetesen a hálózat további tökéletesítése is. Az elhibázott beruházások elkerülése érdekében igen értékesnek bizonyultak az EuroVelo útvonalak létrehozásának minden fontos szempontjára kitérő, 2002-ben közreadott irányelvek. Az Európai Bizottságnak ajánlatos folytatnia az EuroVelo útvonalak kiépítésének támogatását, hogy létrejöjjön egy teljes európai kerékpárút-hálózat, azaz egy kerékpáros TEN.

5.4 Egyelőre nem vezetett megoldáshoz a North Sea Cycle Group partnerei között folyó vita arról, hogy a jövőben hogyan lehet biztosítani az útvonal folyamatosságát, marketingjét és a projektben részt vevő számos partner (8 ország mintegy 70 régiója) közötti együttműködést. Ez a kérdés a többi olyan nemzetközi hosszú távú kerékpárútvonal esetében is felmerül, amely projektfinanszírozással (gyakran 50 %-ban EU-forrásokból) épült ki, és nem talál megoldást az együttműködés és a közös marketing irányítására.

5.5 Sokat emlegetett megoldási lehetőség, hogy az útvonal infrastrukturális munkálatainak és útjelzésének elkészülte után az útvonal kezeléséről, koordinációjáról és az adminisztratív feladatok ellátásáról a nemzeti szintű szervezetek példáját követve egy, a Kerékpározók Európai Szövetségéhez (*European Cyclists Federation*, ECF) hasonló jellegű, európai szervezet gondoskodjon. Az ECF szerint nemzetközi, európai szinten megválaszolható komoly kérdést jelent az útvonalak minőségének tartós megőrzése az építési szakasz lezárulása után. Ajánlatos egy európai szervezetnek felvállalnia az EuroVelo hálózat és a különböző, projektbe torkolló EuroVelo útvonalak irányításával és szervezésével kapcsolatos feladatokat, hogy központilag lehessen ügyelni az infrastruktúra (ezen belül az útjelzések) karbantartásának és a kerékpárosok (többek között segélykérésre irányuló) tájékoztatásának folytatására. Számos más európai kezdeményezéshez és együttműködéshez hasonlóan ez esetben is szükség lesz az EU pénzügyi támogatására.

5.6 Az ECF a korlátozott eszközök ellenére fokozta az EuroVelo projekt érdekében tett erőfeszítéseket, hogy kidolgozza és megvalósítsa az imént vázolt probléma megoldását. Ennek része, hogy az EuroVelo 6 projekt keretében részt vesz az egységes, de minden országban jól alkalmazható és alakítható útjelzés további kidolgozásában, valamint ösztönzi a szóban forgó útjelző rendszer UNECE általi elfogadását<sup>(19)</sup>. Ajánlatos hivatalosan elismerni az ECF által az EuroVelo 6 partnerségi csoport keretében kidolgozott útjelző rendszer alkalmazását, valamint ösztönözni megvalósítását.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 25-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(18)</sup> Lásd: [http://www.ecf.com/14\\_1](http://www.ecf.com/14_1).

<sup>(19)</sup> Lásd: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>.