

PODNEBNE VOZOVNICE PO EVROPI

Kako naj bi podnebne vozovnice za javni prevoz izgledale in kako lahko pomagajo v boju proti podnebni krizi, energetski krizi in krizi življenjskih stroškov



GREENPEACE



Analiza po Greenpeace Central & Eastern Europe

IMPRINT

Greenpeace Central & Eastern Europe

Wiedner Hauptstraße 120-124

1050 Vienna, Austria

Telefon: +43 1 545 4580

Email: office@greenpeace.at

MAY 2023

Naslovna foto: © Gesche Jäger / Greenpeace

Foto odtisa: © Anne Barth / Greenpeace

VSEBINE

PODNEBNA VOZOVNICA - O ZAMISLI NA KRATKO	3
Primeri dobre prakse	6
Slovenija	8
Pričakovani vplivi na okolje, geopolitiko in družbene vidike	8
Možni načini financiranja	10
Greenpeacove zahteve za javni prevoz in podnebne vozovnice	11



PODNEBNA VOZOVNICA - 0

ZAMISLI NA KRATKO

Podnebne vozovnice definiramo kot cenovno ugodne dolgoročne vozovnice za javni prevoz, ki veljajo za vsa sredstva javnega prevoza v državi ali določeni regiji. Z zagotavljanjem cenovne dostopnosti javnega prevoza za vse lahko ljudje preidejo z osebnih avtomobilov na bolj zelene oblike mobilnosti in tako pomagajo pri spopadanju s podnebno krizo.

»Podnebne vozovnice«, ki spodbujajo uporabo javnega prevoza, se v Evropi vse bolj uveljavljajo. Sheme, ki so [omogočile brezplačen ali cenovno dostopnejši železniški in javni prevoz](#) v Evropi, so ob visoki inflaciji in močno naraščajočih stroških energije zmanjšale finančno breme potnikov, kar je [med ljudmi sprožilo valove navdušenja](#). Tovrstne sheme veljajo za ene najbolj priljubljenih političnih intervencij, kar ni presenetljivo, če pomislimo, da je mobilnost drugi največji strošek evropskih gospodinjstev.

Promet predstavlja tudi [25 % izpustov toplogrednih plinov v EU](#) in skoraj [70 % celotne porabe nafte v EU](#). Prehod z avtomobilskega in letalskega prometa na javni prevoz je ključna strategija za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in povpraševanja po nafti v Evropi. Če bi le pet odstotkov voženj z avtomobilom – kar je enako petim odstotkom prevoženih kilometrov ali eni od 20 voženj z avtomobilom – preusmerili na javni prevoz po vsej EU, bi se lahko povpraševanje po nafti zmanjšalo za približno [7,9 milijona ton](#), kar ustreza 25 milijonom ton izpustov CO₂.

Cena javnega prevoza je ključni dejavnik pri odločanju ljudi, ki imajo možnost izbire med avtomobilom in javnim prevozom. Znižanje cen je najhitrejši možni način za izboljšanje stanja, saj bi z močno politično voljo to lahko dosegli v zgolj nekaj tednih. Vse druge pomembne in nujne izboljšave javnega prevoza, kot so nabava novih vozil, prenova linij ali zaposlovanje novega osebja za povečanje pogostosti storitev, trajajo veliko dlje.

V luči reševanja krize življenjskih stroškov je sedaj pravi čas za politične ukrepe, ki jih ljudje lahko podprejo in ki temeljijo na skupnih evropskih vrednotah miru, enakosti, svobode gibanja in trajnosti.

Evropske podnebne vozovnice so odgovor na podnebno krizo, energetska krizo in krizo življenjskih stroškov. Poštene in cenovno ugodne vozovnice za javni prevoz bi vključevale vsa sredstva javnega prevoza, s čimer bi zagotovili, da se vsakodnevne potrebe po mobilnosti vseh ljudi v EU zadovoljijo takoj, hitro in na podnebju prijazen način.

Skupaj z kvalitetnimi storitvami javnega prevoza in gostim železniškim omrežjem po vsej EU, ki ne bi pozabil na nikogar, so podnebne vozovnice lahko obetavna vizija za prihodnost Evrope, ki jo potrebujemo takoj zdaj. Prihodnost Evrope, ki temelji na naših skupnih vrednotah in resnično spreminja življenja milijonov Evropejcev, ki se vsak dan odločajo o mobilnosti.

Greenpeaceova vizija podnebnih vozovnic

Sledeča merila so po mnenju Greenpeacea minimalni standardi, ki morajo biti izpolnjeni po vsej Evropi. So bistvenega pomena za oblikovanje poštene in cenovno dostopne podnebne vozovnice. Greenpeace meni, da je uvedba nacionalnih podnebnih vozovnic ključni prvi korak, na koncu pa bi morala biti na voljo enotna in cenovno ugodna podnebna vozovnica, ki bi veljala za vse države EU in vsa javna prevozna sredstva.

Enostavnost. Uporaba podnebnih vozovnic mora biti preprosta – ena vozovnica za vsa prevozna sredstva.

Veljavnost na širokem območju. Podnebne vozovnice – ki bodo verjetno najprej uvedene na nacionalni ravni – morajo veljati za veliko geografsko območje, na nivoju države ali vsaj večje regije. Vozovnice ljudem ne smejo olajšati zgolj poti na delo, temveč tudi vzpostavitev stika z družino, prijatelji in naravo. Vključevati morajo tudi čezmejni javni prevoz, vsaj za povezovanje sosednjih mest in regij.¹ Takšne določbe v prvi vrsti poskrbijo za potrebe čezmejnih dnevnih migrantov, podpirajo pa tudi čezmejno sodelovanje v vseh sektorjih.

Multimodalnost. Podnebne vozovnice morajo veljati za vsa javna prevozna sredstva: za lokalne, regionalne in medregionalne vlake, mestne, lokalne, regionalne in medkrajevne avtobuse (tako redne kot tiste na zahtevo), podzemne vlake in tramvaje, vodne avtobuse in trajekte² za linijske prevoze ter ponudbo prevozov invalidov preko kratkih razdalj, ki jih ločijo od najbližjega postajališča sredstva javnega prevoza.

Zanesljivost. Storitve, ki jih nudijo podnebne vozovnice, morajo biti dolgoročne, ne pa zgolj časovno omejeni »projekti«. Prehod iz avtomobilov lahko uspe samo z dolgoročno načrtovanim jamstvom.

Dolgoročnost. Podnebna vozovnica je običajno vozovnica, ki velja za daljše obdobje, običajno eno leto ali mesec (pogosto imenovana tudi »sezonska vozovnica«). V idealnem primeru bi bili na voljo obe možnosti, da bi jih lahko uporabljali tudičasni prebivalci in turisti.

Dostopnost za vse. Podnebne vozovnice morajo biti na voljo vsem ljudem v Evropi, vključno s prebivalci držav izven EU in turisti, in to brez omejitev. Omejitve na podlagi državljanstva ali druge diskriminatorne omejitve dostopa bi bile v nasprotju z načeli združene Evrope.

Cenovna dostopnost za vse. Strošek vozovnice ne sme biti previsok za nikogar. Cena mora biti odvisna od dohodka in BDP/IRC (indeks ravni cen) položaja države. Na primer, Greenpeace meni, da bi bila cena 1 € na dan za običajno vozovnico dovolj nizka za vse v Nemčiji.

Pravičnost in vključujočnost. Skupine s posebnimi potrebami in socialno ogrožene skupine bi morale biti upravičene do popustov ali brezplačnega dostopa do podnebnih vozovnic. To vključuje gospodinjstva z nizkimi dohodki, brezposelne, upokojene, otroke, študente in mladino do 26 let, invalide in njihove negovalce, prosilce za azil, begunce itd. Za ljudi, ki si ne morejo privoščiti pametnih telefonov oz. jih ne morejo upravljati, bi morale biti na voljo klasične vozovnice, za katere ni potreben dostop do spleta.

Primeri dobre prakse

¹ Primeri: Strasbourg in Karlsruhe morata biti dosegljiva tako s francosko kot nemško podnebno vozovnico, Bratislava in Dunaj tako s slovaško kot avstrijsko, Katowice in Ostrava pa tako s poljsko kot češko vozovnico.

² Taki, kot so običajno v uporabi kot množična prevozna sredstva v Benetkah, Amsterdamu ali Rotterdamu. Podnebna vozovnica ne rabi vključevati turističnih storitev, če so na voljo druga, hitrejša javna prevozna sredstva, četudi imajo reden vozni red ali so zakonsko opredeljena kot »javni prevoz«. Žičnice je treba vključiti le, če jih lokalno prebivalstvo uporablja kot najboljše javno prevozna sredstvo.

Idealna podnebna vozovnica ne obstaja še nikjer, a obstaja več primerov dobre prakse po državah.

Avstrija – “Klimaticket” ([‘podnebna vozovnica’](#)), je bila v Avstriji uvedena za stalno po ceni okoli 3 € na dan. Velja za vsa javna prevozna sredstva razen turistične ponudbe. Poleg tega so v vseh devetih provincah na voljo regionalne vozovnice po ceni od 1 € do 1,90 € na dan. Najbolj zapostavljene skupine so deležne vsaj 25-odstotnega popusta. Medtem ko je cena vozovnice na regionalni ravni precej ugodna, pa vozovnica za celotno Avstrijo zaradi svoje cene in potrebe po nakupu za celo leto izključuje določene skupine ljudi. Do sedaj je bilo prodanih več kot 200.000 podnebnih vozovnic (kar predstavlja približno 2,5 % odraslega prebivalstva Avstrije).

Nemčija – »Deutschlandticket«, prej znana kot »9-Euro-Ticket« – je bila prvotno [močno znižana mesečna prevozna vozovnica](#), ki je ljudem v Nemčiji v juniju, juliju in avgustu 2022 omogočala vožnjo z regionalnim javnim prevozom za 9 € na mesec. Vozovnica je bila velika uspešnica, saj jo je kupilo več kot 50 milijonov ljudi v Nemčiji. Prihranila je 1,8 milijona ton izpustov CO₂, preprečila mnoge prometne zastoje in pripomogla k manjši [uporabi avtomobilov](#). Nemška vlada se je nato odločila nadaljevati s stalno »podnebno vozovnico« od maja 2023 naprej za 49 evrov na mesec, kar je znesek, ki si ga marsikdo ne more privoščiti. Nemška vozovnica ne velja za vlake na dolge razdalje in ne nudi popustov za zapostavljene skupine.

Španija – Od septembra 2022 je [vožnja z vlakom brezplačna](#) za primestne in regionalne prevoze, vozovnice za več potovanj in vozovnice za lokalni prevoz (avtobus, podzemna železnica, tramvaj) pa so močno znižane (30–50 %). Leta 2023 so brezplačne sezonske vozovnice razširili na državne avtobusne linije. V primerjavi z januarjem in februarjem 2022 se je število potnikov v dnevni Renfe³ vlakih povečalo za [35,9 %](#). Uporaba regionalnih vlakov (»Media Distancia«) se je v istem obdobju povečala za 87,3 %. Nastopile pa so določene težave zaradi obvezne rezervacije sedežev, saj so nekateri rezervirali svoje mesto na vlak, na koncu pa se z njim niso peljali. Posledično so bili vlaki polno zasedeni, a so potovali s praznimi sedeži. To je mnogim ljudem preprečilo potovanje, saj svojega sedeža niso mogli rezervirati. Ta ukrep je bil podaljšan vsaj do konca leta 2023 z dodatnimi 700 milijoni evrov vključenih v državni proračun in dodatnimi 380 milijoni evrov za pripadajoči prispevek [lokalnega prometa](#). Vlada bo preučila učinke na promet in izpuste, po državnih volitvah leta 2024 pa bo na podlagi teh učinkov oblikovala trajno shemo vozovnic.

Luksemburg – “brezplačni javni prevoz za vse” – Od marca 2020 nikomur ni več treba kupiti vozovnice za uporabo luksemburškega omrežja javnega prevoza. To velja tudi za mednarodne migrante in tuje turiste, kar ni presenetljivo, saj se približno 45 % delavcev v Luksemburgu tja vozi iz sosednjih držav. Brezplačna vozovnica pa v Luksemburgu še ni pripeljala do množičnega prehoda z osebnega na javni prevoz. To je morda posledica

³ Renfe je španski državni železniški prevoznik.

dejstva, da več kot 200.000 ljudi, ki se vozijo v Luksemburg in iz njega, še vedno potrebuje drage vozovnice za druge države.

Malta – Od 1. oktobra 2022 je to druga država EU s [trajno brezplačnim](#) javnim prevozom za vse. Za razliko od Luksemburga v shemo niso vključena vsa prevozna sredstva (npr. hitre avtobusne linije in trajekti), uporabniki javnega prevoza pa morajo še vedno pokazati »Tallinja vozovnico«, ki po plačilu 15 € pristojbine za enkratno prijavo omogoča brezplačno potovanje. Cenovno ugoden javni prevoz na Malti je zato manj dostopen za nerezidente.

Estonija – V Talinu, glavnem mestu Estonije, je ves javni prevoz [brezplačen](#) že vse od leta 2013. Do leta 2018 je temu zgledu sledilo 11 od 14 okrožij, a je brezplačna vozovnica na voljo samo rezidentom. Ukrep je vodil v [1,2-odstotno povečanje](#) povpraševanja po javnem prevozu, vendar je treba poudariti, da so bile cene vozovnic v Estoniji nizke že prej, saj je približno 60 % prebivalstva potovalo brezplačno ali po znižani ceni.

Slovenija

14. mesto: Slovenija (18/100 točk)

Slovenija ima sistem elektronskih vozovnic (IJPP), ki uporabnikom omogoča, da vse vozovnice javnega prometa rezervirajo na eni kartici. Žal pa ne ponuja nobenih popustov za kombiniranje mest in regij, zaradi česar rezervacija vseh slovenskih regij na tej kartici nima smisla. Za prevoz od doma do šole lahko dijaki in odrasli v srednješolskem izobraževanju na svoji kartici IJPP rezervirajo subvencionirano letno vozovnico za 200 €. Poleg dostopnosti enostavnega sistema vozovnic sta Sloveniji nekaj točk prinesli tudi njena zmerna stopnja DDV (9,5 %) in brezplačni železniški promet za vse starejše nad 65 let.

14. mesto: Ljubljana

Slovenska prestolnica Ljubljana je na lestvici mest zbrala 79,8 od 100 točk in se uvrstila na 14. mesto. Leta 2019 je Ljubljana kopirala dunajski koncept vozovnice za 365 evrov »365-Euro-Ticket«. Starejši nad 65 let in invalidi lahko potujejo brezplačno, študenti pa imajo 70-odstotni popust. Letna vozovnica ne velja za vlake znotraj Mestne občine Ljubljana. Na voljo sta tudi letni vozovnici, ki za 490 € in 630 € kot dve dodatni prevozni coni vključujeta širšo metropolitansko območje Ljubljane.

Pričakovani vplivi na okolje, geopolitiko in družbene vidike

Uporaba avtomobila, zdravje in podnebje

Javni prevoz porabi veliko manj energije in povzroči veliko manj izpustov toplogrednih plinov (TGP) kot avtomobili ali letala. Po podatkih [EEA](#) vlaki v povprečju na ravni EU izpustijo 33 gramov toplogrednih plinov na potniški kilometer, avtobusi 80 gramov, avtomobili 143 gramov in letala 160 gramov. Izpuste vlakov je mogoče dodatno zmanjšati z uporabo obnovljive električne energije s strani železniških družb, kot to že počnejo avstrijske in nizozemske železnice. Izpuste TGP pri avtobusih je mogoče zmanjšati s prehodom na električne avtobuse, ki jih poganja obnovljiva elektrika.

Za ljudi, ki imajo možnost izbire med javnim prevozom in avtomobilom, je cena vozovnic za javni prevoz v primerjavi s ceno uporabe avtomobila (stroški goriva, cestnin in parkiranja) običajno ključni dejavnik pri izbiri prevoznega sredstva. Podatki o rezultatih uvedbe nemške vozovnice za 9 evrov, ki je bila v uporabi tri mesece poleti 2022, so pokazali, da je le-ta prihranila 1,8 milijona ton izpustov CO₂, preprečila mnoge prometne zastoje in pripomogla k [manjši uporabi avtomobilov](#).

Ponudba podnebnih vozovnic za vse v EU bi lahko prihranila 25 milijonov ton izpustov CO₂⁴, kar je enako vsem izpustom Latvije in Litve. To bi se zgodilo že, če bi zgolj 5 % poti z avtomobilom preusmerili na javni prevoz po vsej EU.

Energetska varnost in mir

Promet je največji porabnik nafte, saj porabi skoraj 70 % vse nafte v EU, od česar se je približno 90 % porabi za cestni promet. Ta nafta je skoraj v celoti uvožena, večino je pa prispevajo podjetja in vlade, ki podžigajo regionalne in notranje konflikte, ki ogrožajo svetovno varnost.

Spodbujati mir pomeni biti manj odvisen od takih držav. Cenovno dostopne vozovnice za javni prevoz bi zmanjšale povpraševanje po nafti in tako okrepile našo varnost. Podnebne vozovnice lahko prihranijo do 7,9 milijona ton nafte letno, vrednost katere, pri [ceni 76 evrov za sodček surove nafte](#) (cena z dne 25. aprila 2023), znaša približno 600 milijard evrov. Naj ponovimo: to bi dosegli že, če bi zgolj 5 % poti, opravljenih z avtomobilom, preusmerili na javni prevoz po vsej EU.

Prometna revščina in mobilnost kot osnovna pravica

Mobilnost – s 13 % vseh izdatkov – predstavlja [drugi največji strošek](#) evropskih gospodinjstev in je gonilna sila za naraščajočo krizo življenjskih stroškov in prometno revščino. Po mnenju [Evropskega parlamenta](#) je prometna revščina pogosto povezana s socialno ranljivostjo, kot je revščina

⁴ Izračun Greenpeaceovega [Poročila o rešitvah za prometni sektor](#).

gospodinjstev, brezposelnost ali zmanjšana mobilnost. Posebej prizadete socialne skupine so ženske, starejši, mladi, ljudje z nizkimi dohodki in invalidi. Življenje v manj razvitih regijah (podeželska, obrobna ali oddaljena območja, vključno z najbolj oddaljenimi regijami ali otoki) prav tako povečuje tveganje za prometno revščino.

Znižani stroški mobilnosti – zlasti cenejše vozovnice za javni prevoz – so torej enostavno in učinkovito sredstvo za zmanjšanje skupnih izdatkov gospodinjstev, ki ljudem v kriznih časih hkrati omogočajo izpolnjevanje osnovnih potreb, kot so obisk izobraževanja, nakup osnovnih stvari, ali srečanje s prijatelji in družino.

Možni načini financiranja

Zagotavljanje ugodnejših vozovnic za javni prevoz nazadnje pomeni tudi iskanje novih načinov financiranja, vsaj na začetku. Podnebne vozovnice bodo za začetek potrebovale javne subvencije na račun davkoplačevalcev. Bolj kot pa bo podnebna vozovnica uveljavljena, več ljudi jo bo kupilo, s tem pa se bo potreba po javnih subvencijah postopoma zmanjševala.

Kot kratkoročna rešitev za potrebe po javnem financiranju so davki na nepričakovane dobičke podjetij, ki uporabljajo fosilna goriva, najboljša možnost za mnoge⁵ države. Vendar pa trajno financiranje podnebnih vozovnic ne sme temeljiti zgolj na davkih na izredne prihodke, saj se pričakuje, da bodo le-ti nihali.

Dolgoročno bi bila postopno opuščanje okolju škodljivih subvencij in pravičen sistem obdavčitve, ki temelji na izpustih CO₂, najboljša načina za zagotovitev virov za podnebno vozovnico. To bi, recimo, delno dosegli s hitro in učinkovito uvedbo davka na kerozin ali uvedbo DDV na mednarodne letalske vozovnice. Davek na kerozin v višini 0,50 € na liter, kar je enako povprečnemu davku na cestno gorivo, bi lahko na primer prinesel približno 46,2 milijarde evrov na leto⁶. Splošni davek na izpuste CO₂ bi tudi lahko prispeval k financiranju javnega prevoza.

⁵ Večina naftnih podjetij po Evropi je trenutno zelo donosnih in ustvarja rekordne dobičke, ki jih je mogoče obdavčiti. Potencial davkov na nepričakovane dobičke iz sektorja nafte in plina je majhen samo v nekaj državah, kot je na primer Slovaška.

⁶ Na podlagi podatkov iz leta 2019: Leta 2019 je bilo v EU28 porabljenih [64.7 milijona ton](#) letalskih goriv oziroma 92,4 milijard litrov.

Velik prehod z avtomobilskega na javni prevoz bo prav tako zmanjšal stroške, ki jih z nesrečami ter negativnimi vplivi na zdravje in okolje povzročajo avtomobili. Eksterni stroški uporabe avtomobila so ocenjeni na 370 milijard evrov na leto, kar ustreza 3 % skupnega bruto domačega proizvoda (BDP) EU, ne vključujoč stroške, ki jih zaradi časovnih izgub povzročajo prometni zastoji – ti so ocenjeni na dodatnih 206 milijard evrov na leto. Tako lahko realno in dolgoročno zmanjšanje uporabe avtomobilov za 10 % s preходом na javni prevoz prihrani vsaj 37 milijard evrov na leto (izračun brez stroškov zastojev) ali 58 milijard evrov, vključno s stroški zastojev⁷.

Greenpeacove zahteve za javni prevoz in podnebne vozovnice

Greenpeacovi pozivi EU in vladam za javni prevoz na splošno

- Zagotovite dostop do javnega prevoza v vseh državah v Evropi za veliko večino prebivalstva.
- Na območjih z nizko gostoto prebivalstva razvijte storitve na zahtevo, da bi zagotovili javni prevoz za tiste, ki nimajo dostopa do rednih storitev.
- Močno povečajte javne naložbe na nacionalni, lokalni in EU ravni ter porabo za sisteme železniškega in lokalnega javnega prevoza, da boste lahko ponudili gosto mrežo po vsej EU, ki ne bo pozabila na nikogar.
- Povečajte pogostost storitev, da pritegnete nove uporabnike in podprete naraščajoče povpraševanje.
- Razširite multimodalne in intermodalne storitve, vključno z multimodalnimi informacijskimi sistemi in sistemi za izdajanje vozovnic, ter tako izboljšajte povezljivost in ljudem pomagajte pri prehodu z enega načina na drugega.

⁷ Eksterni stroški javnega prevoza so na zelo nizki ravni in jih za naše potrebe ne bomo upoštevali. Poleg tega bi 10-odstotno zmanjšanje uporabe avtomobilov vodilo v nižjo skupno stopnjo zastojev, zaradi česar je pričakovati, da bi bilo zmanjšanje eksternih stroškov višje od 10 % (stroški zastojev bi se zmanjšali za več kot 10 %, če bi se prevoz zmanjšal za 10 %).

Greenpeacovi pozivi nacionalnim vladam za podnebne vozovnice

- Države, ki še niso sprejele nobenega ukrepa glede cenovne dostopnosti javnega prevoza, morajo podnebne vozovnice uvesti čim prej, v skladu z zgoraj opredeljenimi merili. Če uvedba nacionalnih podnebnih vozovnic zaradi tehničnih ali političnih razlogov traja dolgo časa, lahko vlade začnejo s takojšnjimi ukrepi, da poskrbijo za dostopnejše cene javnega prevoza (npr. veliko španskih mest je znižalo stroške za 50 % ali več).
- Države, ki so že uvedle nekatere sheme podnebnih vozovnic, morajo izboljšati svoje sisteme, npr. z vključitvijo več prevoznih sredstev, izdelavo skupnih vozovnic s sosednjimi državami ali regijami, uvedbo nižjih cen vozovnic za zapostavljene skupine ali znižanjem cen. Nizozemska, Švica in Ciper bodo znižale cene svojih obstoječih omrežnih vozovnic in jih tako spremenile v prave »podnebne vozovnice«.
- Večina držav lahko zniža tudi DDV na javni prevoz. Zakonsko se DDV na vozovnice za javni prevoz lahko zniža na nič, kot so že storile Danska, Malta in (začasno) Finska.
- Vse države si morajo prizadevati za uskladitev socialnih tarif, kot so stopnje invalidnosti ter starost otrok, mladine in starejših.

Greenpeacovi pozivi na ravni EU

- Evropska komisija mora podpreti uvedbo podnebnih vozovnic po vsej EU in pozvati države članice k uvedbi podnebnih vozovnic.
- Vlade EU in institucije EU si morajo začeti prizadevati za podnebno vozovnico za celotno EU, ki bo na voljo vsem ljudem za čezmejna potovanja v EU.
- EU mora postopoma odpraviti oprostitve plačila davka na kerozin in preusmeriti javni denar v rešitve, kot so vlaki.
- EU mora poenostaviti in poenotiti sisteme izdajanja vozovnic.