

Objaśnienia dotyczące rozporządzenia o sektoralnym zakazie jazdy (pierwotnego brzmienia według krajowego dziennika ustaw LGBl nr 44/2016 oraz jego nowelizacji, krajowego dziennika ustaw LGBl nr 115/2016 i nr 81/2019)

Ad. § 1 (określenie celu):

Wprowadzenie sektoralnego zakazu jazdy przez Tyrol powołuje się na istotne cele o ochronie środowiska według IG-L i potwierdza tym samym, że rozporządzenie to opiera się na przepisach dotyczących utrzymania czystości środowiska, a nie na przepisach dotyczących ruchu drogowego. Więcej informacji na temat ustawy o ochronie środowiska IG-L, które zostały tutaj tylko powtórzone, znajdują Państwo w objaśnieniach dotyczących tej ustawy.

Ad. § 2 (obszar przeznaczony do rewitalizacji)

Zgodnie z § 10 ust. 1 fed. ustawy o ochronie środowiska według IG-L, postanowienie to definiuje jako obszar przeznaczony do rewitalizacji ten odcinek autostrady Inntal A 12, na którym emisje związane z transportem są główną przyczyną przekroczenia wartości granicznych na obszarze obciążonym reprezentowanym przez punkty pomiarowe zajazd Vomp A 12 i Kundl A 12.

Ad. § 3 (zakaz jazdy):

Ad ust. 1:

Podobnie jak w przypadku poprzednich rozporządzeń o sektoralnym zakazie jazdy, decydującym kryterium wyboru towarów objętych zakazem jest możliwość ich przewożenia w ramach transportu szynowego (w szczególności odległość transportowa, czas potrzebny na zrealizowanie przewozu, rodzaj towaru). Fakt, że określone rodzaje towarów w szczególnym stopniu nadają się do przewożenia w ramach transportu szynowego, potwierdził również Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w swoim wyroku Rs C-28/09. Wyniki postępowania skargowego zostały uwzględnione również w kwestii określenia obszaru objętego zakazem jazdy.

Celem rozporządzania jest uniknięcie objazdów i przeniesienie transportu towarów nadających się do przewiezienia w ramach transportu kolejowego na szyny. To ostatnie jest także szczególnie ważne dla zrozumienia, jakie konkretnie są to towary. W odniesieniu do poszczególnych grup towarów należy przy tym zwrócić uwagę na następujące kwestie:

Z uwagi na przepisy prawa unijnego nakazujące możliwie jak najszybsze przestrzeganie wartości granicznych, w ostatniej nowelizacji rozporządzenia, nr 81/23019 w krajowym dzienniku ustaw LGBl, rozszerzono grupę towarów objętych sektoralnym zakazem jazdy, aby zwiększyć efekt działań na rzecz polepszenia higieny powietrza. Dla nowych grup towarów przewidziano przy tym

odpowiedni okres przejściowy, aby dać danemu sektorowi gospodarki możliwość odpowiedniego dostosowania logistyki transportowej. Szczególną uwagę zwrócono także na to, aby w momencie wejścia zakazu w życie dostępna była odpowiednia liczba alternatywnych możliwości przewiezienia nowych grup towarów, przy czym za podstawę przyjęto założenia zachowawcze.

W odniesieniu do poszczególnych grup towarów należy zwrócić uwagę na następujące:

Odpady:

Są to ruchomości, których właściciel chce się pozbyć lub których już się pozbył lub, które należy zebrać, składować, przewieźć i traktować jako odpady, aby nie naruszyć interesów publicznych. Jeżeli dana rzecz jest odpadem w rozumieniu niniejszej definicji określonej w fed. ustawie o gospodarce odpadami z 2002 r. i występuje w europejskim wykazie odpadów, objęta jest przedmiotowym zakazem transportu.

Podczas realizacji transportu odpadów konieczne jest posiadanie dokumentów przewozowych określonych w normach krajowych i unijnych, które ułatwiają wykonywanie normy zakazującej.

Kamienie, ziemia, urobek:

W przypadku tej grupy towarów chodzi o materiał nieprzetworzony. Zakaz nie obejmuje półproduktów i produktów gotowych wykonanych z tych materiałów.

Kamienie:

Pod tym pojęciem należy rozumieć nieorganiczny, wydobyty materiał glebowy i skalny o dowolnej frakcji. Zakaz obejmuje kamienie naturalne lub bloki kamienne, a także marmur, ponadto szuter, kamień rzeczny i żwir (pokruszony lub przesiany), surowy kamień budowlany, kamień gipsowy i wapienny, pumeks (piasek pumekсовy, pumeks rozdrobniony), glinę, glinę zwykłą. Zakaz nie obejmuje piasków przemysłowych, takich jak np. skaień, piasek kwarcowy, mączka marmurowa, mączka kamienna, kaolin itd., a także produktów wyrabianych z kamienia, np. kostki brukowej.

Ziemia:

Jest to mieszanina organicznego i nieorganicznego, wydobytego materiału glebowego i skalnego.

Zakaz dotyczy wszystkich rodzajów ziemi, czyli humusu, ale także torfu lub ziemi ogrodowej. Zakaz nie dotyczy natomiast humusu, torfu i ziemi ogrodowej w standardowych opakowaniach dostępnych w handlu detalicznym.

Urobek:

Jest to organiczny i nieorganiczny, wydobyty materiał glebowy, który nie został zaklasyfikowany jako surowiec ani odpad.

Drewno okrągłe i korek:

Drewno okrągłe:

Mianem drewna okrągłego określa się bale drewniane lub drewno z pnia w części środkowej (a nie wierzchołek = element korony drzewa oraz chrust < 7cm); pojęcie to obejmuje również dłużycę i drewno nieprzecięte wzdłużnie.

Zakaz transportu dotyczy surowego drewna przed obróbką tartaczną, czyli drewna pozostawionego w swojej pierwotnej, okrągłej formie (z lub bez kory).

Zakaz nie obejmuje tarcicy i innych wyrobów z drewna, które zostały poddane już obróbce (np. drewna klejonego)

Korek:

Zakaz transportu obejmuje surowiec („korek naturalny”) nieprzetworzony lub tylko zgrubnie szlifowany (np. korowany lub szlifowany dwustronnie lub czterostronnie lub w formie granulatu). Zakaz nie dotyczy towarów produkowanych z korka naturalnego, takich jak np. płyty korkowe lub korki do butelek, pływalki korkowe dla rybołówstwa, materiał uszczelniający w maszynach i urządzeniach, korkowe wykładziny podłogowe, materiał wkładek do butów na bazie korka, materiał do izolacji budowlanej i cieplnej.

Pojazdy mechaniczne:

Zakaz obejmuje następujące pojazdy mechaniczne:

- Motorowery dwukołowe (kategoria L1e)
- Motorowery trójkołowe (kategoria L2e)
- Motocykle dwukołowe bez bocznego wózka (kategoria L3e)
- Motocykle dwukołowe z bocznym wózkiem (kategoria L4e)
- Motocykle trójkołowe (kategoria L5e):
- Czterokołowce lekkie (kategoria L6e):
- Czterokołowce (kategoria L7e)
- Samochody osobowe i wielozadaniowe (kategoria M1)
- Pojazdy do przewozu osób posiadające więcej niż osiem miejsc siedzących oprócz siedzenia kierowcy, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 000 kg (kategoria M2)
- Pojazdy do przewozu ładunków o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg (kategoria N1).

Cechy istotne dla przyporządkowania pojazdów do kategorii pojazdów mechanicznych od L1e do L7e określone zostały w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 stycznia 2013 r., cechy kategorii pojazdów mechanicznych M1, M2 i N1 określone zostały natomiast w § 4 fed. ustawy o pojazdach mechanicznych z 1967 r. uchwalonej w ramach wdrażania dyrektyw UE.

Zakaz obejmuje zarówno nowe pojazdy, które zasadniczo są produktami gotowymi (czyli wyposażone są co najmniej w silnik, podwozie i kadłub nadwozia

pojazdu), jak i pojazdy używane, które transportowane są razem za pomocą pojazdu ciężarowego.

Transport pojedynczych części pojazdów mechanicznych oraz same usługi holownicze realizowane na rzecz pojazdów, które uległy wypadkowi lub awarii w strefie głównej, nie podlega natomiast sektoralnemu zakazowi jazdy, ponieważ pojazd jest wówczas wywożony z tej strefy (patrz wyjątki dotyczące ruchu docelowego i źródłowego).

Rudy żelazne i nieżelazne:

Sektoralnemu zakazowi jazdy podlegają rudy żelazne i nieżelazne w stanie nieprzetworzonym (w stanie surowym).

Pojęcie rud nieżelaznych obejmuje przykładowo rudy miedzi, cynku, boksytu (rudy aluminium), manganu, chromu (chromit lub chromityty, rudy chromitytu), złota, srebra i ołowiu oraz ich koncentraty.

Stal, z wyjątkiem stali zbrojeniowej i konstrukcyjnej przeznaczonej do dostarczenia na place budowy:

Pojęcie stal odnosi się do stopów metali, których głównym składnikiem jest żelazo, a zawartość węgla wynosi od 0,002 i 2,06%.

Istnieją różne rodzaje stali, w szczególności

- ogólna stal konstrukcyjna
- stal automatowa
- stal zbrojeniowa (żelbet)
- stal szlachetna
- stal do nawęglania
- stal sprężynowa
- stal nierdzewna
- stal azotowana
- stal kwasoodporna
- stal sprężająca
- stal do głębokiego ciągnięcia
- stal do ulepszania cieplnego
- stali narzędziowa

Sektoralny zakaz jazdy obejmuje na przykład następujące wyroby ze stali:

stal surowa, półfabrykaty ze stali, takie jak kęsy, bloki, kęsiska i płytki, stal kształtowa, stal prętowa, gotowe wyroby ze stali gorącej do zbrojenia betonu, wyroby służące do budowy torowiska (szyny, podkłady itd.), wyroby do budowy ścianki Larsena (grodzice, pale wbijane itd.), blacha uniwersalna (walcowana na gorąco lub na zimno), bednarka (walcowana na gorąco lub na zimno), walcówka, blacha biała i taśma stalowa biała.

Zakaz nie dotyczy stali zbrojeniowej przeznaczonej do dostarczenia na place budowy.

Chodzi tutaj o stal stosowaną jako zbrojenie w budownictwie naziemnym i podziemnym lub zaprojektowaną do zastosowania w tym obszarze, czyli o wszystkie wyroby ze stali, które stosowane są do zbrojenia i sprężania konstrukcji betonowych, żelbetowych i z betonu sprężonego.

Wyroby te produkuje się w różnej formie.

Z zakazu wyłączone jest tylko bezpośrednio zaopatrywanie placów budowy w stal zbrojeniową i konstrukcyjną. Jeżeli towary te dostarczane są jedynie do centrum dystrybucyjnego, nie powinny zostać wyłączone z zakazu. Zaopatrywanie placów budowy można udokumentować np. poprzez okazanie odpowiednich dokumentów dostawy.

Marmur i trawertyn:

Marmur:

Marmur jest skałą osadową składającą się z takich minerałów jak kalcyt, dolomit i/lub aragonit.

Niepoddane obróbce bloki marmurowe zaklasyfikowano do grupy towarów „kamienie”, ten punkt dotyczy natomiast przetworzonych materiałów marmurowych. Dlatego sektoralny zakaz jazdy obejmuje elementy konstrukcyjne z marmuru, przykładowo kolumny marmurowe lub płyty elewacyjne, a także okładziny podłogowe i schodowe, flizy ścienne i elewacyjne z marmuru, nie dotyczy natomiast elementów wyposażenia wnętrz z marmuru.

Trawertyn:

Trawertyn jest porowatą skałą osadową określaną również jako martwica wapienna, tuf wapienny.

Zakaz jazdy obejmuje wyroby z trawertynu, przykładowo kamienia budowlanego oraz wyrobów z trawertynu służących do dekoracji elewacji, a także ścian wokół drzwi i okien.

Flizy (ceramiczne):

Flizy to sztuczne płytki ceramiczne stosowane jako okładziny ścienne i podłogowe wewnątrz i na zewnątrz budynku. Zakaz transportu nie obejmuje cegieł. Podstawowym materiałem jest w tym przypadku glina.

Flizami ceramicznymi określa się następujące przedmioty, dla których zastosowanie ma zakaz:

- fajans
- kamionka
- gres
- cotto
- terakota
- klinkier
- klinkier spoinowany

Papier i tektura

Sektoralny zakaz jazdy obejmuje papier i tekturę jako materiał podstawowy, czyli materiał stosowany przy innych procesach gospodarczych. Zakaz dotyczy materiałów używanych do wytwarzania produktów, a także papier gazetowy i podobny.

Zakaz nie obejmuje natomiast gotowych produktów z papieru i tektury, np. papieru do kopiowania w rozmiarach stosowanych w handlu detalicznym.

Wyroby związane z olejami mineralnymi w ciekłym stanie skupienia:

Zakaz obejmuje tylko ładunki masowe, czyli transporty kontenerowe tych wyrobów, a więc paliwa i oleje mineralne, pozyskiwane z nich wyroby destylowane, np. benzyna silnikowa, nafta oświetleniowa, olej napędowy, olej opałowy, smary, estry metylowe kwasów tłuszczowych (FAME) i mieszaniny FAME z olejami mineralnymi.

Cement, wapno, gips palony:

Cement jest nieorganicznym i niemetalicznym materiałem budowlanym. Jest drobno zmielony i zalicza się z tego powodu do towarów sypkich.

Wapno jest środkiem wiążącym stosowanym przede wszystkim jako materiał w branży budowlanej. W branży budowlanej wykorzystuje się go do produkcji zaprawy wapiennej, którą następnie stosuje się jako zaprawę murarską i tynkarską.

Gips palony wytwarzany jest w reakcji palenia pozyskiwanej metodami górniczymi skały gipsowej w temperaturze 120-160°C, w której to reakcji uwalniają się cząsteczki wody krystalizacyjnej. Po zmieszaniu z wodą materiał ulega ponownej krystalizacji i z powrotem tworzy się skała wyjściowa.

Zakaz obejmuje zarówno transport towaru sypkiego/transport kontenerowy jak i transport tego towaru w opakowaniach. Zakaz nie dotyczy jednak niewielkich opakowań, które dostępne są nie tylko w sklepach specjalistycznych, lecz również w wielu innych sklepach, a tym samym stanowią jedynie część transportu towarów zmieszanych przeznaczonego do zaopatrzenia tych sklepów (np. gips w opakowaniach kartonowych). Wg oceny ogólnej nie spełniają one tym samym – jak wykazano powyżej – decydujących kryteriów do uznania ich za towary nadające się do przewiezienia w ramach transportu kolejowego, a tym samym kryteriów zastosowanych w rozporządzeniu.

Za niewielkie opakowania uważa się np. opakowania o objętości do 10 kg.

Rury i profile drażone:

Zakaz obejmuje rury i profile drażone ze stali stanowiące półfabrykaty. Obejmuje także rury i profile drażone wyprodukowane w całości z innych materiałów, głównie z innych materiałów lub z tworzyw sztucznych, a także gotowe elementy konstrukcyjne, np. rury kanałowe i rury wodociągowe w zwykłych rozmiarach.

Zboża:

Zakazem objęty jest tylko transport zebranych ziaren, zakazem nie są objęte więc przetworzone produkty zbożowe, ponadto zakaz dotyczy tylko ładunków masowych tego towaru i przewozów realizowanych w celach związanych z działalnością gospodarczą, nie dotyczy natomiast opakowań w rozmiarach przeznaczonych dla handlu detalicznego.

Ad ust. 2:

Zarządzenie to jest zgodne z przepisami ustawowymi określonymi w § 10 ust. 1 zdanie trzecie fed. ustawy o ochronie środowiska IG-L.

Ad. § 4 (wyjątki):

Zgodnie z § 16 ust. 2 zdanie ostatnie fed. ustawy o ochronie środowiska według IG-L, premier rządu może w razie potrzeby określić dalsze wyjątki od zarządzonych ograniczeń ruchu w danym miejscu i czasie w ramach uzupełnienia wyjątków przewidzianych w ustawie. Umożliwi to w szczególności zarządzenie obowiązywania wyjątków ustawowych określonych w § ust. 2 14 fed. ustawy o ochronie środowiska IG-L w razie potrzeby także dla rozporządzeń określonych w § 16 ust. 1 pkt 4 fed. ustawy o ochronie środowiska IG-L.

Wyjątki określone w tym postanowieniu rozporządzenia są konieczne w szczególności dlatego, że opisywane tu działania nie mają oczywiście na celu całkowitego zatrzymania transportu towarów na tym obszarze, a jedynie przeniesienie go w uzasadnionym przez ekspertów zakresie z dróg na szyny.

Ad. ust. 1 i 3

Wyjątki dotyczące ruchu docelowego i źródłowego (ust. 1 lit. a i b i ust. 3):

Wyjątki dotyczące ruchu docelowego i źródłowego przewidziane w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu zasadniczo nie ulegają zmianie. Jedyna zmiana dotyczy wydłużenia strefy rozszerzonej na określony czas. Ponadto wyjątki dodatkowo zależne są od przestrzegania określonych standardów emisji spalin (norm Euro).

Wyjątki dotyczące ruchu docelowego i źródłowego uzasadnia fakt, że kolej stanowi opłacalną alternatywę dla transportu drogowego dopiero na większych odległości (od około 200 km). Dlatego przewozy na krótkie odległości (nieprzekraczające 200 km), w przypadku których załadunek i rozładunek pojazdów odbywa się w odpowiedniej – niezależnej od granic państw lub krajów związkowych – strefie rozszerzonej, nie będą podlegać zakazowi transportu. Ponadto, z powodów związanych z rentownością gospodarki lokalnej i regionalnej, przewidziano wyjątki dla przewozów, w przypadku których załadunek lub rozładunek odbywa się w strefie głównej. Regulacja dotycząca

strefy głównej przyczynia się również do utrzymania tej samej długości trasy w obrębie obszaru przeznaczonego do rewitalizacji. Przejazdy do i ze stacji przeładunkowych byłyby wielokrotnie bardziej szkodliwe dla środowiska niż bezpośrednie przejazdy do i z zakładów położonych na terenie strefy głównej. Także Europejski Trybunał Sprawiedliwości potwierdził w swoim wyroku Rs C-28/09 z 21 grudnia 2011 r., że działania mające na celu regulację ruchu lub wywarcie wpływu na przewoźników, takie jak sektoralny zakaz jazdy, z reguły przewidują wyjątki dotyczące przewozów mających swoje miejsce docelowe lub wyjściowe na obszarze, którego zakaz dotyczy, i nie zakwestionował z tego powodu regulacji dotyczącej ruchu docelowego i źródłowego zawartej w sprawdzanym wówczas rozporządzeniu o sektoralnym zakazie jazdy z 2009 r. Wskazując na to, że do regulacji dotyczącej strefy należy włączyć także okręgi administracyjne leżące poza terytorium Austrii, Trybunał Sprawiedliwości podkreślił również pozbawiony cech dyskryminacji charakter regulacji dotyczącej strefy.

Zgodnie z powyższym, strefy te zdefiniowano w następujący sposób:

Strefa główna:

Okręgi Imst, Innsbruck Stadt, Innsbruck Land, Kufstein, Schwaz.

Terminale przeładunkowe obsługujące strefę główną znajdują się w Hall in Tirol i w Wörgl. Dojazd do obu tych terminali przeładunkowych oznaczać będzie, w przypadku punktu rozpoczęcia lub zakończenia przewozu w strefie głównej, skorzystanie z dużych dróg w strefie, w której obowiązuje zakaz. W niektórych przypadkach, skorzystanie z transportu kolejowego prowadzić będzie nawet do objazdów na terenie obszaru przeznaczonego do rewitalizacji. Dlatego strefę główną należy wyłączyć z sektorального zakazu jazdy.

Strefa rozszerzona:

Austria: Okręgi Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte, i Zell am See.

Niemcy: Powiaty Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (łącznie z samym miastem) i Traunstein.

Włochy: Wspólnoty okręgowe Eisacktal, Pustertal i Wipptal.

Strefa rozszerzona znajduje się w promieniu około 100 km wokół centralnego punktu obszaru przeznaczonego do rewitalizacji (Schwaz). Średnica tej strefy wynosi tym samym ok. 200 kilometrów i spełnia tym samym wymogi dotyczące opłacalnego załadunku kolejowego. Zakaz nie dotyczy np. transportów z Rosenheim do Brixen lub z Landeck do Zell am See.

Jednakże w okresie przejściowym teren strefy rozszerzonej zostanie poszerzony i obejmował będzie do końca 2020 r. także następujące obszary administracyjne:
– austriackie okręgi Bludenz i Feldkirch,

- szwajcarski kanton Graubünden i
- Księstwo Liechtenstein.

Stanie się to dlatego, że dla niektórych miejsc docelowych w ruchu wschód-zachód niedostępne są równoważne połączenia drogowe wiodące przez Niemcy. Przedmiotowe (długodystansowe) przewozy można wprowadzić realizować w ramach transportu szynowego, jednak w przypadku połączenia zachód-wschód dostępny jest jedynie transport ładunków wagonowych (WLV) i transport kombinowany nietowarzystający (UKV). Na tym połączeniu nie jest dostępny system transportu samochodów ciężarowych na platformie kolejowej RoLa jako wygodna i możliwa do skorzystania bez specjalnych nakładów logistycznych alternatywa związana z transportem szynowym. Z tego powodu, dla wskazanych wyżej miejsc docelowych została stworzona na czas określony możliwość dalszej realizacji przewozów na autostradzie A 12 Inntal, czyli na obszarze objętym zakazem.

Dzięki temu sektor gospodarki, którego dotyczy zakaz, będzie miał więcej czasu na przedstawienie logistyki transportowej na stosowanie innego rozwiązania, kosztowniejszego w porównaniu do systemu transportu samochodów ciężarowych na platformie kolejowej RoLa. Poszerzenie na czas określonej strefy rozszerzonej nie powinno jednak spowodować pogorszenia się jakości powietrza w porównaniu ze stanem obecnym. Dlatego przewozy na terenie poszerzonej na czas określony strefie rozszerzonej, mające swoje miejsce docelowe lub początkowe w okręgach lub na obszarach administracyjnych zaliczonych tymczasowo do tej strefy (np. w przypadku przewozu z okręgu Kitzbühel do okręgu Bludenz), trzeba realizować za pomocą pojazdów spełniających normę emisji spalin Euro VI. Oznacza to zaostrożenie przepisów w stosunku do wspomnianych już w § 3 ust. 1, nowych wymogów dotyczących norm emisji spalin, jest jednak zgodne z aktualnie obowiązującym stanem prawnym, według którego tego rodzaju przewozy, z uwagi na generalny wyjątek dotyczący normy emisji spalin Euro VI, można realizować tylko za pomocą pojazdów spełniających tę normę emisji spalin.

Spełnienie określonych standardów emisji spalin jako kolejny – wspomniany na wstępie – warunek poruszania się po strefie objętej zakazem w ramach wyjątku gwarantuje, że pomimo przewozów realizowanych w związku z ruchem docelowym i źródłowym, emisje NO_x na obszarze przeznaczonym do rewitalizacji utrzymane zostaną na możliwie jak najniższym poziomie. Pomimo uargumentowanej powyżej konieczności realizacji tych przewozów, ograniczenie to jest zasadne ze względu na wciąż znaczne zanieczyszczenie powietrza substancjami szkodliwymi. Zróznicowanie w czasie momentu wejścia w życie przepisów dotyczących norm emisji spalin Euro następuje ze względu na nakaz zachowania proporcjonalności, a zwłaszcza wymóg wskazanych w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Mimo naszych najlepszych starań wszystkie powyższe informacje mają tylko i wyłącznie charakter interpretacyjno-informacyjny i nie mają żadnych wiążących informacji prawnych – dlatego nie odpowiadamy za ewentualne szkody spowodowane użyciem tych informacji.

W przypadku zainteresowania wiążącymi informacjami lub jakimikolwiek pytaniami w związku z sektoralnym zakazem jazdy przez Tyrol w Austrii lub innymi, prosimy kierować oficjalne zapytania pisemne na adres mailowy: office@hga-com.at

Dziękujemy za uwagę!
Zapraszamy do współpracy!
Andrzej Antoni Adamczyk
Tel.: +43 1 972 30 15
E-Mail: office@hga-com.at