

[REDACTED]

25.10.2020r.

URZĄD  
OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
2020 -10- 30  
WPŁYNEŁO  
L.dz. .... zał. ....



URZĄD  
OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
2020 -10- 30  
WPŁYNEŁO  
L.dz. .... zał. ....

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów  
pl. Powstańców Warszawy 1  
00-950 Warszawa  
E-mail: uokik@uokik.gov.pl

Szanowni Państwo,

zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) niniejszym składam petycję w interesie publicznym oraz podmiotu wnoszącego przedmiotową petycję wobec nadużywania zasad uczciwej konkurencji w Polsce w przedmiocie tymczasowych barier drogowych oraz zdominowania rynku w Polsce przez produkty z Niemiec.

Wobec naruszania zasad uczciwej konkurencji w zakresie wprowadzenia i stosowania tymczasowych barier betonowych, mając na uwadze Państwa jako Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, którego w zakresie jest dbałość o właściwe funkcjonowanie konkurencji, jako dobra publicznie pożądanego zwracam się do Państwa z prośbą o pomoc w przedmiocie sprawy, w tym w zakresie możliwości wprowadzenia polskiego innowacyjnego produktu na polski rynek zamiast stosowanych produktów niemieckich, które nie dość że zalały nasz kraj to jeszcze moim zdaniem nie spełniają wymogów obowiązującego polskiego prawa.

Proszę Państwo o pomoc, gdyż dotychczasowe próby wyjaśnienia zagadnienia warunków legalnego wprowadzenia do obrotu i stosowania mobilnych barier tymczasowych, jakie podejmowałem samodzielnie w ciągu ostatnich 2 lat (od marca 2019 r.), korespondując m. innymi z GDDKiA oczywiście, ale także z: Głównym Urzędem Nadzoru Budowlanego – Departament Wyrobów Budowlanych, Departamentem Architektury, Budownictwa i Geodezji Ministerstwa Rozwoju oraz Departamentem Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, kończyły się niepowodzeniem w tym sensie, iż nie uzyskiwałem jednoznacznych odpowiedzi na pytanie: jakie dokumenty zobowiązany jest przedłożyć podmiot wprowadzający produkt (bariery tymczasowe) do obrotu i stosowania?

Nie bez znaczenia, sądzę, w tym temacie jest fakt, że wskutek dotychczasowych rozlicznych działań, na rynku polskim utrwalił się taki stan, że przy realizacji robót drogowych (remontów, przebudów), jako barier tymczasowych zabezpieczających używa się w około 90%, wyrobów firm zagranicznych (niemieckich): Nissen StelPro 500 (600), Miniguard, Reblac itp. Jest to dla mnie niezrozumiałe i chcę wierzyć, że dzieje się tak, tylko z powodów związanych z pewną mentalną trudnością, uwolnienia się przez urzędników GDDKiA, od pewnych utartych dotąd stosowanych schematów organizacyjnych przy realizacji robót, które niestety skutecznie blokują możliwość wprowadzenia polskiego produktu na nasz rynek, tak aby to polska firma mogła płacić podatki i wspomagać nasz budżet a nie transferować środki finansowe na zachód.

[REDACTED]

Jestem polskim przedsiębiorcą od lat działającym w branży drogowej, który pięć lat temu podjął wysiłki na rzecz zaprojektowania i wytworzenia tymczasowych barier drogowych jako w pełni polskiego wyrobu. Podkreślam, że bariery [REDACTED] są w całości polskim projektem – efektem myśli technicznej polskich inżynierów, wyprodukowanym przez krajowe wytwórnie [REDACTED] oraz [REDACTED].

Łączne zatrudnienie w tych firmach to około 300 osób, tzn. 300 rodzin polskich. Przedsięwzięcie którego się podjęliśmy miało być z założenia kołem zamachowym rozwoju naszych firm i pozwolić nam na prowadzenie dalszych prac badawczych nad budową całej rodziny systemów barier tymczasowych o różnych parametrach, z powodu nieprzestrzegania prawa przez urzędników GDDKiA, stało się zmarnotrawieniem naszych wysiłków oraz zainwestowanych środków pieniężnych. Nadmienię tutaj, że wszystkie prace wykonaliśmy ze środków własnych oraz kredytów – bez pomocy Państwa Polskiego oraz dofinansowań Unijnych.

**Istota problemu:** warunki legalnego wprowadzania do obrotu i stosowania w tymczasowych organizacjach ruchu, mobilnych barier ochronnych tj. ciągów elementów barier, wzajemnie połączonych (często w wielokilometrowych konfiguracjach), spoczywających swobodnie na nawierzchni drogi i przy zakotwieniu w podłożu ich elementów początkowych i końcowych (przy czym zakotwienie nie zawsze jest stosowane) i zasadnicze kwestie szczegółowe, jakie była rozstrzygane w tym zakresie:

1. Przesłanki uznawania barier tymczasowych mobilnych jako wyrób budowlany (zgodnie z CPR tj. *Rozporządzeniem PE i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011r.*) i w związku z tym konieczności stosowania *Rozporządzenia* Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobów deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. z 2016 r. poz.1966), przy wprowadzaniu wyrobu budowlanego tzw. drogą krajową – tu *GUNB-DWB* konstatawał, cyt.: „ ... wynika, że jeżeli wyrób nie został wyprodukowany i wprowadzony do obrotu w celu trwałego wbudowania w obiektach budowlanych lub ich częściach, wyrób taki nie spełnia kryteriów ww. definicji wyrobu budowlanego. Należy jednakże przy tym zauważyć, że „tymczasowy obiekt budowlany” – również jest obiektem budowlanym (zob. art. 3 pkt 5 ustawy – *Prawo budowlane*). Natomiast fizyczna możliwość łatwego montażu, demontażu i ponownego zastosowania wyrobu – nie wyklucza, według opinii *GUNB*, możliwości oceny takiego wyrobu jako przeznaczonego do trwałego wbudowania w obiekt budowlany. Możliwości dokonania takiej oceny nie wyklucza również przeznaczenie wyrobu określone jako „dla czasowych organizacji ruchu”. W przypadku tymczasowych barier drogowych istotne, według opinii *GUNB*, może być zatem ustalenie, czy te bariery są przeznaczone do połączenia z obiektem lub gruntem i w jaki sposób.”

Podstawowym aktem normatywnym regulującym stosowanie urządzeń brd (bezpieczeństwa ruchu drogowego) jest *Rozporządzenie* Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz 2311), w którym zapis zawarty w pkt 7.1 załącznika nr 4 stanowi, cytuje: *“Do czasowej organizacji ruchu stosuje się bariery ochronne o poziomie powstrzymywania określonym zgodnie z normą przenoszącą normę EN 1317. Bariera od strony najazdu i zakończenia powinna posiadać nachylone do powierzchni korony drogi odcinki końcowe zagłębione i zakotwiczone poniżej poziomu*


[REDAKCYJNE KREŚCENIA]

gruntu lub inne zakończenia spełniające wymagania normy przenoszącej normę EN 1317”.

W mojej ocenie, zapis ten, uwzględniając jego drugie zdanie, z którego wynika konieczność zakotwienia końcowych i początkowych elementów barier tymczasowych wprost przenosi je w domenę wyrobów budowlanych a uwzględniając opinię GUNB w tej sprawie, ciąg barier ustawionych na drodze należy traktować jako tymczasowy obiekt budowlany (skonstruowany z wyrobów budowlanych). Niestety, każdy z organów oceniających sprawę, manipuluje prawem w ten sposób, że w swoich analizach ogranicza się do odczytywania tylko zdania pierwszego (zapisu w pkt 7.1 załącznika nr 4), uznając za wystarczające wymogi z niego wynikające (zasadniczo jeden wymóg, jaki zawarty jest w normie EN 1317, definiujący bariery tymczasowe jako bariery o niskich poziomach powstrzymywania).

Trzeba sobie tu uświadomić, że zdefiniowanie barier mobilnych jako wyrób budowlany (właściwie zestaw wyrobów budowlanych), niesie za sobą konieczność wdrożenia do zastosowania na drodze krajowej, przy wprowadzeniu go do obrotu i stosowania, tj. wypracowania Krajowej Oceny Technicznej (po potwierdzeniu parametrów technicznych w testach zderzeniowych), certyfikowania warunków jego produkcji gwarantujących zachowanie stałości właściwości użytkowych (opracowanie i wdrożenie tzw. ZKP dla zakładów produkujących ten wyrób) – dopiero wówczas, zgodnie z literą *Rozporządzenia* Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r., producent ma prawo do wystawiania tzw. krajowej deklaracji właściwości użytkowych i oznakowania go znakiem budowlanym „B”. Może więc to jest zasadniczy powód przyjmowania (przez wywoływane przez mnie organy państwowe), uproszczonej (!) procedury potwierdzania legalności stosowania barier i wymaganie od firm je wprowadzających do obrotu, jedynie testów zderzeniowych potwierdzających ich (sic!) niskie poziomy powstrzymywania (T1, T2 i T3).

2. Ogólne kryteria stosowania barier mobilnych jako urządzeń brd w świetle obowiązującego w tej materii prawa tj. wymienionego wcześniej: *Rozporządzenia* Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku – tu odpowiedzi udzielił pismem Departament Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, w dniu 23 grudnia 2019r. – sygn. DDP-4.0212.42.2019 – pozwolę sobie zacytować odpowiednio szeroki jego fragment, ponieważ jest on znakomitym potwierdzeniem prezentowanego przez nas osądu, co do uwarunkowań jednej z możliwości legalnego zastosowania tymczasowych barier drogowych: „Reasumując, stosowanie tymczasowych barier ochronnych (w tym również na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad) uregulowane jest przede wszystkim w załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Zgodnie z przedmiotowymi regulacjami na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone, dla których:
  - wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych – w odniesieniu do wyrobów podlegających tej certyfikacji,

- 
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat zgodności lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną – w odniesieniu do wyrobów niepodlegających certyfikacji,
  - wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa.

Tylko tyle i aż tyle – precyzyjnie enumerowano możliwe warianty dokumentów, jakie zobowiązany jest przedłożyć podmiot wprowadzający bariery tymczasowe do obrotu i stosowania. I cóż z tego – w późniejszych analizach dotyczących już konkretnych, wskazywanych przeze mnie przypadków, zarówno przedstawiciele GDDKiA, jak również Ministerstwo Infrastruktury (sprawujące nadzór nad Generalnym Dyrektorem GDDKiA) nie potrafiło wskazać, w który z wymienionych *tiretów* dany przypadek się wpisuje. Znamienną również jest zaskakująco jednolita linia interpretacyjna zagadnień (w mojej ocenie merytorycznie błędną), jaką przyjęły, realizowały i nadal kontynuują zarówno GDDKiA w Warszawie, jak i organy je nadzorujące oraz w ogólności nadzorujące rynek budowlany.

Skutkuje to tym, że na polskich drogach (nowobudowanych i remontowanych przez GDDKiA), z uwagi na bardzo liberalne (wręcz permissywne) podejście tegoż organu ukształtował się „nowy ład” polegający na:

- wprowadzaniu do obrotu i zastosowania barier tymczasowych bez właściwych dla nich potwierdzeń legalności w świetle obowiązującego w tej materii prawa tj.: *Rozporządzenia* Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz 2311), w szczególności załącznika Nr 4, pkt 7.1 tego aktu normatywnego oraz *Rozporządzenia* Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobów deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. z 2016 r. poz.1966) - w sytuacji, gdy zgodnie z CPR (*Rozporządzenie PE i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011r.*) zastosowane bariery powinny zostać zdefiniowane jako wyrób budowlany,
- stosowaniu urządzeń brd (barier tymczasowych) o zaniżonych parametrach technicznych np. na remontowanych drogach krajowych, gdzie zgodnie z założeniami TOR (tymczasowej organizacji ruchu) odbywać się ma ruch samochodów ciężarowych, wykorzystywane są bariery przeznaczone do ograniczania ruchu aut tylko osobowych (poddawane tylko testom zderzeniowym TB21 wg PN-EN 1317-2), podczas gdy powinny one cechować się pozytywnym wynikiem w bardziej rygorystycznym teście TB41,
- relatywizowaniu (przy ocenie stanów prawnych dla danych przypadków) ustaleń zawartych w ww. Rozporządzeniach, skutkujące przyjęciem pragmatyki takiej, że wystarczającym dla potwierdzenia legalności wyrobu (bariery tymczasowej), jest okazanie przez wykonawcę robót jedynie wyników testów zderzeniowych; takiej relatywizacji podlegają również szczegółowe pojęcia dotyczące urządzeń brd, np. niedopuszczalne jest, w mojej ocenie, zamienne stosowanie pojęć: bariera tymczasowa i separator ruchu – takie stanowisko potwierdza również Sekretariat

[REDACTED]

Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazując, że: „separatorów ruchu i drogowych barier ochronnych nie można traktować jako rozwiązań zamiennych, ponieważ są to odrębne typy urządzeń bezpieczeństwa ruchu, zatem możliwości ich stosowania na drogach określają odrębne przepisy”.

Osobną kwestią może być tutaj prawidłowe rozliczenie prowadzonych przez GDDKiA wszystkich budów z użyciem barier tymczasowych bez wymaganych krajowym prawem dokumentów w kontekście zapisów art. 2 pkt 7 rozporządzenia 1083/2006, cyt; 6. Nieprawidłowości dotyczące realizacji projektu – 812 Przedsięwzięcie wykonane niezgodnie z przepisami – Action not carried out in accordance with rules (przedsięwzięcie zostało zrealizowane niezgodnie z obowiązującymi przepisami, np. budowlanymi).

Jako jeden z przykładów niech posłuży postępowanie przetargowe prowadzone przez GDDKiA na: „Remont autostrady A2 na odc. Koło – gr. województwa” (nr przetargu O.PO.D-3.2412.6.2019) w którym to jako element Opisu Przedmiotu Zamówienia Zamawiający zamieścił projekt tymczasowej organizacji ruchu – Opis techniczny w pkt 1.11.3 [Pozostałe elementy]: „*dla rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu w momencie prowadzenia ruchu jedną jezdnią zaprojektowano tymczasową barierę dzielącą typu np. MiniGuard lub odpowiadającą, o parametrach T3/W4/A*”

Ustawodawca, co do zasady, w art. 29 ust. 3 ustawy Prawo zamówień publicznych zakazuje dokonywania opisu przedmiotu zamówienia poprzez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, wskazuje jednak, że zamawiający może oprzeć opis przedmiotu zamówienia na znakach towarowych, patentach, pochodzeniu produktu w przypadku, gdy jest to uzasadnione specyfiką danego zamówienia i zamawiający nie może w inny sposób opisać jego przedmiotu. Wskazanie więc znaku towarowego, patentu lub pochodzenia jest wyjątkiem od reguły i nie powinno być interpretowane rozszerzająco. W każdym przypadku, gdy obiektywnie możliwe jest opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niewymagający ich wskazania, zamawiający powinien się do tego zastosować. Wynika z tego, iż zamawiający nie może używać ww. określeń w każdym przypadku, musi być w stanie wykazać, iż konieczność posłużenia się ww. określeniami spowodowana jest szczególnym rodzajem zamówienia lub niemożnością opisu przedmiotu zamówienia z zastosowaniem obiektywnych cech jakościowych lub technicznych. () Przepis art. 29 ust. 3 ustawy Prawo zamówień publicznych ma charakter przepisu *lex specialis*, oznacza to, iż w każdym przypadku, gdy zamawiający ma możliwość opisanie przedmiotu zamówienia bez konieczności posłużenia się nazwami własnymi to powinien tak postąpić. Tak też mamy w tym przypadku, gdzie nie ma żadnej konieczności wskazywania nazwy własnej bowiem wystarczy wskazać wymagany parametr techniczny bariery tymczasowej. Wobec czego GDDKiA bezprawnie preferuje rozwiązania jednej z firm w Polsce. Ponadto wskazać należy, iż nie jest rolą wykonawców biorących udział w postępowaniu przetargowym wykazywanie błędów i nieprawidłowości w OPZ za który odpowiada Zamawiający – w ilu takich przetargach GDDKiA przechodzą takie nielegalne preferencje, których inni wykonawcy na etapie postępowania przetargowego ich nie wyłapią i nie wykażą? (vide Państwa opinia: <https://www.uzp.gov.pl/baza-wiedzy/interpretacja-przepisow/opinie-dotyczace-ustawy-pzp/przygotowanie.-wszczecie-i-przebieg-postepowania-o-udzielenie-zamowienia-publicznego/opinia-dotyczaca-opisu-przedmiotu-zamowienia>). Powyższy zapis stanowi jasne naruszenie zasady równego traktowania wykonawców oraz zasady uczciwej konkurencji i jest niezgodny z dyspozycją art. 29 ust. 2 i 3 ustawy Pzp – vide odpowiedź na pytanie 11 pismo O.PO.D-3.2412.6.2019.mk z dnia 08.03.2019r.

[REDACTED]

Drugim przykładem tego samego postępowania przetargowego jest wskazanie w pierwotnym Opisie Przedmiotu Zamówienia wymogu barier tymczasowych w zakresie konieczności posiadania parametru T1/W2/A (wskazanego przez projektanta Pana [REDACTED], który winien być wymagany na tymczasowych organizacjach ruchu gdzie dopuszczony jest ruch samochodów ciężarowych z jakim niewątpliwie mamy do czynienia na autostradzie A2. GDDKIA niezgodnie z prawem obniżyła ten parametr o udzielonej odpowiedzi na pytanie nr 12 do parametru T1/W4/A wymaganego na drogach gdzie nie mamy ruchu samochodów ciężarowych – vide pismo O.P.O.D-3.2412.6.2019.mk z dnia 08.03.2019r. Kolejna ewentualną nieprawidłowością w tym zakresie do sprawdzenia przez UZP jest kwestia udzielania odpowiedzi na pytanie nr 12 zmieniającej w/w parametr bariery tymczasowej bez zmiany treści OPZ przez GDDKIA. Czy w takim przypadku wiążące dla wybranego wykonawcy, z którym GDDKIA podpisała umowę jest pierwotny parametr T3/W4/A zawarty zarówno w Opisie projektu tymczasowej organizacji ruchu jak również na rysunkach stanowiących jego załączniki, czy też wiążące dla nowego wykonawcy jest parametr wskazany w udzielonej odpowiedzi, tj. T1/W4/A ? – vide najnowsze orzecznictwo KIO w przedmiocie sprawy.

**Mając na uwadze powyższe proszę się nie ograniczać w zakresie kontroli tylko do tych powyżej przywołanych przykładów, które należy traktować jako przykład naruszenia zasad równego traktowania wykonawców, zapewniania uczciwej konkurencji, bezstronności i obiektywizmu oraz zasady legalizmu. Takie postępowanie urzędników GDDKIA, może mieć znamiona ograniczenia konkurencji oraz nadużywania pozycji dominującej w Polsce dzięki szczególnemu promowaniu innych produktów np. poprzez wskazywanie w przetargach publicznych nazw własnych oraz dopuszczanie do stosowania barier tymczasowych nie spełniających wymogów prawa, przez co producenci z Niemiec uzyskali w tym zakresie na rynku w Polsce pozycję dominującą.**

Wracając do barier tymczasowych i naszej konstrukcji, prosta i relatywnie tania konstrukcja zasadniczych elementów systemu, atrakcyjna wizualnie stylistyka barier a zwłaszcza unikalne połączenie modułów podstawowych bariery z ich podporami – to jego najważniejsze zalety. Wyróżnik systemu tj. tulejowo – śrubowe połączenie z podporami stanowi innowacyjne rozwiązanie, które uzyskało status wynalazku zatwierdzonego przez Urząd Patentowy RP.

Od 2018 r. roku, przy współpracy z IBDiM w Warszawie, realizowałem działania, które zgodnie ze wskazaniami tej jedynej akredytowanej w Polsce w zakresie drogownictwa, tzw. JOT (jednostki oceny technicznej), powinny przebiegać w ten a nie inny sposób, tzn. „drogą krajową” przy wprowadzeniu go do obrotu i stosowania. Jako pierwszy etap tych działań wskazywano konieczność potwierdzenia przez mój wyrób odpowiednich właściwości techniczno – użytkowych, wyrażonych poprzez parametry (wg PN-EN 1317) poziomu powstrzymywania (T) oraz szerokości pracującej (W). Zakończyłem ten proces z dobrym skutkiem, uzyskując pozytywne wyniki testów zderzeniowych, które wykazały parametry moich barier na poziomie najlepszych wyrobów firm zachodnich. Mój system tymczasowych barier osiągnął parametry T3W3, ASI A – trzeci poziom w teście dla samochodów ciężarowych oraz T1W1, ASI A – najwyższy poziom w teście dla aut osobowych.



[REDACTED]

Realizując następnie tzw. krajowy system wprowadzania wyrobu do obrotu, uzyskałem: Krajową Ocenę Techniczną, krajowy certyfikat stałości właściwości użytkowych (wydany przez akredytowaną jednostkę certyfikującą), co upoważnia mnie do sporządzania krajowej deklaracji właściwości użytkowych i znakowania wyrobu znakiem budowlanym „B”. Konstatując – stałem się właścicielem w pełni legalnego (w rygorach polskiego *Prawa Budowlanego*) wyrobu budowlanego do zamierzonego stosowania jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Co więcej produkt przeze mnie wdrożony, z uwagi na wyżej opisane cechy (dzięki wysokim parametrom T3W3), jako jeden z niewielu na polskim rynku drogowym, umożliwia prawidłową ochronę na drogach klas: A, S, GP i G wobec występującego tam wysokiego natężenia ruchu samochodów ciężarowych.

Niestety, w mojej ocenie, dyskryminacyjnymi decyzjami naruszającymi zasady uczciwej konkurencji (między innymi urzędników GDDKiA) – są stosowane bariery dostawców zagranicznych (generalnie niemieckich), które nie posiadają wymaganych prawem dokumentów potwierdzających legalność stosowania, jak również z uwagi na posiadane parametry, nie powinny być stosowane dla ograniczania ruchu pojazdów ciężarowych – to odrębna kwestia i wątpliwości, co do zgodności z prawem i przepisami techniczno – budowlanymi.

W tym kontekście znamiennym jest, że w tej materii poradziły sobie całkiem nieźle już w latach 2011-2013, Zarządy Dróg Wojewódzkich (ZDW) między innymi: w Opolu, Bydgoszczy, Białymstoku, Katowicach, wydając wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach wojewódzkich, w których zasady stosowania barier tymczasowych do czasowego zabezpieczenia robót drogowych są podane w postaci dość czytelnych reguł, które m. innymi uwzględniają wymagane parametry techniczne barier dla występujących w danym przypadku rodzajów ruchu oraz różnych jego natężeń, narzucają także konieczność pełnej zgodności z dokumentacją producenta stanowiącą podstawę badań zderzeniowych wg PN-EN 1317-1,2 oraz certyfikacji a także często stawiają wymóg, cyt.: „Na drogach mogą być stosowane wyłącznie drogowe bariery ochronne oznakowane znakiem CE lub znakiem budowlanym B”. Trzeba sobie unaocznic fakt, że ustalenia te (zarówno zasady stosowania jak i warunki montażu) dotyczą dróg klasy GP lub niższych – sugeruję więc aby GDDKiA, które zarządza również drogami klas wyższych (A, S), zamiast angażować siły i środki na opracowanie własnych „wytycznych” (wielokrotnie to deklarowało w czasie bezpośrednich spotkań ze mną) albo zanim owe „wytyczne” wytyczne powstaną, już dzisiaj przyjęło przynajmniej reguły i rygory określone w dokumentach wypracowanych przez ZDW.

Reasumując: jest dla mnie niezrozumiałym, że tymczasowe drogowe bariery ochronne, jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla ograniczania ruchu pojazdów, poddane już od 17 lat odpowiednim rygorom warunkującym ich stosowanie w budownictwie, są nadal przedmiotem deliberacji organów państwowych, ośrodków badawczych i opiniotwórczych na temat kwalifikowania ich jako wyroby budowlane – tu jedynie IBDiM nie ma wątpliwości, a w każdym razie nie miał ich w momencie określania wymagań i dróg legalizacji w odniesieniu do mojego wyrobu (systemu barier). Potwierdza to również, zaklasyfikowanie barier tymczasowych [REDACTED] przez tą jednostkę w 2010 roku jako wyrób budowlany! Firma [REDACTED] wypracowała wtedy Aprobate Techniczną i posługiwała się tym dokumentem do utraty ważności tj. do [REDACTED] rok. Od [REDACTED] roku stosuje je jako wyrób budowlany bez wymaganych krajowym prawem dokumentów za przyzwoleniem urzędników GDDKiA. Zadziwia mnie również fakt, że organy Państwa Polskiego, które rozstrzygają w tej materii,

stosując prawo w sposób wybiórczy i sofistyczny, wykazując liberalne podejście, przyzwalają (i podtrzymują) wyżej opisany „nowy ład” na polskich drogach.

Pozwolę sobie też wyrazić żal, że Państwo Polskie, które od kilku lat wpisało w swój kod, promowanie polskich firm i rozwiązań – niestety w mojej branży nie dostrzegam takich przejawów – mam na myśli choćby działania GDDKiA, które mając pod ręką innowacyjny polski produkt, nadal hołduje skostniałym układom, promując firmy generalnie niemieckie.

**Mając na uwadze powyższe zwracam się z wnioskiem o dokonanie kompleksowej kontroli w przedmiocie naruszenia zasad uczciwej konkurencji.**

