Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.0530.31.2026
Warszawa, 03 listopada 2026 r.

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), po rozpatrzeniu petycji z dnia 04 sierpnia 2026 r. w sprawie nowelizacji przepisów technicznych dotyczących widoczności sygnalizacji świetlnej i oznakowania drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dostosowania do współczesnych wymogów ergonomii widzenia kierowców, poprzez podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do zmiany Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, informuję, że przedłożona petycja została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

W przedmiotowej petycji wnosi Pan o wprowadzenie do krajowych standardów technicznych nowych rozwiązań w pięciu kwestiach, tj.:

1) modernizacji lokalizacji sygnalizacji świetlnej;
2) zmiany lokalizacji sygnalizatorów S-2 (zielona strzałka);
3) nowych wymogów dla sytuowania znaków pierwszeństwa (w szczególności znaku B-20 oraz A-7);
4) ciągłości obserwacji;
5) nowych wymogów stosowania oznakowania poziomego oraz punktowych elementów odblaskowych na drogach krajowych i wojewódzkich.

Poszczególne kwestie zostały poddane analizie w zakresie obecnie obowiązujących przepisów oraz zasadności ich wprowadzania.

Odnosząc się do punktu 1, w którym wnioskuje Pan o cyt.: *„wprowadzenie obowiązku sytuowania sygnalizatorów w głąb skrzyżowania (np. na wysięgnikach nad jezdnią lub w polu widzenia za skrzyżowaniem, na wzór systemów stosowanych w wielu krajach europejskich i zachodnich)*”, należy wskazać na załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. 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, z późn. zm.), dalej: „rozporządzenie ws. szczegółowych warunków technicznych”.

Przepisy pkt 7.1 ww. załącznika nr 3 określają, że sygnalizatory (danej grupy sygnalizacyjnej) powinny być tak zlokalizowane na planie sytuacyjnym i w taki sposób

umieszczone w przestrzeni, aby zapewniona była odpowiednia widoczność i czytelność nadawanych sygnałów dla wszystkich uczestników ruchu, dla których te sygnały są przeznaczone. Lokalizacja sygnalizatorów powinna być dostosowana do: geometrii skrzyżowania lub drogi; organizacji ruchu; liczby, rodzajów i torów strumieni ruchu; założonego sposobu sterowania ruchem.

Zgodnie z pkt 7.2 i pkt 7.3 ww. załącznika nr 3 do ww. rozporządzenia, sygnalizatory mocuje się na odpowiednich konstrukcjach wsporczych, które powinny być usytuowane poza jezdnią. Sygnalizatory mogą być umieszczane obok jezdni i nad jezdnią. Zarówno sygnalizatory jak i konstrukcje wsporcze nie powinny ograniczać skrajni drogi, skrajni wydzielonego torowiska, skrajni pionowej chodnika, a także szerokości chodnika i przejścia. Sygnalizatory należy umieszczać w taki sposób, aby były widoczne przez kierujących z odległości co najmniej 60 m w osi drogi dla relacji na wprost oraz nie mniejszej niż 30 m dla relacji w prawo lub w lewo. W celu zapewnienia dobrej widoczności sygnałów, sygnalizatory dla pojazdów umieszczone obok jezdni należy odchylać o kąt 5 do 10° w stronę jezdni, a sygnalizatory podwieszone nad jezdnią – pochylać w kierunku nadjeżdżających pojazdów o kąt 5 do 10° w stosunku do płaszczyzny prostopadłej do osi drogi.

Podstawową zasadą lokalizacji sygnalizatorów na skrzyżowaniu jest umieszczenie ich na wszystkich wlotach po prawej stronie, z zastrzeżeniem sytuacji podanych w pkt 7.2.2.

Dla uzyskania gwarancji odpowiedniej widoczności sygnałów dla kierujących pojazdami zaleca się stosować sygnalizatory powtarzające te sygnały, zwane dalej sygnalizatorami dodatkowymi. Lokalizuje się je nad wlotem lub po jego lewej stronie (w przypadku wlotów jednokierunkowych) albo w obrębie skrzyżowania.

Należy zwrócić uwagę, że wyjątkowo dopuszcza się lokalizację sygnalizatora powtarzającego sygnał podstawowy za skrzyżowaniem, tj. w sytuacji, jeżeli ze względu na warunki widoczności (konstrukcja wiaduktu, tunel) nie jest możliwe jego umieszczenie na wlocie nad jezdnią lub obok jezdni. W takim przypadku należy upewnić się, czy sygnały nadawane przez sygnalizatory dodatkowe za skrzyżowaniem nie będą mylić innych uczestników ruchu, dla których nie są one przeznaczone.

Bardzo istotne w kwestii zasad lokalizacji i umieszczania sygnalizatorów są informacje zawarte w tabeli 7.1 oraz 7.2 ww. załącznika nr 3. Tabela 7.1 przedstawia zasady umieszczania sygnalizatorów m.in. obok jezdni i nad jezdnią, ze wskazaniem na minimalne, zalecane i maksymalne odległości pionowe i poziome (skrajnie) sygnalizatorów od krawędzi jezdni. Tabela uwzględnia również odcinki proste lub łuki drogi o promieniu ≥ 100 m oraz łuki o promieniu < 100 m oraz różnych prędkościach dopuszczalnych dla tych odcinków i łuków. Dla sygnalizatorów nad jezdnią w tabeli uwzględniono dwa rodzaje skrajni pionowej, tj. normalną i podwyższoną. Bardzo ważnym uzupełnieniem zasad sytuowania sygnalizatorów drogowych są informacje zawarte w tabeli 7.2, określające minimalne, zalecane i maksymalne ich odległości od linii warunkowego zatrzymania, z uwzględnieniem sygnalizatorów położonych obok jezdni, w tym sygnalizatorów pomocniczych, a także nad jezdnią – dla skrajni pionowej normalnej i skrajni pionowej podwyższonej.

Przepisy zawarte w pkt 7 ww. załącznika nr 3, w tym informacje zawarte w tabeli 7.1 i 7.2, bardzo szczegółowo opisują sposób lokalizacji sygnalizatorów drogowych w przestrzeni

drogowej (w pasie drogowym) i dają szeroki wachlarz możliwości ich sytuowania (odległość od linii zatrzymania, wysokość zamontowania, odległość odsunięcia od krawędzi jezdni) na skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych czy przejazdach dla rowerów.

Należy również nadmienić, że kwestie dotyczące zasad lokalizacji sygnalizatorów, które przedstawia Pan w punkcie 1 swojej petycji, są elementem sygnalizacji świetlnej, będącej z kolei elementem organizacji ruchu, którą na podstawie złożonego projektu organizacji ruchu, zatwierdza organ zarządzający ruchem. Wynika to z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784).

Istniejące przepisy dają szeroki zakres możliwości lokalizacji sygnalizatorów drogowych (odległości minimalne, zalecane i maksymalne), w tym również wyjątkowo dopuszczają lokalizację sygnalizatorów powtarzających sygnały podstawowe za skrzyżowaniem.

W związku z powyższym, w opinii Ministerstwa Infrastruktury, nie ma podstaw do zmiany przepisów w zakresie lokalizacji sygnalizatorów. Wprowadzenie obowiązku sytuowania sygnalizatorów w głąb skrzyżowania, w wielu sytuacjach mogłoby mylić innych uczestników ruchu drogowego, dla których te sygnały nie byłyby przeznaczone, stwarzając tym samym realne zagrożenie. Lokalizowanie sygnalizatorów zgodnie z obowiązującymi przepisami, jak najbardziej daje możliwość zapewnienia właściwej widoczności sygnałów oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu, których te sygnały dotyczą.

Odnosząc się do punktu 2 Pana petycji zawierającego postulat cyt.: *„wprowadzenia obowiązku umieszczania sygnalizatorów warunkowego skrętu w bezpośrednim polu widzenia kierowcy (np. na zielonych wysepkach, azylach dla pieszych lub po lewej/prawej stronie w głębi skrzyżowania)*", co wg. Pana wyeliminuje cyt.: *„nagminne i skrajnie niebezpieczne ryzyko zasłaniania małego sygnalizatora bocznego przez słupek A lub elementy karoserii pojazdu*", należy wskazać, że kwestie dotyczące lokalizacji i sposobu umieszczania sygnalizatorów świetlnych są uregulowane w przepisach załącznika nr 3 do ww. rozporządzenia ws. szczegółowych warunków.

Zasady lokalizacji sygnalizatorów S-2 zawierają się w regulacjach dotyczących lokalizacji (wszystkich) sygnalizatorów drogowych, tj. w pkt 7 ww. załącznika nr 3 i zostały omówione powyżej.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na zapis pkt 6.2.1.3 ww. załącznika nr 3, określający, że sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką (nadawanego przez sygnalizator S-2) nie wolno stosować, gdy do jazdy w kierunku zgodnym z kierunkiem wskazanym strzałką przeznaczone są dwa lub więcej pasy ruchu.

Wprowadzenie bezwzględnego obowiązku lokalizowania sygnalizatorów S-2 w określonych miejscach, takich jak wysepki kanalizujące ruch czy azyle dla pieszych, nie musi być rozwiązaniem właściwym w każdym przypadku. Uwarunkowania przestrzenne i geometryczne poszczególnych skrzyżowań mogą bowiem istotnie się różnić, a wskazane lokalizacje nie zawsze zapewniają optymalną widoczność sygnalizatorów lub możliwość ich prawidłowego zamontowania.

Istotne jest zapewnienie możliwości prawidłowego dostrzeżenia i odczytania sygnału z miejsca, w którym kierujący podejmuje decyzję o wykonaniu manewru. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, obowiązujące przepisy prawa jak najbardziej pozwalają na umieszczanie sygnalizatorów nadających sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w miejscach dobrze widocznych dla kierujących pojazdami.

W punkcie 2 petycji wskazuje Pan na ryzyko zasłaniania sygnalizatora S-2 przez słupek A lub elementy karoserii pojazdu. W opinii resortu, argument ten nie stanowi wystarczającej podstawy do wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach dotyczących lokalizacji sygnalizatorów S-2. Należy zauważyć, że niezależnie od usytuowania sygnalizatora przy drodze (z wyłączeniem lokalizacji nad jezdnią), w określonych warunkach geometrycznych i przy określonym położeniu pojazdu, może dojść do chwilowego przesłonięcia sygnalizatora przez konstrukcyjne elementy pojazdu, w szczególności słupek A. Zjawisko to ma charakter obiektywny i wynika z budowy pojazdów oraz wzajemnego położenia kierowcy i sygnalizatora, wobec czego nie jest możliwe jego całkowite wyeliminowanie poprzez zmianę lokalizacji sygnalizatora.

Przechodząc do punktu 3 petycji, w którym wnosi Pan o cyt.: *„nowe standardy dla znaków pierwszeństwa: Wprowadzenie wymogu sytuowania znaków pionowych (w szczególności znaku B-20 „STOP" oraz A-7 „ustąp pierwszeństwa") w punktach geometrycznych, które zapewniają ich pełną widoczność przez cały czas trwania manewru dojazdowego i skrętnego, a nie wyłącznie bezpośrednio przed samym wjazdem na skrzyżowanie*" należy wskazać, że kwestie dotyczące zasad lokalizacji i umieszczania pionowych znaków drogowych zostały uregulowane w załączniku nr 1 do rozporządzenia ws. szczegółowych warunków technicznych.

Szczegółowe zasady umieszczania znaku A-7 są określone w pkt 2.2.8 tego załącznika. Znak ten umieszcza się na drodze podporządkowanej przed skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem, a także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu.

Znak A-7 należy umieszczać możliwie blisko skrzyżowania i nie dalej niż 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h oraz 25 m na pozostałych drogach. Na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h znak A-7 należy poprzedzić w odległości od 150 do 300 m znakiem A-7 z tabliczką T-1.

Znak A-7 należy umieszczać również nad tablicą przeddrogowskazową, jeżeli taka tablica jest umieszczona przed skrzyżowaniem.

W zakresie znaku B-20 należy wskazać, że zgodnie z pkt 3.2.21 załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, stosuje się go w celu wprowadzenia w określonych warunkach obowiązku zatrzymania pojazdu przed wjazdem na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem, na przejazd kolejowy niestrzeżony (kategorii D), na przejazd tramwajowy, a także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu. Dopuszcza się stosowanie znaku B–20 dla kierujących tramwajami, gdy torowisko przecina drogę publiczną. Znak ten stosuje się, gdy brak jest dostatecznej widoczności na zatrzymanie pojazdu przed skrzyżowaniem lub przejazdem.

Znak B–20 umieszcza się możliwie najbliżej skrzyżowania i nie dalej niż 25 m od niego w obszarze zabudowanym. Odległość umieszczenia znaku należy mierzyć od krawędzi jezdni drogi poprzecznej lub od skrajnej szyny.

Na drogach o dopuszczalnej prędkości większej od 60 km/h znak B-20 powinien być poprzedzony w odległości 150-300 m znakiem A-7 z tabliczką z napisem "Stop" i podaniem odległości od miejsca umieszczenia znaku B-20.

Jeżeli znak B-20 umieszczony jest na drodze o nawierzchni bitumicznej, to miejsce, w którym kierujący ma zatrzymać pojazd, powinno być uzupełnione linią bezwzględnego zatrzymania - stop.

Wyżej przedstawione przepisy jednoznacznie wskazują, że znaki te należy lokalizować możliwie blisko skrzyżowania, ale dopuszczają też ich odsunięcie od skrzyżowania. Dzięki takiemu dopuszczalnemu odsunięciu, możliwe jest dostosowanie lokalizacji tych znaków do geometrii drogi, przy jednoczesnym zapewnieniu kierowcom dobrej widoczności tych znaków. Informacje o konieczności ustąpienia pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu drogowego są bardzo ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, dlatego muszą być przekazane kierowcom z wyprzedzeniem, aby mogli dostosować się do obowiązujących zasad w danym miejscu i bezpiecznie przez nie przejechać.

Pana postulat o wprowadzenie wymogu sytuowania znaków pionowych, w szczególności B-20 i A-7, w punktach geometrycznych, które zapewnią ich pełną widoczność przez cały czas trwania manewru dojazdowego i skrętnego, w opinii Ministerstwa Infrastruktury jest ze sobą sprzeczny i niezrozumiały. Spełnienie Pana postulatu związanego z zapewnieniem widoczności znaków wskazujących na brak pierwszeństwa przez cały czas wykonywania manewru wymagałoby lokalizacji tych znaków za skrzyżowaniem, co z kolei nie zapewniałoby wymaganej widoczności tych znaków przed skrzyżowaniem, szczególnie na rozległych geometrycznie skrzyżowaniach. Ponadto znaki zamontowane za skrzyżowaniem lub na skrzyżowaniu, mogłyby być błędnie odczytywane przez uczestników ruchu, których nie dotyczą. Tak więc, w opinii resortu, nie ma uzasadnienia do wprowadzenia zmian, o które Pan wnioskuje w punkcie 3 petycji.

Odpowiadając na punkt 4 Pana petycji, zawierający postulat cyt.: „*ustanowienia nadrzędnej zasady projektowania infrastruktury drogowej w taki sposób, aby kierujący miał w naturalnym zasięgu wzroku czytelne i prawidłowe oznakowanie w każdym ułamku sekundy wykonywania manewru. Umożliwi to pełne skupienie uwagi na pieszych i aktualnej sytuacji drogowej, zamiast na poszukiwaniu ukrytych znaków*”, należy wskazać na § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz.1518, z późn. zm.), zgodnie z którym na drodze umożliwia się umieszczanie znaków drogowych, sygnalizatorów drogowych lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z projektem organizacji ruchu opracowanym na podstawie przepisów o ruchu drogowym.

Powyższe stanowi jeden z podstawowych warunków, jaki musi spełniać każda projektowana droga publiczna. Wymóg ten stanowi konieczność koordynacji pomiędzy geometrią infrastruktury drogowej, a wymogami dla sytuowania znaków i sygnałów drogowych. Wymogi dla sytuowania znaków i sygnałów drogowych zawierają się w wielokrotnie już przytaczanym rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Jednak ze względu na przytoczone elementy pojazdów jak słupki A oraz dachy pojazdów usytuowane na różnych wysokościach, nie da się całkowicie wyeliminować sytuacji, w których w pewnej chwili czasu znaki lub sygnały drogowe będą przysłaniane przez te elementy. Nie ma możliwości dostosowania infrastruktury drogowej do każdego typu pojazdu pod tym kątem. Ponadto należy zwrócić uwagę, że przytoczone problemy nie wynikają jedynie z konstrukcji pojazdu czy infrastruktury, ale z samego ustawienia fotela w pojeździe czy też warunków fizycznych kierowcy.

Należy również zauważyć, że oznakowanie drogowe ma charakter statyczny, natomiast pojazdy poruszają się względem niego. W konsekwencji, w trakcie wykonywania manewrów przez kierującego, znak drogowy pozostaje widoczny jedynie przez ograniczony czas, a po jego minięciu przestaje znajdować się w polu widzenia kierowcy. Niemniej jednak obowiązkiem kierującego jest właściwe odczytanie znaczenia znaków i sygnałów drogowych oraz stosowanie się do przekazywanych przez nie dyspozycji, niezależnie od tego, czy po wykonaniu manewru pozostają one jeszcze w polu widzenia kierowcy, czy też zostały już minięte i w konsekwencji nie są już widoczne.

Odnosząc się do punktu 5 petycji, w którym wnioskuje Pan o wprowadzenie nowych standardów oznakowania poziomego poprzez cyt.: *„wprowadzenia bezwzględnego wymogu stosowania nowoczesnych materiałów grubowarstwowych o wysokim współczynniku odblaskowości oraz seryjnego montażu punktowych elementów odblaskowych (tzw. kocich oczek) w standardach budowy i modernizacji dróg krajowych i wojewódzkich”*, co według Pana cyt.: *„poprawi czytelność pasów w warunkach zimowych, deszczowych oraz przy skrajnie ograniczonej widoczności”*, Ministerstwo Infrastruktury jak najbardziej zgadza się z postulatem w zakresie zapewnienia dobrej widoczności oznakowania poziomego, ale nie zgadza się z postulatem w zakresie bezwzględnego obowiązku stosowania określonej technologii na wszystkich drogach krajowych i wojewódzkich.

Regulacje dotyczące oznakowania poziomego, w tym punktowych elementów odblaskowych, są zawarte w załączniku nr 2 do rozporządzenia ws. szczegółowych warunków technicznych. Obowiązujące przepisy uwzględniają wymagania techniczne dla oznakowania poziomego, z uwzględnieniem m.in. powierzchniowego współczynnika odblasku (widzialność w nocy) i współczynnika luminancji (widoczność w dzień) dla dróg różnych klas technicznych, ale nie wprowadzają powszechnego obowiązku wykonywania całego oznakowania poziomego w technologii grubowarstwowej. W opinii Ministerstwa Infrastruktury taki stan prawny jest właściwy i należy go utrzymać.

Odnosząc się do postulatu seryjnego montażu punktowych elementów odblaskowych, dalej „PEO”, należy wskazać, że pkt 6 załącznika nr 2 do przywołanego rozporządzenia przewiduje ich stosowanie jako uzupełnienia oznakowania poziomego podłużnego i poprzecznego, a także samodzielnie na krawędzi jezdni w określonych warunkach.

Obowiązujące przepisy nie przewidują seryjnego montażu PEO na całej długości dróg krajowych i wojewódzkich. Stosowanie PEO jest ograniczone do ostrzegania, prowadzenia i informowania kierujących o miejscach i odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych. Ich stosowanie bowiem powinno wynikać z analizy potrzeb i warunków konkretnego odcinka drogi, z uwzględnieniem bezpieczeństwa użytkowników oraz wymagań technicznych.

Podsumowując kwestie dotyczące punktu 5 petycji, obowiązujące przepisy określają wymagane parametry jakościowe oznakowania oraz wskazują lokalizacje i warunki stosowania poszczególnych rozwiązań, pozostawiając możliwość doboru odpowiedniej technologii do charakterystyki drogi. Jednakże dobór rozwiązań technicznych w zakresie oznakowania poziomego, w tym PEO, powinien być dokonywany w ramach zadań właściwego zarządcy drogi, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów i projektów organizacji ruchu, zatwierdzanych przez właściwe organy zarządzające ruchem.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Grzegorz Kuczaj

Radca
w Departamencie Dróg Publicznych

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016),zwanego dalej „RODO", informuję, że:

ADMINISTRATOR DANYCH OSOBOWYCH

Administratorem Państwa danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie przy ul. T. Chałubińskiego 4/6 zwany dalej „administratorem".

Z administratorem można się kontaktować:
- telefonicznie, pod numerem: 22 630 10 00,
- mailowo, pod adresem: kancelaria@mi.gov.pl,
- za pomocą usługi e-Doręczenia: adres: AE:PL-99756-74876-WBAEG-25
- listownie oraz osobiście w siedzibie administratora.

CEL PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe przetwarzamy w celu rozpatrzenia wniesionej przez Państwa petycji.

PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane przetwarzamy na podstawie:

- art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. przetwarzanie danych jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze wynikającego z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691),
- art. 6 ust. 1 lit. a RODO – tj. Państwa zgody na przetwarzanie danych osobowych – w sytuacji, gdy wyrażą Państwo zgodę na udostępnienie Państwa danych w postaci imienia i nazwiska w odwzorowaniu cyfrowym petycji zamieszczonym na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164). Po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny.

ODBIORCY DANYCH OSOBOWYCH

Administrator przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania Państwa danych innym podmiotom świadczącym na jego rzecz usługi z zakresu IT.

ZAUTOMATYZOWANE PODEJMOWANIE DECYZJI

Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

PRAWA ZWIĄZANE Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

W związku z przetwarzaniem danych osobowych przysługują Państwu następujące prawa:

- prawo dostępu do treści danych, prawo do sprostowania danych, prawo do ograniczenia przetwarzania danych,
- cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia Państwa imienia i nazwiska na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Wycofanie zgody nie wpływa jednak na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
- jeśli uznają Państwo, że przetwarzamy Państwa dane w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami mogą Państwo również skorzystać z prawa wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych – przed realizacją tego prawa sugerujemy kontakt z naszym IOD w celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości.

INFORMACJE O DOBROWOLNOŚCI LUB OBOWIĄZKU PODANIA DANYCH

Podanie przez Państwa danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpatrzenia. Wynika to z art.7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach.

KONTAKT W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

Administrator wyznaczył Inspektora ochrony danych (dalej: IOD), z którym można skontaktować się w sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych. Kontakt z IOD jest możliwy za pośrednictwem:

- adresu e-mail IOD: inspektor.RODO@mi.gov.pl,
- korespondencyjnie na adres siedziby administratora.