

Váš dopis zn. UOOU-03799/25-3
Ze dne 5. srpna 2025
Naše zn. 68903/2025-SŽ-GŘ-O25
Listů/příloh
Vyřizuje Ing. Tomáš Drvota
Telefon
Mobil +420 725 345 959
E-mail drvota@spravazeleznic.cz

Datum 13. srpna 2025

ÚŘAD PRO OCHRANU OSOBNÍCH ÚDAJŮ
Plk. Sochora 27
Praha 7
170 00
ID DS: <qkbaa2n>

Sdělení Správy železnic k výzvě Úřadu pro ochranu osobních údajů čj. UOOU-03799/25-3 ze dne 5. srpna 2025

Správě železnic, státní organizaci (dále jen „Správa železnic“), byla dne 6. srpna 2025 doručena výzva Úřadu pro ochranu osobních údajů (dále jen „ÚOOU“), čj. UOOU-03799/25-3 ze dne 5. srpna 2025 (dále jen „Výzva“), kterou jsme žádáni v souvislosti s řízením o žádosti žadatele Čenka Řehoře dle zákona č. 106/1999 Sb., ve věci, v níž bylo Správou železnic rozhodnuto rozhodnutím naše čj. 41275/2025-SŽ-GŘ-O25 ze dne 19. června 2025, o doplnění informací pro potřeby odvolacího orgánu, a to postupem dle ustanovení § 16 odst. 4 zákona č. 106/1999 Sb., kdy ÚOOU žádá o sdělení k následujícím dotazům:

- 1) *Zda lze požadované informace (či jejich jednotlivé složky) veřejně dohledat. Tuto otázku je třeba zodpovědět ve vztahu k oběma bodům žádosti a v nich požadovaným informacím.*
- 2) *V čem povinný subjekt spatřuje hrozbu pro kritickou infrastrukturu v situaci, kdy by bylo lze požadované informace (či jejich složky) veřejně dohledat a žadatel by požadoval pouze jejich kompilaci a vzájemné propojení.*
- 3) *Zda by byl žadatel (či jiná třetí osoba) potenciálně schopen si na základě veřejně dostupných informací požadované informace sám svémocí obstarat. Pokud ano, jak by v takovém případě byla naplněna hypotéza § 11 odst. 1 písm. f) InfZ.*
- 4) *Zda by skutečně nebylo lze žadateli poskytnout v souladu s ustanovením § 12 InfZ alespoň část požadovaných informací.*

přičemž stanovisko ve věci je ze strany ÚOOU žádáno zaslat nejpozději do 15. srpna 2025. Správa železnic k Výzvě ÚOOU doručené dne 6. srpna 2025 předkládá ve stanovené lhůtě následující:

1)

V úvodu předkládáme, že Správa železnic má, jak ostatně již uvedla k rukám ÚOOU, za to, že rozhodnutí čj. 41275/2025-SŽ-GŘ-O25 ze dne 19. června 2025, jimž byla žádost žadatele odmítnuta, bylo odůvodněno náležitě a komplexně, když Správa železnic se zcela jednoznačně v rámci textu odůvodnění, v rozsahu možná snad až nad rámec nezbytné nutnosti, vypořádala s opodstatněním aplikovaného zákonného důvodu, když primárním zájmem Správy železnic je ochrana prvků kritické infrastruktury a jejího systému, když v rámci odůvodnění rozhodnutí bylo též zcela konkrétně vymezeno, před jakým jednáním a před jakými hrozbami aplikovaný postup Správy železnic slouží, když by tyto hrozby třeba nebyly označený v rámci textu odůvodnění rozhodnutí výslovně za „významné“ či „přímo ohrožující“, tyto vlastnosti však z popisu jejich možného faktického dopadu a míry ohrožení, jde-li o zcela zjevná rizika pro páteří infrastrukturu státu, jsou bez dalšího zřejmé.

2)

K dotazu ÚOOÚ ve znění: „Zda lze požadované informace (či jejich jednotlivé složky) veřejně dohledat. Tuto otázku je třeba zodpovědět ve vztahu k oběma bodům žádosti a v nich požadovaným informacím.“, předkládá Správa železnic následující:

V úvodu si dovoluujeme poukázat na sdělení žadatele v rámci odvolání ze dne 19. června 2025, kde tvrdí, že jak polohy jednotlivých výpravních budov, stavebních objektů a kolejí, tak adresy výpravních budov jsou ve veřejně dostupných systémech dohledatelné.

Správa železnic předpokládá, že žadatel při svém závěru vychází z veřejně dostupných webových stránek, tzv. mapových vyhledávačů (např. www.mapy.com a jiné) kde skutečně lze u kteréhokoli místa na mapě zjistit jak adresu, tak souřadnice GPS. Žadatel, to již však pouze ve vztahu k budovám, jeho žádost je však mnohem širší, když zahrnuje celou infrastrukturu, nikoli jen její veřejné – či veřejně přístupné části, odkazuje i na jiné registry, vedené subjekty veřejné správy, aplikaci Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního a webové stránky Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových.

Správa železnic může jen velmi obtížně komentovat postupy a důvody, pro které složky veřejné správy (zdůrazňujeme, že Správa železnic sama není orgánem veřejné správy, když jsme toliko adresátem jejího působení, s jedinou výjimkou, kterou je agenda zákona č. 106/1999 Sb.) publikují ty které údaje a jen velmi obtížně se může vyjadřovat například ke kvalitě jimi publikovaných údajů.

Obecně můžeme uvést, když však detailnější zkoumání uvedené oblasti jsme pro nadbytečnost nerealizovali, že například hodnoty GPS získané z veřejně dostupných zdrojů považujeme za spíše orientační.

Můžeme shrnout, že z nám dostupných informací lze předpokládat, že ve vztahu k polohám jednotlivých výpravních budov, stavebních objektů a kolejí zřejmě je žadatel s to v jednotlivých případech zjistit spíše přibližné a orientační hodnoty GPS z veřejně dostupných zdrojů, adresy výpravních budov je zřejmě žadatel s to z veřejně dostupných údajů zjistit.

Pochopitelně, proces kompilace dat do komplexního souboru, který požaduje žadatel, bude náročný a zdlouhavý – právě v kompilaci dat, v jejich komplexnosti a přesnosti – šlo-li by o přesné informace Správa železnic, spatřujeme riziko, pro které jsme byli nuceni žádost odmítnout, když žadatel (a kdokoli jiný z veřejnosti) by obdržel detailní a zcela přesný popis sítě v tak značené míře přesnosti, komplexnosti a úplnosti, který zveřejněn není.

Správa železnic nemůže předjímat, k jakému jednání by bylo, či být i jen mohlo, zveřejnění zcela detailního popisu sítě využitelné, máme však, z důvodů, jak jsme popsali, za to, že poskytnutí takto komplexních, detailních a souborných popisných informací by kritickou infrastrukturu bylo s to ohrožit, a to nepochybně významně.

Doplňujeme k naznačenému, na vrub argumentace žadatele, že Správa železnic tedy mohla z popisu sítě vybrat jen některá kritická místa a ty případně neposkytnout, že uvedeným postupem (odmítnutím poskytnutí informací) chráníme železniční síť jako jeden propojený celek, když případné narušení jednoho místa komplexního a vzájemně propojeného systému, je s to ohrožit funkčnost sítě, jako celku – nad to, z případných rozdílů veřejně dostupných a přesných dat ve vztahu k některým datům by bylo lze zjistit případné systémové poznatky, využitelné pro zpřesnění jiných datových souborů – uvedený postup tak nebylo možno aplikovat.

3)

K dotazu ÚOOÚ ve znění: „V čem povinný subjekt spatřuje hrozbu pro kritickou infrastrukturu v situaci, kdy by bylo lze požadované informace (či jejich složky) veřejně dohledat a žadatel by požadoval pouze jejich kompilaci a vzájemné propojení.“, předkládá Správa železnic následující:

Na uvedený dotaz Správa železnic dílem poskytla reakci v rámci bodu 2), jde zejména o to, že žadatel žádá o poskytnutí dat v podobě:

- a) komplexního popisu sítě a všech jejích dopravních bodů včetně jejich polohopisného určení,
- b) žádá o detailní a přesné informace, když mu nepostačují informace veřejně dostupné.

Žadatel sám výslovně uznal, že žádá data o kritické infrastruktuře – v uvedeném tak není sporu. Rozsah dat včetně jejího detailního popisu, který ve vztahu k drážní infrastruktuře žádá pak reálně detailně a přesně vymezí celou drážní síť, a to v míře podrobnosti, komplexnosti a detailu, který není veřejně dostupný.

Data obsahující detailní popis sítě pak pochopitelně mají svou strategickou hodnotu a jsou velmi snadno zneužitelná k přímému, či nepřímému ohrožení sítě, která je kritickou infrastrukturou státu – Správa železnic neposuzuje důvody žadatele, leč rizika spočívající v zneužití uvedených dat jsou reálná a jsoucí, možné způsoby zneužití dat Správa železnic již naznačila.

Pokud žadatel sám předkládá, že veřejně dostupná data jsou k dispozici, pak až nerozumíme smyslu žádosti žadatele, když reálně žádá o něco, co dle jeho názoru je veřejně dostupné a co již k dispozici má – je-li smyslem žádosti žadatele, aby Správa železnic kompilovala pro potřeby žadatele veřejně dostupná data – což zjevně je jejím cílem, a tedy, aby na úkor veřejných finančních prostředků fisku Správa železnic pro potřeby žadatele něco vytvořila, dle podmínek a zadání, jak požaduje žadatel, pak máme za to, že takovou povinnost Správa železnic dle zákona č. 106/1999 Sb., nenese (viz ustanovení § 2 odst. 4 zákona č. 106/1999 Sb.), když kompilovat sestavy z veřejně dostupných dat dle požadavků žadatele jistě není smyslem a cílem řešené právní úpravy.

Správa železnic disponuje detailním popisem sítě zpracovaným na základě vlastních postupů a vlastních procesů, Správa železnic tedy disponuje přesnými daty, které drážní infrastrukturu do detailu popisují (tato jsou součástí provozních aplikací a je otázkou, zda by jejich export a poskytnutí byl jednoduše možný, nebylo ani posuzováno, zda disponujeme daty v rozsahu a sestavě, jak žádá žadatel – posouzení uvedeného však vzhledem k okolnostem nebylo nezbytné, když poskytnutí informace bylo odmítnuto) – neumíme určit, nakolik jsou námi držené informace odlišné od veřejně publikovaných, když předpokládáme měřičské odchylky mezi aplikacemi a zohledňujeme i to, že veřejně dostupná data slouží zpravidla pro nikoli přesnou, ale jen základní orientaci, uvedené data však identifikují drážní infrastrukturu s takovou přesností a jednoznačností, že by jejich poskytnutí z našeho pohledu bylo nutno považovat za významné ohrožení této sítě.

4)

K dotazu ÚOOÚ ve znění: „Zda by byl žadatel (či jiná třetí osoba) potenciálně schopen si na základě veřejně dostupných informací požadované informace sám svémocí obstarat. Pokud ano, jak by v takovém případě byla naplněna hypotéza § 11 odst. 1 písm. f) InfZ.“, předkládá Správa železnic následující:

Uvedená otázka je z našeho pohledu spíše spekulativní, když jen velmi obtížně jsme s to předjímat byt i jen potenciální schopnosti žadatele, obecně však lze snad dovodit, že z veřejně dostupných dat by žadatel byl schopný při vynaložení nezbytného úsilí a času kompilovat popis železniční sítě (tedy to, oč žádá) založený na nikoli zcela přesných a jen orientačních údajích získaných z veřejně dostupných zdrojů, když, jak již bylo uvedeno, je otázkou, nakolik jsou například souřadnice GPS publikované jak ve veřejných aplikacích, tak aplikacích veřejné správy přesné, jaké by byly reálné měřičské odchylky a s jakou mírou přesnosti jednotlivé systémy a aplikace pracují.

Míru přesnosti a detailu, s jakou pracují provozní aplikace Správy železnic by, jak máme za to, žadatel shora uvedeným procesem nezajistil, na druhou stranu, pokud by žadatel sám měřením v krajině hodlal tyto informace (např. GPS jednotlivých dopravních bodů) zjistit zaměřením, zřejmě by byl s to zjistit obdobné, ne-li totožné informace. Předpoklad, že by žadatel zjišťoval detailní popis sítě v krajině měřením však nemáme za pravděpodobný a realizovatelný, zejména s ohledem na vysokou časovou, odbornou a vybavenostní náročnost, šlo by rovněž o proces mimořádně nákladný.

Systematické pořizování takto detailních dat o kritické infrastruktuře státu shora uvedeným profesionálním zaměřováním by však již jistě bylo nutno označit za přinejmenším vysoce podezřelé.

5)

K dotazu ÚOOÚ ve znění: „Zda by skutečně nebylo lze žadateli poskytnout v souladu s ustanovením § 12 InfZ alespoň část požadovaných informací.“, předkládá Správa železnic následující:

Správa železnic předkládá, že má za to, že žadatel sám uvedl, že data, která požaduje, má k dispozici v aplikacích, které citoval. Je tedy plně na žadateli, aby si komplikoval z dostupných zdrojů veřejné informace, jak je mu libo a Správa železnic žadateli v uvedeném rozhodně nebrání.

Přesné a detailní popisné informace, nad rámec dat veřejně dostupných, nad to v komplexním systému (odhlédneme od toho, zda jsou data reálně poskytnutelná, když jsou součástí provozních aplikací) jednoznačně identifikující železniční síť tvoří páteční a kritickou infrastrukturu státu, Správa železnic poskytnout není s to, aniž by tuto síť vystavila možným rizikům, která jsme identifikovali jako vážná a podstatná.

Jak však bylo již opakovaně uvedeno a jak ostatně uvedl i sám žadatel, informace, které žadatel požaduje jsou v orientační podobě (tedy nikoli v komplexní a přesné podobě, leč jen orientační) k dispozici a veřejně dostupné a žadatel je zřejmě již má k dispozici – nechť tedy z těchto zdrojů čerpá.

Správa železnic se snažila k Výzvě ÚOOÚ poskytnout maximální možnou míru vysvětlení a součinnosti; nemáme za možné, zvláště v situaci zvyšujícího se mezinárodně geopolitického napětí, poskytovat detailní popisné informace o kritické infrastruktuře státu – z tohoto důvodu jsme přistoupili k aplikaci v rámci rozhodnutí č. j. 41275/2025-SŽ-GR-O25 ze dne 19. června 2025 citovaného zákonného ustanovení, když právě k zajištění ochrany kritické infrastruktury toto ustanovení slouží. Pokud by uvedené ustanovení nesloužilo, či nemělo sloužit k ochraně detailních popisných informací o kritické infrastruktuře státu, nerozumíme, k čemu jinému by tedy sloužilo, či sloužit mělo, když z hlediska ochrany kritické infrastruktury snad neznáme diskrétnější (ve smyslu neveřejnosti, nikoli zvláštních právních předpisů) údaje, než její detailní popis a zaměření.

S pozdravem



Mgr. František Chabičovský
13.08.2025 12:43
Podepsáno elektronicky

Mgr. František Chabičovský
vedoucí legislativního oddělení