

Podatel:

Čeněk Řehoř
Vinařská 1800, 266 01 Beroun

**Adresát:**

Úřad pro ochranu osobních údajů
Pplk. Sochora 27
170 00 Praha 7

IDDS: qkbaa2n
Čj. UOOU-03799/25-6

Dne: 14. 8. 2025

Doplnění stanoviska žadatele dle ustanovení § 16 odst. 4 zákona č. 106/1999 Sb.

Vážená paní, vážený pane,

reaguji tímto dopisem na Vaši žádost o doplnění stanoviska ve sporu s povinným subjektem Správou železnic, s.o. (dále SŽ) dle zákona 106/1999 Sb. (dále InfZ).

Jelikož jsou stanoviska povinného subjektu strukturována do poměrně rozsáhlých celků, dovoluji si zde jejich úryvky citovat přímo. V následujícím textu budou označeny jako odstavce „SŽ.R“ (text rozhodnutí) a „SŽ.S“ (text sdělení pro ÚOOÚ).



A. Ohrožení kritické infrastruktury

SŽ.S.I.

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.

1. Níže přikládám rovněž úryvek z textu odůvodnění rozhodnutí.

SŽ.R.I

V případě výpravních budov, stavebních objektů a dráhy (kolejí) může dle názoru SŽ dojít k ohrožení všech (především pak prvního a třetího) z výše uvedených kritériálních cílů, neboť v případě jakéhokoli útoku či zásahu do funkčnosti takové infrastruktury (zejména v případě zásahu více objektů, popř. v dopravní špičce) by vzhledem k počtu osob a objemu majetku, které se ve výpravních budovách, stavebních objektech atp., nacházejí, byly tyto limity reálně dosaženy. K problematice dráhy samotné, tedy „kolejí“, SŽ konstatuje, že v jedné vlakové soupravě se běžně přepravují vyšší stovky cestujících, a při využití plné kapacity vozů i více než tisíc. V případě havárie způsobené na určitých místech (typicky např. nádraží, blízkost jiné kritické infrastruktury) či v případě přepravy určitých látek, popř. v kombinaci obojího, je riziko tohoto počtu obětí rovněž opodstatněné.

SŽ.S.2

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 ohrozit, a to nepochybně významně.

2. SŽ zde tedy uvádí, že svůj postup aplikuje v prevenci hrozeb, jako jsou zásahy do funkčnosti stavebních objektů, případně způsobení havárie na trati, ačkoli jejich konkrétní podobu nemůže předjímat.
3. O dopadu jednání, o kterém SŽ hovoří, není sporu.
4. SŽ nicméně neprokázala, že samotný akt poskytnutí informací o poloze těchto objektů a jejich adresách vytváří či zvyšuje riziko uvedených nebo jiných hrozeb, zejména s ohledem na informace, které jsou již veřejné. Ve referenci na InfZ respektive uvedla následující:

SŽ.R.2

Poskytnutí informací požadovaných v žádosti je třeba odmítnout, neboť požadované dokumenty obsahují prvky kritické infrastruktury a dopadá na ně ochrana dle ust. § 11 odst. 1 písm. f) InfZ.

5. Uvedený bod zákona zakazuje uveřejnění informace, pokud „její poskytnutí významně nebo přímo ohrožuje ochranu kritické infrastruktury“.
6. Samotná skutečnost, že se informace týká kritické infrastruktury, tudíž není důvodem k odmítnutí jejího poskytnutí, jakkoli je komplexní nebo detailní (k tomu dále v sekci B), pakliže neplatí, že by tímto postupem nebo jeho důsledky byla řečená infrastruktura ohrožena.

SŽ.S.3

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

7. V případě zásahů/jednání uvedených SŽ lze také argumentovat, že jejich případná realizovatelnost malevolentní třetí stranou nezávisí na detailnosti a komplexitě uveřejnění interních zeměměřičských dat a vazeb na číselníky ve správě SŽ (jiných popisných dat se žádost ani netýká), neboť zásah do funkčnosti stavebních objektů nebo tratí využívající tyto informace lze uskutečnit v ekvivalentní míře i za jejich využití v podobě, která je již veřejná např. v provozní aplikaci DYPOD (<https://provoz.spravazeleznic.cz/DYPOD/index.aspx>) nebo komerčních mapových aplikacích.
8. V sumě lze tedy říci, že mi není známo (a jsem-li na omylu, pak jej SŽ dosud neosvětlila), že by poskytnutí požadovaných informací v úplném rozsahu, nemluvě ani o rozsahu částečném, vytvořilo nebo posílilo hrozby, jimž kritická infrastruktura státu čelí, oproti nynějšímu stavu.

B. Rozsah žádosti

SŽ.S.4.

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.

9. Prvně bych podotknul, že má žádost nezahrnovala celou infrastrukturu ani přesný popis sítě, nýbrž pouze objekty použité k určení polohy staničních bodů dle předpisu SR 70. Text tohoto předpisu odnedávna není dostupný na stránkách SŽ, resp. se mi ho nepodařilo dohledat. Pro případné potřeby ÚOOÚ jeho poslední mně dostupnou verzi ovšem přikládám k datové zprávě.
10. Z výše uvedeného plyne mimo jiné, že se žádost netýká dokonce ani zdaleka všech objektů, o nichž hovoří SR 70, například odboček, hradel, nákladíšť apod., natož snad popisu celé sítě včetně kolejišť nebo zabezpečovacích zařízení.
11. Pro upřesnění ještě raději zopakuji, že smyslem žádosti bylo uskutečnit vazbu mezi stanicemi (dle číselníku SŽ SR 70) a staničními budovami, které využívají cestující. Obdobné informace jsou užitečné např. pro vývoj navigačního software nebo intermodálních plánovačů tras.

SŽ.S.5

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.

12. Veřejně dostupné údaje z číselníku SR 70 obsahují přibližné a orientační (avšak pro mé účely dostačující) polohy „stanic“, které ovšem nejsou shodné se staničními budovami, nýbrž se jedná o abstraktní geografické body určené dle předpisu.
13. Polohy budov uvedené v RÚIAN nebo OpenStreetMap (veřejně dostupné a strojově čitelné zdroje) jsou rovněž svou přesností dostačující, ale neobsahují již vazby na zmíněný číselník.
14. SŽ uvádí, že jsem schopen „adresy výpravních budov z veřejně dostupných údajů zjistit“. To je jistě pravda, nicméně předmětem žádosti nebyly „adresy výpravních budov“, nýbrž „adresy výpravních budov evidovaných SŽ příslušné ke stanicím dle číselníku“.
15. Tento rozdíl je nezbytné rozeznat, neboť z pohledu registrů nebo mapových aplikací se staniční budovy SŽ nijak neliší od běžných administrativních nebo rezidenčních staveb.
16. V citaci SŽ.S.2 nazývá SŽ požadované informace „komplexní, detailní a souborné“. Ze svého pohledu se s takovou charakteristikou neztotožňuji, resp. informace v takovémto rozsahu nepotřebuji ani nepožaduji a nemám za to, že o nich takto původní žádost hovořila. Zejména pak v druhém bodě žádosti, tedy v případě adres staničních budov, navíc o přesnosti,

komplexitě, detailnosti nebo techničnosti těchto údajů nelze hovořit, neboť se jedná toliko o informativní směrovací údaje zcela shodné s evidencí v národních registrech.

17. Je jistě možné, že požadované informace jsou v informačních bázích SŽ obsáhlé v rámci jakéhosi „komplexního celku“, který pod záminkou ochrany kritické infrastruktury (je-li má argumentace ze sekce A chybná) není uveřejnitelný.
18. Pak je ovšem nutné konstatovat, že SŽ v rámci plnění své povinnosti nic nebrání vytvoření podmnožiny nebo varianty těchto informací, která uveřejnitelná je (třeba zaokrouhlením souřadnic), pakliže by její vynětí nebylo pro povinný subjekt nepřiměřenou zátěží (§ 4a InfZ).

SŽ.S.6

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 ohrozit 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.

19. Pakliže je vskutku prokazatelné (navzdory sekci A), že přesnost geografických dat o výpravních budovách a jiných objektech (ovšem můžeme se pro účely argumentace omezit pouze na výpravní budovy) je ve srovnání s přesností existujících údajů klíčovým faktorem vzniku nebo posílení hrozeb vůči kritické infrastruktuře, pak obdobně jako v minulém bodě uvádím, že je nepochybně v moci povinného subjektu informace zaokrouhlit či jinak snížit jejich přesnost v rámci vytváření výňatku při sledování postupu dle § 4a InfZ.
20. Proces zaokrouhlení přesných dat nepovažuji za předpokladu použití automatizovaných nástrojů za nepřiměřeně náročný, resp. i v situaci, kdy by vyžadoval tvorbu specializovaného programu, který zpracuje data exportovaná z jiného systému, se mi jakožto programátorovi jeví jako triviální, nicméně přiznávám, že se vzhledem k neznalosti formátu dat v tomto mohu velice snadno mýlit.

C. Veřejně dostupná data

SŽ.S.7

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.

21. 'Tato argumentace je velice zavádějící, neboť ačkoli veřejně dostupnými informacemi jsou výměry staničních budov, jejich adresy i číselník SR 70, propojení mezi těmito údaji nikoliv.
22. Jelikož SŽ žádost neodmítla na základě § 11b, má se tedy za to, že tuto informaci (vazbu mezi číselníkem SR 70 a nemovitostmi) má.
23. V obou bodech původní žádosti bylo jednoznačně uvedeno, že je jejím předmětem je mimo jiné právě vazba na číselník SR 70, která veřejně dostupná není.

SŽ.S.8

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 (sic) z dostupných soborů veřejné informace, jak je mu libo a Správa železnic žadateli v uvedeném rozhodně nebrání.

SŽ.S.9

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.

24. Jak jsem uvedl v mnoha dřívějších bodech, ačkoli samotné geodetické informace jsou v dostačující přesnosti veřejně dostupné, vazba mezi nimi a daty SŽ není.
 25. Bylo by možné argumentovat (ostatně jsem obdobnou argumentaci použil v odvolání ohledně ohrožení kritické infrastruktury interními vs. veřejně dostupnými daty), že by tuto vazbu šlo vytvořit dohledáním budov vlastněných SŽ nejbližších k veřejně dostupným polohám stanic. Pomineme-li, že takový postup je silně náchylný na chyby, neboť v majetku SŽ je i mnoho budov nikoli staničních, a že informace od ÚZSVM, na něž jsem odkazoval v odvolání, nejsou strojově čitelné, pak nelze nevidět, že by bylo velice kontraproduktivní si tyto informace obstarávat, resp. de facto znovu vytvářet, pokud jimi SŽ jakožto povinný subjekt již disponuje.
 26. Vytvoření těchto informací by rovněž značně komplikovala skutečnost, že na rozdíl od SŽ nedisponují přesnými podkladovými daty o popisu sítě, které k tomuto účelu SŽ nepochybně využila, nicméně o něž jako takové nežádám.
-

Děkuji tímto Úřadu pro ochranu osobních údajů za trpělivost při vyřizování sporu a přeji příjemný zbytek týdne.

S pozdravem

Čeněk Řehoř

Příloha 1: SŽ SR70 .pdf