

Váš dopis zn.
Ze dne 9. listopadu 2021
Naše zn. 178271/2021-SŽ-GR-025
Listů/příloh 13/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Drvota
Telefon +420 972 235 775
Mobil +420 725 345 959
E-mail drvota@spravazeleznic.cz

Datum 6. prosince 2021

KORIDOR D8, z. s.
Zrzavého 1705/2a
Praha 6-Řepy
163 00

ID DS: <pnn6wc8>

ROZHODNUTÍ

Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1-Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00, IČO 709 942 34, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, odd. A, vložka 48384, jež je povinným subjektem ve smyslu § 2 odst. 2 zákona o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), obdržela dne 9. listopadu 2021 žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), v níž sdružení KORIDOR D8, z. s., IČ: 10941002, sídlem Zrzavého 1705/2a, 163 00 Praha 6-Řepy (dále jen žadatel) prostřednictvím svého místopředsedy pana Martina Klečky, [REDAKCE]

žádá o poskytnutí následujících informací:

- dokumentu Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR (dále jen „Manuál“)

Správa železnic, státní organizace, posoudila tuto žádost z pohledu InfZ a dospěla k závěru požadované informace omezit a proto v souladu s ust. § 15 InfZ a ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád), vydává níže uvedené rozhodnutí.

ROZHODNUTÍ O ODMÍTNUTÍ ČÁSTI ŽÁDOSTI

Správa železnic, státní organizace, jako povinný subjekt podle § 2 InfZ, ve věci žádosti o poskytnutí informací, kterou Správní železnic, státní organizace, obdržela dne 9. listopadu 2021 od žadatele, rozhodla takto:

Manuál se v rozsahu obsahu a úvodu poskytuje.

Ostatní části Manuálu se v souladu s § 9 odst. 1 a § 11 odst. 2 písm. c) InfZ odmítají.

ODŮVODNĚNÍ

Odůvodnění tohoto rozhodnutí uvádí Správa železnic, jakožto povinný subjekt, níže, a to ve struktuře a detailu požadovaných rozhodovací praxí, resp. komentářovou literaturou k aplikaci příslušných právních předpisů.

I.

Vymezení věci

Správa železnic obdržela dne 9. listopadu 2021 žádost Žadatele o poskytnutí Manuálu. Obsahově se jednalo o totožnou žádost, jaká byla panem Martinem Klečkou jako fyzickou osobou doručena Správě železnic dne 23. srpna 2021 (dále jen „**Původní žádost**“), a o které již Správa železnic dříve rozhodla, a to rozhodnutím ze dne 6. 9. 2021, č. j. 147476/2021-SŽ-GR-O25, které bylo zrušeno Úřadem pro ochranu osobních údajů rozhodnutím ze dne 19. října 2021, čj. UOOU-04332/21-4, načež Správa železnic rozhodla novým rozhodnutím čj. 162643/2021-SŽ-GR-O25 ze dne 15. listopadu 2021 („**Rozhodnutí Správy železnic**“).

Správa železnic v této souvislosti uvádí, že oproti Původní žádosti došlo ke změně pouze v osobě žadatele, tudíž bude níže uvedená argumentace částečného odmítnutí poskytnutí požadovaných údajů převážně obdobná té v Rozhodnutí Správy železnic.

II.

Povaha Manuálu

Požadovaný Manuál vznikl ve stále probíhající spolupráci Správy železnic a SNCF International, registrační číslo 552 049 447, se sídlem na adrese 9 rue Jean Philippe Rameau, 93 200 Saint Denis, Francie, zapsaná v obchodním rejstříku pod číslem 415 238 179 RCS (dále jen „**SNCF**“), která byla započata v dubnu 2019. Spolupráce při zpracování Manuálu spočívala zejména ve zpřístupnění vysokorychlostního know-how správce a provozovatele systému vysokorychlostní železniční dopravy ve Francii.

Použití Manuálu se řídí smlouvou č. j. S20700/2019-SŽDC-GR-O26, Agreement for the Provision of Services, uzavřenou mezi Správou železniční dopravní cesty, státní organizací (právní nástupce Správa železnic), a SNCF dne 12. 4. 2019, ve znění dodatku a smlouvou č. j. S25840/2020-SŽ-GR-O19, Agreement for the Provision of Services, uzavřenou mezi Správou železnic a SNCF dne 24. 4. 2020 (obě smlouvy společně dále jen „**Smlouvy**“).

Smlouvy v souvislosti s důvěrností předávaných informací uvádí zejména následující:

5. CONFIDENTIALITY

5.1. Under the Agreement, each Party will be required to disclose elements which could be protected, in respect of the know-how, by secrecy and/or which could give a competitive advantage, and particularly a certain amount of confidential information, or a certain number of documents, studies or analyses of any nature whatsoever and on any form and on medium whatsoever, relating directly or indirectly to the project, particularly technical, financial, legal, tax or commercial data, elements of know-how and also any other document including, referring to or prepared from such information, reports, files and analyses. The Confidential Information and all information supplied in connection with this Agreement and designated by the disclosing party shall be deemed to be Confidential Information.

5.2. Each Party undertakes to use the Confidential Information only for the purposes of the implementation of this Agreement and / or in connection with the development of highspeed railway lines.

5.3. **Thus, other than the cases referred to above or unless previously agreed in writing, each Party undertakes not to pass on or transfer the Confidential Information to third parties, or leverage, translate or adapt it for them, in part or in full extent, directly or indirectly, in any form or on any medium whatsoever.**

5.4. **Each Party undertakes to take the appropriate protective measures to prevent the disclosure, the passing on, the publication or the leveraging of the Confidential Information and undertakes to ensure the security and the confidentiality of the Confidential Information.**

5.5. **In this respect, each Party undertakes, in particular:**

(i) only to pass on the Confidential Information to the members of its staff directly involved in the performance of this Agreement who must expressly know and use it;

(ii) to have the members of its staff referred to above, who are working on the performance of this Agreement, sign an individual undertaking of confidentiality containing, to the benefit of the other Party, with the same obligations and the rights that to this Agreement;

(iii) to have any person receiving the Confidential Information, before such Information is passed on, sign an individual undertaking of confidentiality or to ensure that said person is bound by a confidentiality agreement relating to the cooperation project;

(iv) to set up mechanisms enabling the protection of its servers and computer tools to be ensured.

Jak vyplývá z citovaných ustanovení, oboustranný závazek k ochraně důvěrných informací je jedním z esenciálních vztahů založených Smlouvami mezi Správou železnic a SNCF.

Závazky vyplývající ze Smluv Správa železnic náležitě respektuje také v zadávacích řízeních, které vede. Právě z toho důvodu je Manuál poskytován budoucímu zhotoviteli dokumentace pro územní rozhodnutí až v rámci součinnosti před podpisem smlouvy, a to vždy pouze na základě uzavření dohody o mlčenlivosti. Ačkoliv totiž účastníci některých zadávacích řízení požadovali poskytnutí Manuálu již ve fázi zpracování nabídky, Správa železnic jim Manuál z důvodů mimo jiné v tomto rozhodnutí uvedených byla oprávněna poskytnout pouze k nahlédnutí bez možnosti opatřovat si z něj výpisky, záznamy či pořizovat kopie Manuálu. Poskytování Manuálu upravují Smlouvy následujícím způsobem:

5.7 *Notwithstanding the provision of Article 5, the Client may disclose Confidential Information included in the deliverables listed in Annex 1 in upcoming tender procedure according to Czech legislation on public procurement regarding the design, planning and construction of high speed lines in the Czech Republic.*

In such tender procedure, before the submission of the bids, the Client may disclose Confidential Information included in the deliverables listed in Annex 1 to interested contractors (applying contractors who are interested in the submission of a bid) in the premises of the Client and under the surveillance of the Client, without prior written consent of the Provider. The Client must take all possible measures to prevent the interested contractors from using for their own business, or for reverse engineering or making copies of the Confidential Information included in the deliverables listed in Annex 1, as set in Article 6.2 of the Agreement. The Client shall keep informed the Provider on every such disclosure of the Confidential Information and of the list of interested contractors, at least by e-mail.

In the tender procedure, after the Client issues its decision on a selected contractor (contractor who was selected for the execution of the public contract), the Client may disclose a copy of the deliverables listed in Annex 1 (including Confidential Information) to the selected contractor after the conclusion of a confidentiality agreement between the Client and the selected contractor, that will define all reasonable measures to protect any form of reverse engineering of the know-how and the intellectual property of both Parties on one side and will enable the execution of the public contract by the selected contractor on the second side. Both Parties are obliged to take all necessary steps in good faith, being aware of possible damages caused by the delay of any Party to the other Party. For tenders after the preliminary design phase of the HSL program of the Client, the Client and the Provider will conclude an agreement under which the Client shall undertake to enforce the provisions of the confidentiality agreement towards the selected contractor for the benefit of the Providers' Confidential Information and intellectual property rights.

Vědomí důležitosti ochrany důvěrných informací je zdůrazňováno i v následujících člancích Smluv, kterými je výslovně potvrzeno přijetí odpovědnosti z případného porušení povinnosti mlčenlivosti.

5.9 ... *The Parties acknowledges having been advised and made aware of its obligation of confidentiality concerning the Confidential Information. Therefore, the Parties expressly acknowledge that every Party shall be liable to the disclosing party for any breach of its obligation.*

Moreover, being fully aware of the financial, commercial and strategic value of the Confidential Information, the Parties acknowledge that the disclosure of such information is likely to be prejudicial to the disclosing Party.

In the event of a breach of the obligation of confidentiality having a potentially high impact on the business activities of the affected Party regarding its competition with its domestic and international competitors, the disclosing Party shall pay the affected Party, on the basis of a written duly justified notice of the affected Party, a contractual penalty equal the total amount of agreed fees under this Agreement.

Dále Smlouvy výslovně omezují užívání veškerých znalostí SNCF v Manuálu obsažených pouze pro účely související s projektováním vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“) v České republice. Explicitně je také zakotven závazek neposkytovat Manuál třetím osobám, což Správe železnic naprosto nepochybnitelně ukládá povinnost aplikovatelnou i na konkrétní případ Žadatele:

6.2 ... *Therefore, the Client shall not, without the Provider's prior written consent, disclose, use, sell, distribute, license, to a third party, to the Provider's Knowledge, unless stated otherwise by this Agreement. The use of Provider's Knowledge is strictly limited to the design, building and promotion of the high-speed line sections of SZCZ high-speed rail program of the Czech Republic and the Parties agreed that such use of the Provider's Knowledge shall be considered as internal use under the whole Article 6 of this Agreement.*

*The Client may permit its staff and advisors to use the Provider's knowledge in accordance with the terms of the Agreement provided that the Client takes all necessary steps and imposes the necessary conditions to ensure that **all persons using the Provider's Knowledge do not commercialize or disclose the contents of it to any other third party, or use it other than in accordance with the terms of this Agreement. No***

copies of the Provider's Knowledge are to be made other than as expressly approved by the Provider.

Ze Smluv dále vyplývá, že jednotlivé informace a znalosti v Manuálu obsažené jsou jednotlívým souborem, kterému náleží ochrana právě v tomto neděleném celku společně.

Z Manuálu tedy není možné vyčlenit informace, které vznikly pouze na straně SNCF, stejně tak nelze určit znalosti, kterými přispěla jednoznačně pouze Správa železnic. V důsledku toho tedy Manuál podléhá ochraně v celku, tedy veškeré informace je třeba považovat za důvěrné a Smlouvou o poskytování služeb chráněné společně a neoddělitelně.

Neoddělitelnost a provázanost vyplývá zejména z následujícího článku Smluv:

6.3 Subject the provisions of the article 6.2 relating to the Provider's Knowledge, the design manual and all deliverables remitted to the Client by the Provider as listed in Annex 1 prepared by the Client with assistance of the Provider (the Client's intellectual Document) shall belong exclusively to the Client upon its payment in the terms and conditions with the Annex 2, except if the Client's intellectual Document integrated the Provider's Knowledge (hereinafter referred to as the "Protected deliverables"). In this case, the Protected deliverables remain the property of the Provider and are subject to the terms and conditions of Article 6.2 of this Agreement nevertheless the Client is not obliged to pay any additional payment for the Protected deliverables. The Protected deliverables are already designed as Information Confidential subject to the article above relating to Confidentiality. Concerning the Protected deliverables, the Provider grants to the Client a non-exclusive, non-transferable license to use the Protected Deliverables for the internal use of the Client as stated above.

Povaha předmětu autorského práva

Dle § 11 odst. 2, písm. c) InfZ platí, že „*povinný subjekt informaci neposkytne, pokud by tím byla porušena ochrana práv třetích osob k **předmětu práva autorského** nebo práv souvisejících s právem autorským*“.

Předmět práva autorského, o kterém hovoří výše uvedené ustanovení, definuje § 2 odst. 1 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**AutZ**“), a to následujícím způsobem: „*předmětem práva autorského je dílo literární a jiné dílo umělecké a **dílo vědecké**, které je **jedinečným výsledkem tvůrčí činnosti autora** a je **vyjádřeno v jakékoli objektivně vnímatelné podobě** včetně podoby elektronické, trvale nebo dočasně, bez ohledu na jeho rozsah, účel nebo význam.*“

Manuál je dle Správy železnic tzv. **vědeckým dílem**, jehož autorem je Správa železnic, která pro jeho tvorbu využila know-how SNCF. Manuál tak byl zpracován zejména na základě exkurzí, přednášek, odborných workshopů, poskytnutých podkladů a konzultací s odborníky společnosti SNCF, která již přes 40 let vyvíjí, připravuje, projektuje, provozuje, udržuje a dále rozvíjí vlastní systém vysokorychlostní železnice, díky čemuž je nejzkušenějším správcem a provozovatelem VRT v Evropě.

Tvůrčí činnost autora lze dle ustálené judikatury Nejvyššího soudu „*charakterizovat jako činnost spočívající ve „vytvoření“ něčeho nehmotného s tím, že dosažení tohoto cíleného i necíleného výsledku **závisí v osobních vlastnostech tvůrce**, bez nichž by tento výtvar (duševní plod tvůrčí povahy literární, jiné umělecké nebo vědecké) nebyl vůbec dosažen. Zvláštními osobními vlastnostmi“ autora díla je zejména schopnost tvořit, což je schopnost jeho ducha, a to in concreto tvořit literárně, jinak umělecky nebo vědecky. S touto schopností bývá spojeno i nadání (talent), fantazie aj. prvky patřící mezi osobní vlastnosti, které si lidský*

*duch přináší do běžného života a které rovněž nabývá např. životní praxí, vzděláním, **životní zkušeností** apod.*¹

Manuál tedy neobsahuje souhrn veřejně přístupných a známých údajů, nýbrž informace, údaje a postupy vycházející z unikátní a dlouhodobé praxe SNCF uzpůsobené specificky vymezenému předmětu Manuálu, tj. projektování VRT v českém prostředí.

S ohledem na tuto skutečnost, je **Manuál jedinečným výsledkem tvůrčí činnosti autora**, jelikož se jedná o výsledek dosažený vysoce odbornou a kreativní činností poskytnutou vysoce kvalifikovanými autory. **Pravděpodobnost vzniku shodného díla je tedy takřka nulová.**

Požadavek na vyjádření předmětu práva autorského v jakémkoliv **objektivně vnímatelné podobě** je rovněž bezpochyby naplněn, neboť je Manuál zachycen např. ve strojově čitelném formátu PDF či v tištěné podobě.

Vzhledem k naplnění všech zákonem požadovaných znaků, Správa železnic shrnuje, že je Manuál předmětem práva autorského.

Ustanovení § 34 písm. a) AutZ stanovuje, že „do práva autorského nezasahuje ten, kdo užije v odůvodněné míře dílo na základě zákona pro účely veřejné bezpečnosti, pro soudní nebo správní řízení nebo k jinému úřednímu účelu nebo pro parlamentní jednání a pořízení zápisu o něm.“. Výše uvedené ustanovení zavádí institut tzv. zákonné licence, kterou nelze vyloučit ani na základě dohody mezi povinným subjektem a třetí osobou. Správa železnic k výše uvedenému uvádí, že toto ustanovení nelze vykládat absolutně, tedy jako povinnost povinného subjektu vždy a za všech okolností zpřístupnit veškeré informace bez ohledu na případnou ochranu autorským právem. Tento postup by totiž vedl k praktické anulaci ustanovení § 11 odst. 2 InfZ. a práv třetí osoby k výsledkům tvůrčí duševní činnosti. S ohledem na uvedené je tedy nutné provést ad hoc základní a přezkoumatelnou úvahu, jak vyřešit kolizi práva na informace a práv třetí osoby k výsledkům tvůrčí duševní činnosti (test proporcionality).² Tento závěr pojal i Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 21. 3. 2017, sp. zn. IV. ÚS 3208/16. Test proporcionality provedla Správa železnic v III. části tohoto rozhodnutí.

Povaha obchodního tajemství

Dle § 9 odst. 1 InfZ platí, že „pokud je požadovaná informace obchodním tajemstvím, povinný subjekt ji neposkytne.“

Pojem obchodní tajemství je definován § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a to následujícím způsobem: „obchodní tajemství tvoří konkurenčně významné, určitelné, ocenitelné a v příslušných obchodních kruzích běžně nedostupné skutečnosti, které souvisejí se závodem a jejichž vlastníci zajišťují ve svém zájmu odpovídajícím způsobem jejich utajení.“

Správa železnic se pro posouzení, zda mají informace obsažené v Manuálu povahu obchodního tajemství, níže zabývala posouzením naplnění jeho výše uvedených znaků.

Aspekt **konkurenčního významu** spočívá v tom, že „skutečnost spadající pod obchodní tajemství musí podnikateli přinášet určitou konkurenční výhodu nad ostatními podnikateli, a tím mu zajišťovat lepší postavení na trhu. Konkurenční výhoda však nemusí být objektivním důsledkem vlastnictví obchodního tajemství; postačí, že se podnikatel důvodně domnívá, že utajování takových skutečností mu lepší postavení na trhu přináší.“³. K tomu Správa železnic připomíná již výše uvedené, tedy, že Manuál vychází z jedinečných, více než 40letých zkušeností SNCF, které z této společnosti činí nejzkušenějšího správce a provozovatele VRT v Evropě, schopného toto know-how exportovat do celého světa (např. Maroko, Jižní Korea

¹ rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 3. 2021, sp. zn. 27 Cdo 2023/2019

² BARTÁK, J., COLLETT, D., HRABÁNEK, J., KOŠČÍK, M., KOUKAL, P., LEŠKA, R., MATES, P., MYŠKA, M., POLČÁK, R., PRCHAL, P., ŠALOMOUN, M., TULÁČEK, J., VALOUŠEK, M., ZIBNER, J. Autorský zákon. [Systém ASPI]. Nakladatelství Leges [cit. 2021-10-26]. ASPI_ID KO121I2000CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

³ PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Občanský zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 558.

nebo Polsko). Tyto unikátní a dlouhodobé zkušenosti SNCF jsou promítnuty do Manuálu a zanedbání ochrany takto jedinečného know-how a obchodního tajemství SNCF by mohlo ohrozit konkurenceschopnost SNCF v celosvětovém měřítku. To dosvědčuje mimo jiné i vysoká smluvní pokuta v případě porušení ochrany důvěrných informací dle čl. 5.9 Smluv citovaného výše.

Aspekt **určitelnosti** spočívá v „objektivně identifikovatelné, zachytitelné ve formě, kterou lze vnímat smysly, a to tak, aby je bylo možné případně převádět.“⁴ Správa železnic zde opětovně uvádí, že Manuál je zpracován v elektronické podobě, a to ve strojově čitelném formátu PDF.

Kritérium **ocenitelnosti** se zakládá na požadavku, že „za informaci, jež je obchodním tajemstvím, se nemá pokládat skutečnost, která svému nositeli poskytuje natolik zanedbatelnou konkurenční výhodu, že její význam nelze vyjádřit v penězích. Skutečnost je ocenitelná jen tehdy, když má konkrétní hodnotu nejen z pohledu svého nositele, ale i z pohledu třetích osob, když tato objektivní hodnota se odvíjí právě od míry konkurenčního významu této skutečnosti.“⁵ Kritériem konkurenční výhody a její závažnosti se Správa železnic zaobírala již výše, pro úplnost doplňuje, že hodnota informací pro nositele je vyjádřena rovněž odměnou SNCF za poskytnutí svého know-how, která doposud činí více než 20 milionů korun. O významnosti know-how svědčí také stanovení vysoké smluvní pokuty za porušení jeho ochrany, jejíž vyčíslení začíná na minimální částce 10 milionů Kč, a hrozba případného soudního sporu o náhradu škody a ušlý zisk.

Aspekt **v příslušných obchodních kruzích běžně nedostupné skutečnosti** je v posuzovaném případě rovněž naplněn, jelikož SNCF a Správa železnic při tvorbě Manuálu nevycházely z obecně dostupných informací, nýbrž z dlouhodobě budovaného know-how, jež si SNCF přísně střeží a které se zavázala Správě železnic poskytnout pouze za podmínky zaručení jeho přísné důvěrnosti.

Komentářová literatura uvádí, že „Obchodní tajemství **souvisí se závodem**, jestliže ten, kdo se domáhá ochrany obchodního tajemství, disponuje se souborem jmění, které vytváří obchodní závod ve smyslu § 502 a při jehož provozu je informace tvořící obchodní tajemství využívána nebo je alespoň potenciálně využitelná.“⁶ Souvislost se závodem je v tomto případě dána tím, že utajované skutečnosti jsou velmi podrobnými nejen technickými informacemi, údaji a postupy o projektování VRT, které SNCF uplatňuje rovněž ve vztahu k projektování vlastních VRT, jež tvoří jmění, kterým SNCF disponuje.

Aspekt utajení je naplněn, „pokud vlastník projeví svou vůli utajovat dané skutečnosti. Projevením své vůle ale nemůže obchodní tajemství vytvořit z informace, která nesplňuje ostatní podmínky. Utajování spočívá jednak ve faktickém zamezení tomu, aby se informace dostala do rukou konkurence (pomocí šifrování, hesel, trezoru, hlídání kamerovým systémem apod.), a jednak v právní ochraně (smlouvy se zaměstnanci, konkurenční doložka, vnitřní předpisy, klauzule ve smlouvě s dodavatelem navázaná na smluvní pokutu apod.).“⁷

Správa železnic ve vztahu k aspektu utajení odkazuje na výše uvedená ustanovení Smluv, ze kterých je jasně patrna vůle SNCF utajovat dané skutečnosti. Správa železnic ve vztahu k **aspektu utajení** zdůrazňuje, že tento přísný režim ochrany know-how a obchodního tajemství SNCF obsaženého v Manuálu byl striktním požadavkem SNCF, tj. základním předpokladem smluvního vyjednávání se Správou železnic, resp. uzavření Smluv v letech 2019 a 2020.

K potřebnosti spolupráce právě se SNCF je nezbytné uvést, že žádný jiný evropský správce železniční infrastruktury nemá tak ucelený náhled na systém vysokorychlostní železnice jako

⁴ PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol., op. cit.

⁵ DAVID, O., DEVEROVÁ, L., DOLANSKÁ BÁNYAIOVÁ, L., DVOŘÁK, J., DVOŘÁK, T., FIALA, J., FRINTA, O., HOLČAPEK, T., HURDÍK, J., KINDL, T., MACKOVÁ, A., PAULY, J., PAVLÍK, P., PELIKÁN, R. a kol. Občanský zákoník: Komentář, Svazek I, (§ 1-654). [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2021-10-27]. ASPI_ID KO89_a2012CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁶ DAVID, O., DEVEROVÁ, L., DOLANSKÁ BÁNYAIOVÁ, L., DVOŘÁK, J., DVOŘÁK, T., FIALA, J., FRINTA, O., HOLČAPEK, T., HURDÍK, J., KINDL, T., MACKOVÁ, A., PAULY, J., PAVLÍK, P., PELIKÁN, R. a kol., op. cit.

⁷ PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol., op. cit.

SNCF, ať už z důvodu, že jeho zkušenost není aktuální, nebo z důvodu odlišných vstupních podmínek, které nejsou zcela relevantní pro Českou republiku. Takový přístup, jaký má Francie resp. SNCF k tratím svého vysokorychlostního systému, předpokládá pro novostavby českých VRT vládní Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. VRT zapojené do celostátního dopravního systému s plošnou obsluhou regionů a jejich významným přiblížením hlavním politickým, obchodním a průmyslovým centrům s napojením do zahraničí v rámci celoevropského systému TEN-T. Z těchto důvodů a dále na základě konzultování vhodnosti výběru francouzského řešení s odborníky na vysokorychlostní tratě (např. profesorem Andrew McNaughtonem – strategickým poradcem Správy železnic pro přípravu VRT) byla o spolupráci při tvorbě Manuálu požádána právě SNCF.

Nejedná se tedy o ochranu know-how třetí strany v důsledku libovůle či laxního jednání Správy železnic, kterým by žadatelé o informaci měli být záměrně ochuzeni, naopak se jednalo o vyhovění nezbytné podmínce pro to, aby Správa železnic získala přístup k unikátnímu know-how, které k přípravě VRT v České republice potřebuje. Pokud by Správa železnic na tuto podmínku nepřistoupila, přístup k nezbytnému know-how v oblasti rozvoje VRT by nezískala.

V nastíněném kontextu Správa železnic uzavírá, že SNCF, jako vlastník know-how, jež bylo hlavním podkladem při zpracování Manuálu, bezpochyby projevila svou vůli utajovat dané skutečnosti, a to nastavením podmínek vzájemné spolupráce, jež byly za účelem získání know-how Správou železnic, akceptovány. Tato opatření cílí na utajení daných údajů a informací byla promítnuta do Smluv, přičemž zajištění těchto opatření byla Správa železnic povinna přenést i do zadávacích řízení na výběr zpracovatelů projektových dokumentací a do následných vztahů se svými dodavateli, kterým je Manuál poskytován. Pro úplnost Správa železnic ještě jednou shrnuje, že v návaznosti na naplnění všech definičních znaků obchodního tajemství **má neveřejná část Manuálu povahu obchodního tajemství.**

III.

Test proporcionality

Povinnost provést test proporcionality lze odůvodnit zejména odkazem na nález Ústavního soudu ze dne 21. 3. 2017, sp. zn. IV. ÚS 3208/16. Správa železnic však pro úplnost uvádí, že Ústavní soud tuto povinnost vztáhl zejména ke správním soudům, když uvedl, že „*bude-li třeba, jsou správní orgány povolány zvážit kolizi práva na informace a ochrany práv k výsledkům tvůrčí duševní činnosti. Ze strany správních orgánů postačí elementární a bezformální úvaha, splňující pouze požadavky srozumitelnosti a přezkoumatelnosti; správní soudy jsou k tomu vybaveny podstatně lépe, mj. běžně pracují s testem proporcionality.*“

Kolize základních práv se v posuzovaném případě týká Žadatelova práva na informace a práva SNCF a Správy železnic na ochranu práv k výsledkům tvůrčí duševní činnosti a na ochranu obchodního tajemství.

Postup pro vzájemné poměřování ve vzájemné kolizi stojících základních práv a svobod stanovil Ústavní soud ve svém nálezu ze dne sp. zn. Pl. ÚS 4/94, 12. 10. 1994, a to následujícím způsobem ve třech krocích.

Prvním je **kritérium vhodnosti**, tj. odpověď na otázku, zdali institut, omezující určité základní právo, umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (ochranu jiného základního práva). Druhým kritériem poměřování základních práv a svobod je **kritérium potřebnosti** spočívající v porovnávání legislativního prostředku omezujícího základní právo, resp. svobodu s jinými opatřeními umožňujícími dosáhnout stejného cíle, avšak nedotýkajícími se základních práv a svobod. Třetím kritériem je **porovnání závažnosti obou v kolizi stojících základních práv.** **V posuzovaném případě se to týká Žadatelova práva na informace na straně jedné a práva SNCF a Správy železnic na ochranu práv k výsledkům tvůrčí duševní činnosti a na ochranu obchodního tajemství na straně druhé.**

Výsledkem porovnání kolize práva na informace a práva k výsledkům tvůrčí duševní činnosti byl vznik interního Pokynu generálního ředitele „Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR“, č. j. SŽ PO-16/2020-GR (dále jen „**Pokyn**“), který navazuje na Smlouvy.

Právě v souladu s níže citovaným čl. 7 odst. 2 Pokynu byly určeny části Manuálu (Obsah a Úvod), které bylo v souladu se Smlouvami možné Žadateli poskytnout. **Tyto části také byly Žadateli poskytnuty.**

- (2) *Následující části (kapitoly) Manuálu jsou veřejné bez dalších omezení:*
- a. *Obsah,*
 - b. *1 Úvod,*
 - c. *případně další části dle určení gestorského útvaru (PVRT).*

Pro úplnost Správa železnic konstatuje, že gestorským útvarem nebyly identifikovány žádné další části Manuálu, které by bylo možné Žadateli poskytnout. Poskytnutí ostatních částí Manuálu bylo tedy v souladu s Pokynem i Smlouvami odmítnuto, mimo jiné s přihlédnutím ke skutečnosti, že i při splnění všech přísných podmínek k poskytnutí Manuálu tak lze učinit pouze v případech, ve kterých je dodržen původní účel Manuálu. Tím je projektování VRT v ČR, které není a ani nemůže být účelem, pro který Žadatel požaduje poskytnutí Manuálu.

Navazující odstavce článku 7 Pokynu korespondují s textem Smluv a opět deklarují, že Manuál obsahuje důvěrné informace, jimž náleží ochrana a které jsou předmětem povinnosti mlčenlivosti:

- (3) *Informace obsažené v částech (kapitolách) Manuálu neuvedených v odst. 2 tohoto článku pokynu jsou zcela nebo zčásti považovány za tzv. důvěrné informace ve smyslu Smlouvy o poskytování služeb a musí s nimi být nakládáno v souladu se Smlouvou o poskytování služeb.*
- (4) *Manuál bude poskytován pouze těm osobám, jež se před jeho obdržetím zaváží k dodržování ochrany důvěrných informací a povinnosti mlčenlivosti, a to v rozsahu dle Smlouvy o poskytování služeb.*

Dále také Pokyn ve svém článku 7 odst. 7 konstatuje, že Správě železnic v případě neoprávněného užití Manuálu vzniká soukromoprávní odpovědnost v podobě smluvních pokut a případných náhrad škody, trestněprávní či správněprávní odpovědnost, čímž potvrzuje znění Smluv, na které bylo odkazováno výše:

- (7) *Neoprávněné užití Manuálu či jiné nakládání s důvěrnými informacemi v Manuálu obsažených v rozporu nebo mimo účel stanovený Smlouvou o poskytování služeb může mít za následek **kromě soukromoprávní odpovědnosti (smluvní pokuty a případné náhrady škody) také vznik trestněprávní nebo správněprávní odpovědnosti.***
- (8) *Úplné znění Přílohy A, tj. Manuálu v českém a anglickém jazyce v aktuálním znění, je za dodržení výše uvedeného k dispozici u gestorského útvaru tohoto pokynu (PVRT).*

Ke kritériu vhodnosti Správa železnic uvádí, že je v dané věci naplněno, a to s ohledem na skutečnost, že zásah do práva na informace, spočívající v odmítnutí poskytnutí neveřejné části Manuálu, je plně způsobilý dosáhnout sledovaného cíle, tj. ochrany práv k výsledkům tvůrčí duševní činnosti a ochrany obchodního tajemství třetí strany.

Ke kritériu potřebnosti Správa železnic uvádí, že je rovněž naplněno, neboť za účelem dosažení ochrany práv k výsledkům tvůrčí duševní činnosti a obchodního tajemství není možný jiný, šetrnější, postup než odmítnutí Žádosti v rozsahu neveřejné části Manuálu.

Pokud jde o třetí kritérium (proporcionalitu v užším slova smyslu), tak Žadatel v Žádosti uvedl, že je přesvědčen o skutečnosti, že jeho zájem na poskytnutí informace podstatně převažuje, a to jelikož Žadatel „zastupuje obce dotčené dálnicí D8, z nichž řada bude dotčena plánovanou výstavbou vysokorychlostní železnice (VRT). Požadovaná informace byla pořízena z veřejných prostředků a je na místě, aby spolek (jakož i obce, které jsou v daném spolku sdruženy) měly možnost s touto informací seznámit, neboť výstavba VRT podstatným způsobem ovlivní život v těchto obcích (např. Odolena Voda, Mnetěš a další). Výstavba bude mít rovněž vliv na ochranu přírody a krajiny a celou oblast. Mezi základní cíle spolku přitom patří péče zejména o území kolem dálnice D8, ochrana přírody a krajiny, náprava negativních vlivů z nekvalitně provedené stavby dálnice D8, tvorba prostředí bezpečného z hlediska dopravy a další.“

K výše uvedené argumentaci Žadatele Správa železnic uvádí, že rozumí zájmu Žadatele o prostředí v dotčených obcích, jež sdružuje, i jejich okolí, resp. zájem o informace o možném zásahu VRT do krajiny, podotýká však, že obsahem neveřejné části Manuálu, jsou vysoce odborné, technické informace k projektování VRT, které žádným zásadním způsobem nedeterminují podobu VRT v konkrétním místě ani konkrétní zásah VRT do krajiny. Budoucí podoba VRT v konkrétní lokalitě, tj. konkrétní technické řešení VRT (trasování, výškové řešení, protihluková opatření atd.), a konkrétní zásah VRT do krajiny jsou determinovány jinými podklady, a to zejména územně plánovacími podklady a dokumentacemi, dokumentací pro získání stanoviska EIA, stanoviskem EIA, dokumentací pro územní rozhodnutí a územním rozhodnutím, jakož i dokumentací pro stavební povolení a stavebním povolením.

Informace uvedené v neveřejné části Manuálu slouží a mají význam pro samotného projektanta VRT a nemají vztah ke konkrétnímu místu vedení VRT. Správa železnic uvádí pro ilustraci názvy některých kapitol neveřejné části Manuálu: „Návrh trasy – sklonové poměry“, „Vztah mezi referenční trasou (bodem P) a projektovanými osami kolejí (GPK)“, „Kolejové dilatační zařízení“, které samy o sobě tuto skutečnost potvrzují.

Z uvedeného lze mimo jiné dovodit, že Manuál neposkytuje ani údaje o dopadu, ať již pozitivním či negativním, VRT do krajiny, nýbrž skutečně pouze informace technického rázu, které nemohou být relevantní ani v dalším ze zájmů Žadatele, kterým je ochrana přírody a krajiny v dotčeném území.

Nejinak je tomu dále také v případě vytváření bezpečného prostředí z hlediska dopravy, které je také jedním z deklarovaných Žadatelových zájmů. Ani při naplňování tohoto zájmu Žadatele nemůže být Manuál relevantním podkladem. Komplexní hodnocení bezpečnosti záměru VRT, potažmo vyhodnocení dopadu záměru na bezpečnost daného prostředí, bude obdobně jako v ostatních jmenovaných případech obsaženo spíše v jiných již výše uvedených dokumentech (např. v dokumentaci pro územní rozhodnutí a v územním rozhodnutí, jakož i v dokumentaci pro stavební povolení a ve stavebním povolení).

Správa železnic shrnuje, že poskytnutí Manuálu Žadateli by tak nemohlo napomoci plnění účelů Žadatele, jimiž jsou jím v Žádosti uváděné hájení zájmů obyvatel dotčených obcí, ochrana přírody a krajiny v daném území, péče o území v okolí dálnice D8, náprava negativních vlivů z nekvalitně provedené stavby dálnice D8 a tvorba prostředí bezpečného z hlediska dopravy. Pro tyto činnosti Žadatele totiž Manuál neposkytuje potřebné informace. Jak již bylo zmíněno, v Manuálu jsou obsaženy především údaje technického charakteru relevantní při projektování VRT, nikoliv informace související s dopady VRT do krajiny a ovlivněním života obyvatel konkrétního dotčeného území.

Zájem Žadatele na poskytnutí informací o výstavbě a provozu VRT v okolí dotčených obcí, jež Žadatel sdružuje, lze spíše než vysoce detailními a technicistními informacemi k jednotlivým úzce vymezeným aspektům projektování VRT z neveřejné části Manuálu uspokojit z jiných, a to veřejně dostupných zdrojů.

Správa železnic pro tento účel na svých webových stránkách vede sekci věnovanou VRT⁸, kde je mj. zveřejněna studie proveditelnosti k předmětné VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, resp. termíny a programy veřejných projednání s dotčenými obcemi (mj. na těchto veřejných projednáních lze získat konkrétní informace k zájmovému území Žadatele).

Zmíněná studie proveditelnosti je logicky vedena mj. i specificky ve vztahu k okolí dotčených obcí a dálnice D8 a obsahuje velmi podrobné informace o dopravní technologii, přepravní prognóze, mostech, tunelech, životním prostředí a ekonomickém hodnocení stavby. Na rozdíl od Manuálu tato studie proveditelnosti obsahuje také velmi podrobné informace o styku s okolím, průchodnosti krajinou atd. **Manuál samotný je příručkou pro projektanty VRT za účelem zajištění technické funkčnosti a bezpečnosti VRT, a jako takový má pro občany České republiky mnohem menší vypovídací hodnotu než právě studie proveditelnosti.**

Před právo Žadatele na informace s ohledem na uvedené staví Správa železnic právo k výsledkům tvůrčí duševní činnosti a na ochranu obchodního tajemství třetí strany, a to SNCF. Správa železnic připomíná, že příspěvek SNCF do Manuálu je výsledkem jeho více než 40 let pracně budovaného a střeženého know-how. **SNCF, vědoma si výše uvedeného, byla ochotna uzavřít se Správou železnic Smlouvy pouze za předpokladu přísného režimu ochrany jejího know-how. V případě, že by se Správa železnic nezavázala tuto ochranu poskytnout, byla by spolupráce se SNCF vyloučena, což by mohlo mít na Správou železnic připravovaný projekt VRT zásadní negativní důsledky, jelikož know-how a obchodní tajemství poskytované ze strany SNCF je nezbytným předpokladem pro efektivní, účelnou a hospodárnou přípravu VRT.**

Právo k výsledkům tvůrčí duševní činnosti a na obchodní tajemství je přitom pro SNCF natolik podstatným, že je Správa železnic Smlouvami limitována tak, že neveřejnou část Manuálu nemůže poskytnout ani účastníkům zadávacího řízení na projektování či výstavbu VRT (viz článek 5.7 Smluv citovaný výše).

Tito účastníci zadávacích řízení jsou dle Smluv oprávněni pouze nahlédnout do Manuálu, a to pod dohledem Správy železnic, aniž by byli oprávněni si při tomto nahlížení pořizovat kopie neveřejné části Manuálu. Manuál lze přitom poskytnout pouze budoucímu zhotoviteli dokumentace pro územní rozhodnutí až v rámci součinnosti před podpisem smlouvy, a to vždy pouze na základě uzavření dohody o mlčenlivosti.

Závazky vyplývající ze Smluv Správa železnic náležitě respektuje a striktně je přenáší do zadávacích řízení na projektovou dokumentaci VRT, viz např.:

- a) veřejná zakázka „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany; Zpracování dokumentace pro územní řízení – vysokorychlostní trať Praha-Běchovice – Poříčany (II.)“ dostupná na adrese https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_7177.html,
- b) veřejná zakázka „RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice - Hranice na Moravě“; Zpracování dokumentace pro územní řízení“ dostupná na adrese https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_8117.html, nebo
- c) veřejná zakázka „RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov“; Zpracování dokumentace pro územní řízení“ dostupná na adrese https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_8717.html.

⁸ Dostupné z <https://www.spravazeleznic.cz/vrt>

Jak již bylo zmíněno, přestože účastníci některých zadávacích řízení požadovali poskytnutí Manuálu již ve fázi zpracování nabídky, Správa železnic jim byla oprávněna poskytnout Manuál pouze k nahlédnutí bez možnosti opatřovat si z Manuálu výpisky, záznamy či pořizovat kopie Manuálu. Jedním z důvodů poskytnutí Manuálu budoucímu zhotoviteli až v rámci součinnosti před podpisem smlouvy je, že účastníci zadávacích řízení by v souladu s požadavky Správy železnic měli disponovat dostatečně odborným personálem, aby se vůbec zadávacího řízení mohli účastnit. Pokud je tato podmínka budoucími zhotoviteli splněna, poskytnutí Manuálu až v rámci součinnosti před podpisem smlouvy je dostačující. Požadavek odbornosti personálu a účast na stanovených referenčních projektech by totiž měla odrážet právě potřebu odbornosti, znalosti a předešlé zkušenosti se zpracováním dokumentace minimálně v podrobnosti dokumentace pro územní rozhodnutí. Tyto skutečnosti svědčí o již dříve zmíněné argumentaci Správy železnic, že Manuál je návodem obsahujícím vysoce detailní technické informace pro odborníky a projektanty, a to až pro samotné projektování VRT.

Právní zájem účastníků zadávacích řízení na poskytnutí Manuálu ve fázi zpracování nabídky je přitom nepochybně vyšší, než je tomu v případě Žadatele, není-li tedy dán důvod pro poskytnutí Manuálu v případě účastníků zadávacích řízení, již vůbec nelze uvažovat o poskytnutí Manuálu Žadateli.

V důsledku porušení povinnosti mlčenlivosti, uložené Správě železnic Smlouvami a Pokynem, by Správě železnic hrozily nejen vysoké finanční sankce za porušení smluvních závazků, ale také ukončení spolupráce ze strany SNCF, což by mohlo mít na Správou železnic připravovaný projekt VRT zásadní negativní důsledky, jelikož know-how a obchodní tajemství poskytované ze strany SNCF jsou nezbytným předpokladem pro efektivní, účelnou a hospodárnou přípravu VRT. Výstavba VRT má přitom zásadní význam pro dopravní a ekonomický rozvoj České republiky, což bylo výslovně deklarováno i Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR v usnesení č. 1583 z 55. schůze ze dne 2. března 2017⁹, ve kterém mimo jiné uvádí, že „žádá vládu, aby bezodkladně vyřešila otázku organizačního zabezpečení přípravy a realizace systému Rychlých spojení v České republice, a to v rámci organizace Správy železniční dopravní cesty“ a „žádá, aby vláda neprodleně zapojila do přípravy Rychlých spojení zahraniční experty s praktickými zkušenostmi s výstavbou vysokorychlostních tratí“. **Projekt vysokorychlostních tratí v České republice naplňuje úkoly Politiky územního rozvoje České republiky a záměry evropské Politiky transevropské dopravní sítě (TEN-T). Nerealizace TEN-T ze strany České republiky by měla za následek nesplnění závazků České republiky vůči Evropské unii.**

Test proporcionality provedla Správa železnic v souladu s pravidly stanovenými v nálezu Ústavního soudu ze dne 12. 10. 1994, sp. zn. Pl. ÚS 4/94, či rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2015, čj. 1 As 113/2012–133.

⁹ Dostupné z <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=105093>.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí může žadatel podle ust. § 16 InfZ a § 83 odst. 1 a násl. správního řádu podat odvolání ve lhůtě do 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí k Úřadu pro ochranu osobních údajů, a to podáním učiněným u Správy železnic, státní organizace.

Mgr. František Chabičovský
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy

Příloha
Veřejná část Manuálu