



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl Mgr. Pavlou Peltrámovou jako samosoudkyní ve věci

žalobce: **V** [redacted] **V** [redacted], narozený [redacted]
bytem [redacted]
zastoupeného advokátem Mgr. Petrem Horáčkem, LL.M.
sídlem Týnská 1053/21, 110 00 Praha 1

proti
žalované: **ŠKODA AUTO a.s.**, IČO 00177041
sídlem tř. Václava Klementa 869, 293 01 Mladá Boleslav
zastoupené advokátem Prof. JUDr. Janem Křížem, CSc., Dr.h.c.
sídlem Rybná 9, 110 00 Praha 1

o ochranu autorského práva

takto:

- I. Žaloba v části, v níž žalobce požadoval uložení povinnosti žalované stáhnout z trhu automobily ŠKODA KODIAQ a ŠKODA KAROQ a zdržet se v obchodním styku užívání všech materiálů, produktů, sdělení nebo jiných projevů obsahujících vyobrazení vozu ŠKODA KODIAQ a ŠKODA KAROQ, se zamítá.
- II. Žaloba v části, v níž se žalobce domáhal práva na uveřejnění všech výroků, kterými soud vyhověl žalobci, na náklady žalované, a to jedenkrát v celostátním vydání tak, že celý výrok pravomocného rozsudku bude zveřejněn v českém jazyce v pátečním vydání Hospodářských novin a v německém jazyce, přičemž překlad vyhotoví na své náklady

Shodu s prvopisem potvrzuje Lud'ka Kotlantová

žalovaná, ve střeďečnřm vydání novin Frankfurter Allgemeine Zeitung, v obou periodických ve formátu nejměně ¼ strany na šířku, co do použitého druhu a velikosti písma stejně, jako je vyhotoven pravomocný rozsudek soudu, se zamřtá.

- III. Žaloba v časti, v nřž žalobce požadoval uložení povinnosti žalované stáhnout z trhu kola Triglav a Vega a zdržet se v obchodnřm styku uřivání všech materiálů, produktů, sdělení nebo jiných projevů obsahujřících vyobrazení kol Triglav a Vega, se zamřtá.
- IV. Žalobce je povinen nahradit žalované náklady řizenř ve vřši 40 656 Kř k rukám zástupce žalované Prof. JUDr. Jana Křřže, CSc., Dr.h.c., do třř dnů od právnř moci tohoto rozsudku.
- V. Žalobce je povinen zaplatit na účet Krajského soudu v Praze č.ú. 19-8729111/0710, var. symbol: 3811009517, náhradu nákladů řizenř státu v plném rozsahu ve vřši, která bude stanovena samostatnřm usnesenřm do třř dnů od právnř moci tohoto samostatného usnesenř.

Odůvodněnř:

1. Žalobce se žalobou doručenou nalězaciřmu soudu dne 6. 11. 2017 domáhal ochrany autorského práva a ochrany před nekalosoutěžnřm jednánřm ze strany žalované. Usnesenřm zdejsřho soudu ze dne 5. 4. 2018, č.j. 38 C 95/2017-27, byla žaloba na ochranu před nekalosoutěžnřm jednánřm vyloučena k samostatnřmu projednánř.
2. V časti třkajřící se tohoto řizenř žalobce žalobu odůvodnil třm, že je autorem díla – podoby sedmimřstného osobnřho vozu střeďnř třřdy kategorie SUV. Žalobce své dílo představil žalovaněmu v lednu 2010, když se osobně sešel s designěrem žalované V [redacted] C [redacted] a prezentoval mu svou myřlenku sedmimřstného modelu SUV. Při této schůzce mu předal své kresby, na kterých bylo sedmimřstné vozidlo SUV označeno „Škoda R7“, které je v podstatnřch rysech shodné s pozdějšřm modelem ŠKODA Kodiaq, a to zejména co se třeče celkovřch proporciř vozidla, řešenř náraznřků, čelnř masky a designu kol. Žalobce uvádř, že pan C [redacted] na schůzce práci žalobce z vřtvarněho hlediska oceňoval, ale sdělil mu, že žalovaná neplánuje vyrábět automobil segmentu SUV. Dne 9. 3. 2010 žalobce obdržel dopis žalované se sdělenřm, že vedoucí Designu exteriěru pan N [redacted] měl na žalobcovy práce (kresby) totožnř názor jako pan C [redacted] a vracř mu návrhy zpět. Na podzim roku 2010 uskutečnil žalobce dalř návštěvu pana C [redacted], při nřž mu předvedl své kresby a studie vozů, kol a karoseriř, které se opět v podstatnřch rysech shodovaly s vozem ŠKODA Kodiaq uvedenřm na trh v roce 2016. Žalobce dále uvádř, že své návrhy pravidelně konzultoval s redaktorem periodika AutoDesign&Styling panem L [redacted], který žalobce e-mailem ze dne 29. 11. 2011 upozornil na internetovř článek, ve kterém ředitel žalované automobilky W [redacted] V [redacted] potvrdil v listopadu 2011, že žalovaná bude vyrábět dalř, větř model SUV.
3. Žalobce tvrdř, že předmětem žaloby jsou jeho vlastnoruční kresby a malby automobilu, které byly určeny pro žalovanou jako námět na podobu předpokládaněho nověho modelu automobilu. Jde o dílo pãvodnř ve smyslu vlastnřho duřevnřho vřtvoru. Oproti vozům podobně velikosti a určení, které byly na trhu v roce 2010, jsou dle žalobce typickě nãsledujřící unikátnř a pãvodnř prvky, kterými se posuzovaně dílo vřznaně odliřuje: podoba kol, která přesně odpovřdã provedenř kol uvedenřch na trh v roce 2016, využitř prolisu „promáčknutř“ bočnřch dveřř od přednřch kol až po zadnř kola, řešenř přednř masky s jedinečnřm řešenřm dvou svřtlometů, které byly tvořeny vedle sebe umřřtěnřmi lichoběžnřky a dále typickě členěnř spodnř hrany masky chladiče. K autorskoprávnř ochraně

svého díla žalobce odkazuje na princip neformálního vzniku díla, kdy není nutná žádná registrace, ale je dostačující vyjádření díla v jakékoli objektivně vnímatelné podobě vnímatelné lidskými smysly. Žalobce v tomto směru upozorňuje na závěry rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 24. 6. 2015, sp. zn. 30 Cdo 360/2015. Žalobce dále tvrdí, že je nepochybná shoda vozidla Škoda Karoq, které bylo představeno v květnu 2017, s žalobcovým dílem v podobě boční části od zadních dveří po zavazadlový prostor, včetně řešení světel, průniku zadních světel do boku a dále střechy a boku auta. Ze shora uvedených důvodů se žalobce domáhá uznání svého autorství, omluvy a zdržení se zasahování do jeho autorských práv, konkrétně, aby žalovaná stáhla z trhu automobily Škoda Kodiaq a Škoda Karoq a zdržela se v obchodním styku užívání všech materiálů, produktů, sdělení nebo jiných projevů obsahujících vyobrazení těchto vozidel.

4. Doplněním žaloby ze dne 20. 2. 2018 žalobce upřesnil žalobní návrh v tom, že se domáhá, aby žalované byla uložena povinnost přestat nabízet a prodávat automobily Škoda Kodiaq a Škoda Karoq v podobě, kterou měly v k datu podání žaloby, a zdržet se v obchodním styku užívání všech materiálů, produktů, sdělení nebo jiných projevů obsahujících vyobrazení těchto vozů v podobě, kterou měly k datu podání žaloby.
5. Žalovaná ve vyjádření k žalobě uvedla, že nárok ani zčásti neuznává. K nápadu rozšířit portfolio značky ŠKODA o větší model SUV, byl poprvé u žalované diskutován na jednání, které předcházelo tvrzené schůzce žalobce s panem C [redacted] a které bylo impulzem pro vznik strategického dokumentu, z jehož obsahu je tento záměr patrný. Žalovaná argumentuje tím, že samotná myšlenka či nápad sám o sobě dle ustanovení § 2 odst. 6 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „autorský zákon“) nepožívá autorskoprávní ochrany. Žalovaný podotýká, že konkurenční firmy vyráběly takovéto typy vozidel již před rokem 2010, konkrétně např. Nissan X-Trail 2.2 dCi 4x4, Audi Q5 2.0 TFSI 4x4 nebo Peugeot 4007 4x4 2.2 HDi Platinum. Žalované není známo, že by jí v lednu 2010 žalobce předložil kresby, které jsou předmětem žaloby, když tyto kresby žalobce žalované zaslal až dopisem ze dne 25. 5. 2017. Design předmětných vozidel vytvořil pro žalovanou tým jejích designérů pod vedením šéfdesignéra J [redacted] K [redacted], kdy členy designerského týmu byl Mgr. K [redacted] N [redacted] vedoucí designu exteriéru žalované, a designéři A [redacted] S [redacted] a M [redacted] J [redacted]. První návrhy předmětných vozidel začaly být tvořeny již v roce 2010.
6. Žalovaná namítá, že žádný z žalobcem uvedených prvků díla nevykazuje jedinečnost ani novost, a tudíž takové prvky nemohou být předmětem autorskoprávní ochrany žalobce. Design kol na kresbách žalobce je zcela běžný, přičemž žalovaná dodává, že paprsky kol na kresbách žalobce připomínají písmeno „V“, zatímco paprsky kol vozu Škoda Kodiaq připomínají písmeno „Y“. Tento design kol je inspirován prvním modelem žalované Laurin&Klement ŠKODA 110. Nadto žalovaná podotýká, že kola vozidel Škoda vykazují od počátku krystalický vzhled s paprsky tvořenými zkroucenými povrchy. Pokud jde o prolisy bočních dveří, je zcela zjevné, že se žalobce inspiroval prolisy užitými u vozidla Volvo XC90, které bylo představeno v roce 2006. Přítomnost prolisů bočních dveří je jednak generickým prvkem u automobilů kategorie SUV, např. u vozidla BMW Concept X1 z roku 2008, Nissan X-Trail druhé generace pro rok 2008, Volvo XC90 rok 2007, a současně prvkem vycházejícím historicky z firemní identity vozů značky Škoda. Žalovaná navíc uzavírá, že design prolisů bočních dveří na kresbách žalobce a u vozidla Kodiaq se významně liší. Ani v případě dělených světel se nejedná o novum, když jsou použita např. u vozů Mercedes-Benz třídy R, rok 2009, nebo Lexus GS III, rok 2005. Co se týče tvaru a členění spodní masky chladiče, i tyto historicky vychází z firemní identity vozů značky Škoda (např. Octavia Combi 2. generace v roce 2008) s tím, že masky obdobného typu lze spatřit také u dalších vozů kategorie SUV (např. Mercedes ML 350 z roku 2006 nebo Honda CR-V z roku 2014). Zatímco spodní maska chladiče na kresbách žalobce je ohraničena

silným kovovým rámem, do kterého je vloženo logo Škoda auto, u vozidla Škoda Kodiaq je ohraničena subtilním chromovým rámem a logo je separátně umístěno nad maskou chladiče, z čehož je zřejmé, že design spodní masky chladiče na kresbách žalobce a u vozidla Škoda Kodiaq se významně liší. Kresby žalobce nápadně připomínají design automobilu Volvo XC 90 z roku 2006 s přidáním prvků typických pro vozidla značky Škoda. Žalovaná dále poukazuje na další designové prvky užití u automobilu Škoda Kodiaq, a to zejména v případě linie střechy a blatníků, zadní světlá a které se neshodují s kresbami žalobce. K prokázání svých tvrzení žalobce předložil srovnávací analýzu vozu Škoda Kodiaq a návrhů žalobce.

7. Nadto žalovaná poukazuje na to, že má chráněna designérská řešení automobilů Škoda Kodiaq a Škoda Karoq prostřednictvím průmyslových vzorů Společenství s účinky ochrany pro území Evropské unie a je vlastníkem průmyslového vzoru Společenství, kterým je chráněno designérské řešení kol těchto vozidel, včetně designu různých druhů paprskovitých kol vozidel Škoda. Design jednotlivých dílů vozidla Škoda Kodiaq je s účinky na území ČR chráněn průmyslovým vzorem zapsaným v rejstříku vedeném Úřadem průmyslového vlastnictví ČR a v případě vozidla Škoda Karoq byla podána přihláška průmyslového vzoru. Design světel je rovněž chráněn průmyslovým vzorem zapsaným v rejstříku vedeném Úřadem průmyslového vlastnictví ČR a v případě vozidla Škoda Karoq byla podána přihláška průmyslového vzoru. Zápis těchto průmyslových vzorů dle názoru žalované prokazuje novost a individuální povahu těchto designérských řešení, jejichž původcem je žalovaný. Uvedené argumenty se uplatní také ve vztahu k vozidlu Škoda Karoq, jehož design rovněž vznikl jako zcela nezávislé a samostatné dílo žalované. Žalovaný považuje žalobu za zcela bezdůvodnou a navrhl, aby ji soud v celém rozsahu zamítnul a přiznal žalované náklady nalézacího řízení.
8. Dne 18. 2. 2019 podal žalobce návrh na rozšíření žaloby, který byl zdejším soudem dne 18. 2. 2019 připuštěn. Žalobce se tímto rozšířením žaloby domáhá uložení povinnosti žalovanému, aby stáhnul z trhu kola Triglav a Vega a zdržel se v obchodním styku užívání všech materiálů, produktů, sdělení nebo jiných projevů obsahujících vyobrazení kol Triglav a Vega. Rozšíření návrhu odůvodnil tím, že po podání žaloby žalobce zjistil, že žalovaný nabízí na dalších než původně žalovaných modelech vozidel kola pod označeními Triglav a Vega, která jsou stejná jako kola, jejichž výtvarné podoby je žalobce autorem.
9. Žalovaná ve vyjádření k rozšíření žaloby uvedla, že ani v této části neuznává žalobcem uplatňovaný autorskoprávní nárok s odůvodněním, že design kol na kresbách žalobce je zcela běžný a navíc se od designu vozidel Škoda významně liší. K vyjádření přiložila srovnávací analýzu, ze které dle žalované vyplývá rozdílnost obou tvarů kol, kdy paprskový design kol vozidel žalovaného připomínají písmeno „Y“, oproti paprskům kol na kresbách žalobce připomínajících písmeno „V“, liší se i jejich vnitřní struktura ostrými hranami designu kol žalované, odlišný je i tvar středu kol, kdy u žalované je kulatý, zatímco u žalobce hranatý. Žalovaná poukazuje na rozdílnost povrchu, který je u kol žalovaného leštěný. Co se týče tvaru a povrchu kol, byl jejich design určen poprvé již v roce 2008 a design středů kol v roce 2013. Jednotlivé designové prvky kol žalované byly samostatně a nezávisle na žalobci navrženy nebo použity historicky v letech 2001 až 2012 na různých typech vozů. Pokud žalobce uplatňuje autorskoprávní titul žaloby, musí dostatečně tvrdit, v čem a proč konkrétně spatřuje autorské dílo, v čem a proč jde o jedinečný, individuální výsledek jeho vlastní duševní tvůrčí činnosti, k čemuž by měla být doplněna tvrzení a důkazy žalobce k identifikaci jednotlivých kreseb jako datum vytvoření apod. Žalovaná dále odkazuje na pojem originality díla ve světle judikatury SDEU a koncept autorskoprávní individuality, který ctí judikatura soudů ČR. Žalovaná dodává, že tvůrčí prostor pro autora je ovlivňován řadou faktorů, a mimo jiné v případě designu automobilů též technickými parametry či

ustálenými designovými prvky příznačnými pro daného výrobce, jakož i ustálenými generickými prvky.

10. Podáním ze dne 15. 4. 2019 žalobce doplnil svá tvrzení týkající se jednoznačné konkretizace prvků, ve kterých žalobce spatřuje jedinečnost tvůrčí činnosti. Za jedinečný prvek kol na svých kresbách považuje žalobce tvar loukotí, které tvoří písmeno „V“ nebo „Y“, přičemž vzpěry nevychází ze středu kola, jsou proti němu posunuté, a proto kolo působí dynamicky a dává zdání pohybu, i když automobil stojí. Charakteristickým rysem je dále různá délka paprsků, které spolu netvoří dvě stejné strany úhlu a vůči středu kola jsou vyosené. Pokud se jedná o srovnání celkového vzhledu automobilů, žalobce zdůrazňuje, že po obkreslení tvaru je nápadná podobnost linek karoserie při pohledu z boku, při pohledu zepředu se překrývají linky čelního skla, při pohledu zezadu se u obou modelů překrývají linky zadního skla, obrysy karoserie i řešení vrchní plochy kufru. Žalobce namítá shodné provedení boční linky (tzv. „shoulder line“), kdy její zakončení je zalomeno vzhůru, a sklon střechy, kdy nejvyšší místo vozu je nad čelním sklem a směrem dozadu se střecha snižuje. Žalobce poukazuje na shodné rozmístění prvků čelní masky vozů. Žalobce dále poukazuje na originalitu svého návrhu, co se týče polohy chladiče vůči nárazníku, kdy v jeho kresbách je chladič umístěn více vpředu oproti světlometům, stejně vystrčený dopředu jako nárazník a dále pokud jde o umístění a použití dvojitých světlometů s ostrými hranami. Opět je žalobcem namítáno shodné provedení tvaru vstupu chlazení. Pokud se jedná o členění zadní části vozu, tvrdí žalobce, že původnost jeho návrh spočívala v tom, že jednotlivé linky členící zadní část automobilů navazují na obdobné linky na boku, přičemž dominantní je výrazná hrana pod zadním oknem a pod ní členění zadních výklopných dveří další vodorovnou linkou a výrazně větší prohlubeň pro umístění zadní poznávací značky.
11. V podání ze dne 9. 5. 2019 žalobce dále doplnil, že řešení přední masky vychází z dobových vozidel Škoda, ovšem jedinečné bylo řešení dvou světlometů tvořených vedle sebe umístěnými lichoběžníky. Takové řešení žalovaná využila až na modelu Octavia III. generace v lednu 2017. Na vozu Kodiaq jsou světlometry v jednom celku kryté souvislým sklem, ovšem podstatný je vzhled rozsvícených světel, při kterém je řešení dvou světlometů jasně rozeznatelné a stejné jako v autorském díle žalobce.
12. Žalovaná ve vyjádření ze dne 10. 5. 2019 namítla, že žalobce ani dodatečným podáním nedoplnil tvrzení, ve kterých prvcích spatřuje jedinečnost tvůrčí činnosti. Nad rámec své dřívější argumentace, kterou v podání zopakovala, žalovaná doplnila, že důvodem použití tvaru „V“ loukotí kol žalovaného má kořeny v konceptu ŠkodaMotorsport, přičemž první design kol s „V“ prvkem se objevil na voze Škoda Octavia první generace u modelu RS. Na zvýrazněných liniích a obkresech žalobce na pauzovacím papíru není patrná žádná designová souvislost kromě té, že jak vozidla žalované Kodiaq a Karoq tak návrh žalobce jsou charakterem vozy třídy SUV, přičemž jde o generické znaky. Při pohledu z boku je evidentní jiný náklon čelního skla a jiný úhel ubíhání střech a jiný koncept „B“ sloupku, který žalobce zaobalil ve spodní části, rozdílný je rovněž tvar bočního čtvrtého zadního okna. Linka táhnoucí se od předního světla k zadnímu světlu je typickým prvkem boku designu vozů Škoda již před rokem 2010, přičemž žalovaná zdůrazňuje, že tento prvek má historicky původ již v designu vozů Škoda ze 70. let. V návrhu žalobce je linka vyjádřena zlomem v ploše, zatímco u vozů žalované je pod linkou podkos. Spodní část bočních dveří i práh vozu jsou zcela odlišné jak tvarově tak tematicky. Dále je zřejmé, že výkroje kol jsou u návrhu žalobce kulaté, zatímco u vozů žalované jsou hranaté, což je typický prvek SUV vozů Škoda. K tvrzení žalobce, že se linky okna a obrysu karoserie překrývají, žalovaná namítá, že tímto způsobem by se tyto linky překrývaly zřejmě u všech vozů, a to i mimo segment SUV. K přední masce chladiče žalovaná namítá, že tato je typickým prvkem vozů Škoda a žalobce tudíž na svých kresbách používá prvek DNA Škoda. Pokud se jedná o sklon střechy, žalovaná konstatuje, že na žalobcově návrhu střecha pokračuje od „A“

sloupku horizontálně, zatímco u vozidel Karoq a Kodiaq klesá z důvodu dosažení sportovnějšího vzhledu a k dosažení lepší aerodynamiky. K rozmístění prvků čelní masky vozů žalovaná připomíná, že rozdělení světel na dvě je běžné i u vozidel jiných značek. Vystrčení masky chladiče tak, aby byl zároveň s nárazníkem a před světlý je patrné již na Octavii 2. generace a navíc se jedná o oblast, kde jsou z důvodu požadavků na bariérové zkoušky a ochranu chodců stanoveny přesné definice, odstupy a jiná kritéria, která musí design plnit. Tvar vstupu chlazení pod SPZ je technicky determinován, je zcela bezpředmětné tento funkční prvek považovat za návrh žalobce. Co se týče členění zadní části vozu, žalovaná zdůrazňuje, že hrana pod zadním oknem je v podstatě logický průnik dvou ploch (okna a pátých výklopných dveří). Tato oblast má pouze tři geometrická řešení (ostrá hrana, rádius mezi dvěma plochami, protažení okna až k této hraně a eliminace této hrany spárou okna), přičemž všechny varianty se běžně objevovaly na vozech Škoda již před rokem 2010. Horizontální linka mezi světlý ani absence kliky u výklopných dveří nejsou původním návrhem žalobce, ale jsou běžným prvkem nejen u vozů Škoda. Ve vyjádření ze dne 25. 9. 2019 žalovaný ještě doplnil k otázce řešení dvou světlometů a tvaru světel, že tento prvek se vyskytoval již u automobilu Škoda Yeti.

13. Soud za účelem objasnění řádného skutkového stavu provedl následující důkazy s níže popsanými skutkovými zjištěními.
14. Svědek V [REDACTED] C [REDACTED] k věci uvedl, že byl zaměstnancem žalované od roku 1984 až do roku 2017 jako koordinátor designu. K setkání s žalobcem asi došlo, jednalo se o standardní setkání, která probíhala ročně s 30 až 60 lidmi. Je to pravděpodobné, že setkání proběhlo spíše pouze jednou, ale i dvě setkání jsou možná. Setkání bylo asi standardní, při kterém byly svědkovi předloženy návrhy, nebo se mohlo jednat o konzultaci ohledně návrhů, designu anebo o žádost na místo designéra. Bylo naprosto standardní, že mu byly předkládány návrhy, a pokud tyto návrhy neměly patřičnou kvalitu, byly poštou vráceny zpět. Pokud se jednalo o lepší návrhy, ty se předváděly panu N [REDACTED] nebo K [REDACTED] i, šéfdesignerovi. U těchto schůzek svědek většinou byl přítomen. Byly tři úrovně návrhů, a to podprůměrné, které se vracely prakticky hned, pak průměrné a v případě, že se jednalo o vynikající kresby, tyto se předkládaly panu K [REDACTED]. Pokud se měl vyjádřit k výkresům žalobce, tak dle jeho názoru se jedná o průměrné, ne-li podprůměrné kresby. Pokud byly kresby podprůměrné, vracely se hned v řádu týdnů nebo i měsíců. Nejlepší návrhy se předkládaly panu K [REDACTED] a pokud byl zájem, probíhal pohovor s uchazečem. Autorství designu vozu Kodiaq je připsáno panu K [REDACTED]. Svědek dále vypověděl ohledně designu kol, že se většinou vypracuje 60-70 návrhů, ze kterých se pak vybírá. Pokud došlo k setkání s uchazeči, tak na něm byl většinou sám, pokud se jednalo o design exteriéru, pokud se jednalo o design interiéru, tak si někoho z této oblasti zval. K dotazu zástupce žalované svědek sdělil, že konkrétní kresby žalobce předkládané v roce 2010 si nepamatuje, portfolio bylo ročně asi 60. K zařazení kreseb uvedl, že byli zvyklí na vyšší úroveň kreseb a podstatně vyšší standard. Pokud jde o hodnocení nižší úrovně kreseb žalobce, vycházel zejména ze zpracování kresby, zvládnutí perspektivy a přítomnosti inovativních prvků, přičemž u kreseb žalobce nebyla tato kritéria splněna v žádném bodě. V roce 2017 posuzoval podobnost kreseb s vozidly Kodiaq a vůbec žádnou podobnost neshledal. Doplnil, že v kresbách žalobce dle jeho názoru nebyly použity žádné prvky použité Škoda. Pokud byl tázan na podobnost v celkové proporci, tak ta se dle svědka nedá porovnat, neboť zde není měřítko. Ohledně řešení nárazníků a čelní masky uvedl, že v návrhu je použit tvarově odlišný přední difusor, tj. spodní stříbrnou lištu, kterou Škoda nemá. Ke shodě designu kol vypověděl, že je neviděl a nemůže jej tedy posoudit.
15. Svědek R [REDACTED] L [REDACTED] vypověděl, že žalobce zná pouze prostřednictvím e-mailové komunikace. Pro žalovanou pracuje od roku 2015, připravuje podklady pro komunikaci designu. K věci uvedl, že korespondence se žalobcem proběhla v době, kdy pracoval pro

časopis Autodesign & Styling, který vycházel mezi lety 2006-2015. Poté, co mu byl předložen e-mail z 29. 11. 2011, potvrdil, že je asi od něj. Příspěvky a návrhy přispěvateli pravidelně konzultoval, většinou přes e-mail, přispěvatelé chtěli znát jeho názor a v tomto směru konzultace probíhaly. Konkrétní kresby žalobce zná z médií. Nadto svědek uvedl, že žádnou podobnost s vozidly Karoq a Kodiaq neshledává, jsou zde odlišné prvky, které jsou ale charakteristické pro Škodu tehdejší doby, zejména Octavie a Superb druhé generace, v té době měla Škoda výrazný designový jazyk. Ke kresbám, které mu byly předloženy, uvedl, že jsou zde patrné stejné prvky tehdejší Škody jako je tvarování kapoty Octavie 2, stejně tak i pohled z boku a profil, stejně „shoulder line“ (podobná linie pod okny), tyto prvky jsou z doby před rokem 2013, stejně tak i „gril“ (maska), zaoblené hrany a umístění znaku. Dále uvedl, že jsou zde určité prvky tehdejší Škody a prvky vozů kategorie SUV, a to zejména oplastování blatníků, difusor a lišty na střeše. Ke kvalitě kreseb žalobce, doplnil, že ze současného pohledu jsou nižší kvality, v té době (rok 2006) bylo běžné použití počítače a kresby žalobce hodnotí jako čistě amatérskou nadšeneckou věc. Svědek se dále vyjádřil ke kresbám kol z roku 2009 a kol Kodiaqu v roce 2016, tak že kola jsou podobné z podstaty věci a jistá podobnost zde je, ale z hlediska designu se jedná o běžná kola. Podobných návrhů, jako jsou návrhy žalobce, existuje v současné době spousta a i zde se dá podobnost rozporovat. Doplnil, že výsledný design vozidla ovlivňují různé faktory, kdy od původní kresby sem přistupují různé odlišnosti k výsledku, je to dlouhý schvalovací proces, design je úplně na počátku, ale do toho vstupují i další oddělení, například technické a podobně. Původní funkcí u vozidel SUV bylo ochránit motor, neboť to bylo vozidlo do terénu, ale následně a zejména nyní plní estetickou funkci.

16. Ze znaleckého posudku ze dne 13. 12. 2019 a výsledku znalce prof. ak. malíře Karla Míška, znalce z oboru školství a kultury, odvětví umění výtvarné, specializace současné výtvarné umění, grafický a průmyslový design, typografie, písmo, reklama, vizuální a marketingová komunikace, soud zjistil, že kresby žalobce v jejich celkovém rozsahu nelze označit za jedinečnou tvůrčí činnost, přičemž poukázal na to, že předložené výtvary nesou znaky výrazné nesourodosti v rukopisu a v podání kresebnosti jednotlivých kreseb. Některé kresby působí, jako by byly zhotoveny různými osobami. Výtvary žalobce nesoucí charakteristické znaky pro automobilku ŠKODA AUTO v těch částech, které navazují na předchozí modely vozů, nelze považovat za jedinečné. Tyto znaky jako např. přední část vozidla s maskou chladiče, v níž je zakomponované logo žalované, jsou žalobcem přejaté, obecně známé a dlouhodobě jsou součástí charakteristické identity automobilů žalované a jejich vývoje. Znalec dále v posudku uvádí, že přesvědčivé obrazové srovnání čelního pohledu na výtvar žalobce a čelního pohledu na vozidlo Kodiaq předložené žalovaným vyčerpávajícím způsobem dokumentuje srovnání a rozdílnost ve tvarovém a prostorovém řešení vozidel Kodiaq, Karoq a výtvaru žalobce.
17. Znalec v posudku uzavírá, že na základě obrazového srovnání předloženého žalovanou a skutečnými vozidly ŠKODA AUTO je patrný velký rozdíl v designu jednotlivých částí automobilu mezi kresbami žalobce a automobily Kodiaq a Karoq. Reflektory jsou rozdílné tvarově, velikostně a ve způsobu členění, přičemž znalec zdůrazňuje velké rozdíly mezi poměrem reflektoru vůči masce vozidla Kodiaqu a výtvaru žalobce. Znalcem je dále konstatováno, že odlišná jsou zrcátka, kdy u Kodiaqu mají pevnou kresebnost a trojúhelníkový charakter, zatímco na kresbách žalobce mají oválný tvar. Podélný střední profil vedený střední částí kapoty Kodiaqu má v poměru větší šířku, než na kresbách žalobce. Logo ŠKODA je umístěno ve střední části profilu, zatímco na žalobcových kresbách je umístěno v rámečku okraje masky v horní části. Masky automobilu Kodiaq je větší a má výrazný rozložitější tvar ve srovnání s výtvaru žalobce. Mlhová světla u vozidla Kodiaq jsou vertikálně umístěna blízko reflektorů, mají obdélníkový tvar a lineárně navazují na vnější strany reflektorů, zatímco na kresbách žalobce jsou nízko posazená ve spodní části

vozidla a mají okrouhlý tvar. Pokud se jedná o čelní pohled, spodní část Kodíaqu je vedena po celé šíři vozidla a má obdélníkový tvar, zatímco u výtvaru žalobce má stupňovitý tvar s SPZ umístěnou ve středu. Znalec dále konstatuje, že čelní pohled na vůz Škoda Octavia a výtvar žalobce vykazuje v celkových poměrech podobnost, a to jak v provedení zrcátek, tvaru přední masky chladiče s umístěním značky do této masky. Střešní nosič u vozidla Kodíaq je delší a uchycen ve dvou bodech, zatímco na kresbách žalobce je kratší a uchycen ve třech bodech. Co se týče střechy, znalec uzavřel, že vozidlo Kodíaq má větší sklon střechy směrem k zádi nežli na výkresech žalobce. Z bočního pohledu má vozidlo Kodíaq hlubší podélný prolis s dvojitým členěním, zatímco na žalobcových kresbách je mělčí prolis s jedním vedením lomu. Z bočního pohledu má Kodíaq výrazně hranatý tvar blatníku oproti půlkruhovému tvaru blatníku v návrzích žalobce. Kodíaq má velmi výrazné členění zadní části vozidla linkou propojující obrysová i brzdová světla, která mají tvar podélných trojúhelníků, kdy nad touto linkou je umístěno logo žalované a pod ní prostor pro SPZ, zatímco na kresbách žalobce je v horní části umístěna ozdobná lišta s názvem ŠKODA a umístěním loga. Odlišná jsou rovněž brzdová světla vozidla Kodíaq a vozidla na kresbách žalobce.

18. Paprsky disků užitých na vozidle Karoq mají tvar písmene „Y“ s velkou ostrostí, zatímco u výtvaru žalobce je tvar prohnutého „V“. Ani v centrálním řešení disků neshledal znalec shodu, kdy šrouby u vozidla Karoq jsou zapuštěny v níže umístěných profilech, zatímco u kreseb žalobce jsou umístěny v kruhovitém a miskovitě uloženém prvku. Znalec dále učinil závěr, že prvky designu automobilů Škoda Karoq a Škoda Kodíaq a dále kol Triglav a Vega nenesou osobní otisk autora – žalobce, přičemž konstatuje, že ve výtvorech žalobce je patrná snaha pracovat s prvky charakteristickými pro ŠKODA AUTO a užít je. Pokud se jedná o kresby disků předložené žalobcem, mají velmi obecný charakter, není na nich patrná profilace jednotlivých loukotí ve vztahu k zapuštění a modelace do ráfků disků. Nadto znalec podotýká, že disky paprscitého tvaru byly součástí modelu Octavia z roku 2001 i produktů žalované z roku 2006. Znalec uzavírá, že obecně dochází k jisté tvarové unifikaci, a to především z bočních pohledů, která je podmíněna technologickým vývojem a módními vlivy, ale současně je též určována stále se zpřísňujícími normami v oblasti bezpečnosti, a homologace.
19. Znalec připouští, že na základě porovnání podoby kreseb se skutečnými vozidly z čelního, bočního a zadního pohledu lze pouze na základě subjektivního dojmu, nikoliv v přímém srovnání, nalézt jistou míru podobnosti, přičemž tuto „jistou podobnost“ lze nalézt například u dalších automobilů kategorie SUV (např. Volvo, Mercedes-Benz, Audi, BMW či Nissan). Znalec však opět zdůrazňuje, že provedená srovnání vyčerpávajícím způsobem dokazují rozdílnost tvarů a proporcí mezi výtvozem žalobce a automobily Kodíaq a Karoq, přičemž rozdíly jsou zřejmé ve všech prvcích, které zásadně působí na uživatele při identifikaci. U žádných z užitých prvků tvořících design a charakter vozidla (chladič, reflektory, blinkry, přední sklo, kapota vozidla) není tvarová shoda, přičemž nejvýraznější rozdíl je v zadní části srovnávaných automobilů. Z posudku dále vyplývá, že výrazná linka boku vozidla a její tvar se neshodují s vozidly vyráběnými žalovanou. V případě žalobcových kreseb se jedná o lištu na spodní části automobilu, kdežto u vozidel Kodíaq a Karoq je prolis, přičemž jeho lom v horní části vozidel má ostrou kresebnost a jiný podélný tvar a ve spodní části je profil hluboký ve vztahu k lomícímu se prahu. Na základě porovnání disků Triglav a Vega s výtvozem žalobce znalec uzavírá, že vzhledem k malé velikosti dodaných podkladů nepřinášejí výtvozem žalobce přesné tvarové podchycení, které by bylo nutné k preciznímu technicko-designerskému a prostorovému vyjádření, včetně využití povrchové úpravy. Co se týče řešení tvaru přední části, z posudku bylo dále zjištěno, že žalobce docílil v náčrtech obecné podobnosti, avšak skutečné automobily Kodíaq a Karoq mají ve svém konečném výrazu jednoznačně jiný charakter v detailech, velikostech

a tvarech, který navazuje na identitu vozidel žalované. Srovnávací dokumentace žalované jasně dokládá odlišnosti ve tvaru předního čelního skla, tvaru reflektorů, zrcátek, profilace čelní části karoserie, tvaru chladiče, umístění a tvaru mlhových světel a tvaru spodní části předku automobilu Kodiaq, přičemž u těchto prvků není tvarová shoda s návrhy žalobce. Znalec konstatuje, že ani difuzér z výkresů žalobce není součástí designu vozidel Kodiaq a Karoq, přičemž tento prvek je součástí především technického řešení.

20. Z některých výtvorů žalobce je viditelná snaha o zachycení sportovního charakteru vozidla, což je však v rozporu s dlouhodobým trendem žalované. Znalec v kresbách žalobce nenalézá potřebnou jedinečnost a originalitu, která je především potřebná v oblasti designu, přičemž kresby jsou kompilátem navazujícím na řadu ŠKODA a automobilů SUV vyrobených před rokem 2010. Znalec dodává, že postrádá ze strany žalobce nutné trojrozměrné modely, které patří k běžné praxi při vývoji nových automobilů. Nadto znalec uvedl, že boční linka, která vede prostředkem vozidla, je charakteristická pro starší přístup chápání automobilového designu, zejména z hlediska funkce. SUV, jako takové, má hluboký prolis, který má zejména funkci, že zachycuje nečistoty a prach.
21. Nadto znalec při výslechu doplnil, že v případě horní části linky není žádná shoda, což je patrné z charakteru stínu prolomení, kdy na kresbách není žádné prolomení a na skutečném vozidle je to prolomení patrné. Členění vozidel je jiné, jsou zde jiné poměry, přičemž pro design je typický koncept a detail. Pokud jde o proporce, jsou u kreseb žalobce a jednotlivých vozidel žalovaného jiné, co se týká zadního zakončení konkrétní hrany nad zadním světlem, jsou zde jiné poměry i charaktery světel, od čehož se odvozuje i linka, která na ně následuje, což je charakteristický design Škodovky. Pokud jde o poměr vozidla jako takového, tak u vozidel Karoq zde podobnost sice je, ale není zde shoda, a u vozidel Kodiaq jsou poměry zcela odlišné, zejména pak v zadní části. Co se týká boční linie a linky nad zadními světly, ani u zde znalec nic tvůrčího, jedinečného nevidí. Sklony střechy jsou rozdílné s tím, že na kresbách žalobce je sklon střechy rovný a na vozidlech Karoq a Kodiaq je sklon ubíhající k zádi vozidla.
22. Pokud se týká otázky shodnosti s koly Triglav, tak je zde jednoznačný rozdíl v tom, že v kresbách žalobce jsou čochovitě tvary zakulacené, prohnuté tvary, kdežto u kol Triglav jsou jasné, rovné tvary. Pokud se pak jedná o kola Vega, s kresbami žalobce, poté co jsou předloženy ze strany zástupce žalobce, tak ani zde neshledal znalec žádnou podobnost a ani zde nejsou patrné žádné jedinečné tvůrčí prvky v kresbách žalobce. K porovnání disků na vozidlech a kresbách žalobce znalec uvedl, že disky zde jistou podobnost mají, nicméně u skutečného vozidla jsou použity geometricky rovné tvary, kdežto u kresby jsou částečně zahnuté a prohnuté s tím, že charakteristické pro vozy Škoda je rovné tvarování. K dotazu zástupce žalovaného, zda ve výtvorech, kresbách žalobce je patrný nějaký charakteristický otisk autora, který by ho odlišoval od ostatních, znalec uvedl, že ve vztahu k designu zde nic takového charakteristického není přítomno. Výtvary žalobce pro následný skutečný design automobilu použitelné nejsou. Co se týká výrazných prvků Škody, tak je to maska, respektive chladič, v tomto směru jsou kresby žalobce podobné skutečnému tvaru masky a chladičů, nicméně značka je jinak umístěna, dále typickým pro Škoda auto je umístění i mlhových světel, které je odlišné od kreseb žalobce, odlišný je i tvar střechy a difuzér, který v případě reálného vozidla není přítomen vůbec. Co se týká prvků starších vozidel, tak se jedná zejména o prvky vyskytující se u vozidel značky Octavia, zejména se jedná o tvar chladiče. Ve vývoji tvorby, tak jak byla ze strany žalobce znalci předložena, znalec nenalezl nic, co by mělo kontinuální vazbu na design jako takový.
23. Soud dále provedl následující listinné důkazy, o jejichž pravosti neměl pochyb, a učinil z nich následující zjištění.

24. Z kreseb a skic předložených žalobcem soud zjistil, že jsou na nich vyobrazeny kresby a skici automobilu typu SUV, a to z předního, bočního a zadního pohledu, a dále různých variant ráfků kol. Některé kresby jsou signované žalobcem a označeny jako „Škoda R7“.
25. Z dopisu žalované ze dne 9. 3. 2010 soud zjistil, že jím bylo sděleno žalobci, že na základě rozhovoru s ním pan C [redacted] poskytl žalobcovy kresby k nahlédnutí vedoucímu Designu exteriéru panu N [redacted], přičemž názory pana N [redacted] na práce žalobce byly totožné s tím, co mu pan C [redacted] řekl při jejich schůzce a návrhy žalobce vrací zpět.
26. Z oznámení autorskoprávního nároku ze dne 7. 4. 2017 soud zjistil, že zástupce žalobce oznámil žalované svůj autorskoprávní nárok s vylíčením skutečností popsanych v žalobě, žalované upozornil, že v jednání žalované společnosti spatřuje porušení právní povinnosti a ve snaze předejít soudnímu projednání věci navrhl osobní setkání.
27. Z dopisu žalované žalobci ze dne 9. 5. 2017 soud zjistil, že žalovaná reagovala tak, že s odstupem času nemůže potvrdit ani vyvrátit skutečnost, zda se v roce 2010 uskutečnily schůzky žalobce s panem C [redacted], na které mu byly představeny žalobcovy studie a kresby osobního automobilu kategorie SUV. Ohledně tvrzeného porušení autorských práv byl zástupce žalobce vyzván, aby na konkrétních kresbách a studiích upřesnil, v čem spatřuje zásah do jeho autorských práv.
28. Z dopisu žalobce a předžalobní výzvy ze dne 25. 5. 2017 soud zjistil, že byla žalovaná opět vyzvána, aby se zdržela zasahování do práv k autorskému dílu s tím, že žalobce uvedl, že na jeho kresbách, které žalované představil v lednu 2010 a které k výzvě přiložil, je podoba osobního vozu kategorie SUV, které je v podstatných rysech shodné s modelem Škoda Kodiaq, a to zejména v celkových proporcích, řešení nárazníků a čelní masce.
29. Z doplnění podání žalobce a předžalobní výzvy ze dne 19. 10. 2017 soud zjistil, že žalobce specifikoval prvky, ve kterých spatřuje porušení svého autorského práva.
30. Z e-mailu ze dne 29. 11. 2011 soud zjistil, že R [redacted] L [redacted] žalobce informoval o článku zveřejněném na internetu na www.auto.idnes.cz s titulkem „*Forbes: Šéf Škody potvrdil, že se chystá nový, větší terénní vůz*“. Z článku soud zjistil, že obsahuje sdělení, že šéf automobilky Škoda Auto V [redacted] V [redacted] prohlásil, že žalovaná plánuje nový model terénního vozu, který bude o třídu větší než Škoda Yeti. Z článku ze Světa motorů č. 40/2016 soud zjistil, že na pařížském autosalonu, který se konal ve dnech 1. – 16. 10. 2016 byl představen nový model SUV žalované Škoda Kodiaq.
31. Z výtisku nabídky z internetového obchodu Škoda ze dne 13. 2. 2019 soud zjistil, že v nabídce žalované v sekci hliníkových disků kol byla zahrnuta řada Vega a Triglav, která jsou zachycena na fotografiích.
32. Z tiskové zprávy žalované ze dne 14. 6. 2018 soud zjistil, že je v ní zobrazen nový model automobilu Kodiaq RS Škoda s červenými disky kol.
33. Z porovnání fotografií s kresbami předložených žalobcem při jednání dne 18. 2. 2019, soud zjistil, že jsou na nich zobrazeny automobily Škoda Kodiaq a Karoq (fotografie) a návrh žalobce (kresba) z bočního, předního a zadního pohledu a dále obrysy těchto tří automobilů.
34. Ze strategického dokumentu s názvem „ŠKODA WACHSTUMSSTRATEGIE“ ze dne 27. 1. 2010 soud zjistil, že jeho obsahem je prezentace s programem, body k diskusi, hrubé odhady na období dalších 10 let, přičemž tato prezentace byla vytvořena dne 19. 1. 2010. Jedním z bodů programu „Produkttag“ s termínem konání dne 8. 7. 2010 byla výrobní strategie žalované do roku 2020, přičemž v rámci výrobního programu byl zahrnut bod týkající se modelu „SUV“.

35. Z výpisů z internetových stránek www.tipcar.cz soud zjistil, že se jedná o inzerci, jejímž předmětem je prodej automobilů kategorie SUV, a to vozidla Nissan X-Trail 2.2 dCi 4x4 s uvedením, že je v provozu od března 2003, vozidla Audi Q5 2.0 TFSI 4x4 s uvedením, že je v provozu od dubna 2009, nebo Peugeot 4007 4x4 2.2 HDi Platinum s uvedením, že byl vyroben v roce 2007.
36. Z čestného prohlášení Mgr. K. N. ze dne 1. 8. 2018 soud zjistil, že jmenovaný učinil čestné prohlášení, že na vývoji designu vozu ŠKODA Kodiaq se podíleli J. K., K. N., A. M. S., M. J., D. P., O. H. Vývoj designu vozu ŠKODA Kodiaq probíhal v období od 2010 do 2014. Spoluautory a spoluvůdci ŠKODA Karoq jsou J. K., K. N., A. M. S., J. H. a D. P., přičemž vývoj designu vozu ŠKODA Karoq probíhal v období od 2012 do 2015.
37. Z výpisu z internetových stránek www.XXLFelgen.de soud zjistil, že se jedná o přehled nabídky různých designů disků k automobilovým kolům.
38. Ze srovnávací analýzy označené „Škoda Kodiaq vs. Návrhy pana V.“, kterou přeložila žalovaná, soud zjistil, že obsahuje srovnání kreseb žalobce s fotografiemi vozu Škoda Kodiaq se zvýrazněním jednotlivých prvků. Ze srovnání čelního pohledu vyplývá, že přední sklo je na návrhu žalobce v horních rozích zakulacené, zatímco na vozidle Kodiaq je tvar více hranatý. Rozdělení předních reflektorů je na návrhu žalobce vertikální, zatímco na fotografii vozu Kodiaq horizontální. Přední maska chladiče navržená žalobcem je v poměru přední linie užší, má jednoduchou mřížku a v rámu je integrované logo ŠKODA. U vozu Kodiaq je použita širší přední maska s členitějším provedením krycí mřížky, přičemž logo automobilu je umístěno samostatně na přední kapotě automobilu. Co se týče umístění mlhových světel, v návrhu žalobce jsou umístěna nízko ve spodní části vozidla a mají kruhový tvar, zatímco u vozidla Kodiaq jsou vertikálně umístěna blízko reflektorů, mají spíše obdélníkový tvar. Pokud se jedná o spodní část čela automobilu, v návrhu žalobce je stupňovitý rám v horní části vyvýšený pro umístění SPZ a v dolní části vykrojený podél předního difuzéru, zatímco u vozu Kodiaq je použit obdélníkový tvar po celé šíři vozidla, jehož pojetí je podstatně užší oproti návrhu žalobce. Střešní nosič je v návrhu žalobce uchycen ve třech bodech, kdežto v realizaci vozu Kodiaq je uchycen v bodech dvou. Ze srovnání je patrný větší sklon střechy směrem k zádi u vozidla Kodiaq nežli u návrhu žalobce. Z bočního pohledu je v návrhu žalobce vedena tenká jednoduchá podélná boční linie, kdežto v návrhu žalované je v podstatné části rozšířena s dvojitým členěním. Žalobce použil ve své kresbě půlkruhový tvar blatníku úzce přiléhající ke kolům, zatímco blatníky u automobilu žalované mají hranatější tvar a větší odsazení od kol. Co se týče zadní části automobilů, jsou ze srovnávací analýzy patrné odlišnosti v provedení zadních světel, kdy u návrhu žalobce jsou trojúhelníková, kdežto u vozidla Kodiaq jsou členěná obrysová a brzdová světla ve tvaru nepravidelného kosodélníku a podélného trojúhelníku. Paprsky disků mají v návrhu žalobce tvar písmene „V“ a jsou mírně prohnuté, kdežto na vozu Kodiaq jsou paprsky s rovnými liniemi ve tvaru písmene „Y“. Odlišné je centrální řešení disků, kdy v návrhu žalobce jsou šrouby umístěny kruhovitě pod paprsky, kdežto na automobilu Kodiaq jsou umístěny mezi jednotlivými paprsky. Srovnání návrhu žalobce a fotografie vozu Škoda Octavia A2 je patrné podobné provedení přední masky chladiče včetně umístění loga žalované, zvýšeného středu kapoty s obdobným úhlem zkosení, shoda je též zřejmá u bočních zrcátek. Srovnáním návrhu žalobce a automobilu Volvo XC90 soud zjistil, že při bočním pohledu se na obou automobilech vyskytují některé shodné prvky, např. zkosení zadních oken, uchycení střešního nosiče, výstupek nad zadními dveřmi. Z předního pohledu je zřejmé, že návrh žalobce obsahuje některé prvky shodné s tímto typem automobilu Volvo, a to umístění mlhových světel, členění spodní masky automobilu a zasazení SPZ do jejího horního rámu. Ze zadního pohledu je zřejmé, že automobil Volvo

XC90 a návrh žalobce mají společný prvek, a to zadní difuzér. Srovnáním návrhu žalobce s automobilem Mercedes-Benz ML350 soud zjistil, že při předním pohledu je patrná jistá podobnost v umístění mlhových světel a předního i zadního difuzéru.

39. Srovnávací analýzou designu kol ŠKODA a kreseb žalobce (Comparative analysis Škoda Design wheels vs. Sketches of Mr. V [redacted]), kterou přeložila žalovaná, soud zjistil, že obsahuje srovnání kreseb kol žalobce s fotografiemi kol Triglav a Vega žalované se zvýrazněním jednotlivých prvků a jednotlivých odlišností - ve vedení linky, proporcích, středu kol. Ze srovnání vyplývá, že se neshoduje střed kol, rovněž vedení a tvary paprsků od středu kol směrem k vnějšku jsou odlišné.
40. Z fotografií z publikace ŠKODA - auta známá i neznámá, autorů M [redacted] R [redacted] C [redacted] a L [redacted] N [redacted], Grada Publishing a.s., ISBN 80-247-9052-1, rok vydání 2003, soud zjistil, že na fotografii je automobil Laurin & Klement ŠKODA 110 s paprskovitým designem kol.
41. Z internetových článků jsou fotografie automobilů kategorie SUV s prolisy bočních dveří. Z výpisu z internetových stránek Wikipedie vyplývá, že automobil Škoda Felicia, který vyráběla žalovaná v letech 1994 – 2001, již obsahoval prvek mírného prolisu bočních dveří. Z výpisů z internetových stránek soud zjistil, že u automobilů Mercedes-Benz třídy R, rok výroby 2009, nebo Lexus GS III, rok výroby 2005, byl použit prvek dělených předních světel. Z fotografie automobilu Seat Ateka soud zjistil, že boční rýha v zadní části automobilu nad světlem je rovná a nestáčí se nahoru.
42. Z výpisu z databáze průmyslových vzorů Společenství, vedené u EUIPO, soud zjistil, že pod č. zápisu 002990549-0001 od 17. 2. 2016, že je tímto průmyslovým vzorem chráněn design vozidla žalované modelu SUV. Z výpisu z databáze průmyslových vzorů Společenství, že žalobce má pod č. zápisu 004004372-0001, 003708007-0002, 003194000-0001, 003708007-0001 chráněna designérská řešení automobilů Škoda Kodiaq a Škoda Karoq a pod č. zápisu 003225143-0001 až 003225143-0013, 004005361-0001 až 004005361-0009 designérská řešení kol těchto vozidel, včetně designových řešení různých druhů paprskovitých kol (č. zápisu 003225143-0001 až 003225143-0013). Design jednotlivých dílů vozidla Škoda Kodiaq je s účinky na území ČR chráněn průmyslovým vzorem č. zápisu 36852 zapsaným v rejstříku vedeném Úřadem průmyslového vlastnictví ČR. Z výpisu z databáze průmyslových vzorů s účinky na území ČR soud zjistil, že design světel žalovaného je chráněn průmyslovým vzorem č. zápisu 36851 zapsaným v rejstříku vedeném Úřadem průmyslového vlastnictví ČR.
43. Z jiných než shora uvedených důkazů nezjistil soud žádné pro rozhodnutí ve věci významné skutečnosti, proto je ani nehodnotí, neboť veškeré další skutečnosti či okolnosti tvrzené či namítané účastníky soud nepovažuje ve věci za rozhodující. Návrhy zástupce žalobce, aby bylo doplněno dokazování o revizní znalecký posudek a účastnický výslech žalobce k tomu, v čem spatřuje osobní vlastnosti autora, soud považoval za nadbytečné. Soud neměl pochybnosti o správnosti znaleckého posudku, když není pochyb o tom, že znalec podrobně a souhrnně posoudil veškeré relevantní okolnosti, kdy jeho závěry působily logicky a přesvědčivě. Co se týče návrhu na účastnický výslech žalobce, podle § 131 odst. 1 o.s.ř. může soud nařídit důkaz výsledkem účastníků, jestliže dokazovanou skutečnost nelze prokázat jinak a jestliže s tím souhlasí účastník, který má být vyslechnut. Soud má za to, že skutečnost, v čem žalobce spatřuje osobní vlastnosti autora, s ohledem na skutková zjištění a provedené dokazování již nebylo třeba prokazovat. Soud tedy v souladu se zásadou hospodárnosti pro nadbytečnost neprovedl žalobcem navrhované důkazy a návrh na jejich provedení zamítl.
44. Po zhodnocení všech v řízení provedených důkazů jednotlivě i ve vzájemné souvislosti a s přihlédnutím ke všemu, co v řízení vyšlo najevo, soud dospěl k následujícím závěrům o skutkovém stavu. Mezi účastníky bylo nesporné, že v lednu 2010 skutečně proběhla

jednání, kterých se účastnil žalobce a za žalovanou pan C [redacted] a dále obsah dopisu pana C [redacted] ze dne 9. 3. 2010. S odstupem několika let byl v říjnu 2016 představen nový model SUV žalovaného Škoda Kodiaq a následně poté model vozu Škoda Karoq. Na základě zejména srovnávacích analýz a znaleckého posudku učinil soud závěr, že návrhy žalobce a posuzované automobily žalované se v podstatné části použitých designových prvků liší, a to především pokud se jedná o tvar předního skla, rozdělení předních reflektorů, provedení přední masky chladiče, umístění mlhových světel, tvar i uspořádání spodní části čela automobilu, uchycení střešního nosiče, sklon střechy, řešení podélné boční linie, tvar blatníků, provedení zadních světel a paprsky i centrální řešení disků.

45. Žalovaná označila za sporné následující skutečnosti, a to že je žalobce autorem skic, v nichž spatřuje předmět díla, že obsahem jednání v lednu 2010 byly tyto skici, že jí byly předány a následně vráceny, jak se podává v dopise ze dne 9. 3. 2010, neboť žalovaná s nimi byla seznámena až v květnu 2017. Žalovaná dále činila sporným tvrzení, že skici jsou předmětem díla dle autorského zákona.
46. Při právním posouzení vycházel soud z ustanovení § 2 odst. 1 autorského zákona, ze kterého vyplývá, že 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 (dále jen "dílo"). Dílem je zejména dílo slovesné vyjádřené řečí nebo písmem, dílo hudební, dílo dramatické a dílo hudebně dramatické, dílo choreografické a dílo pantomimické, dílo fotografické a dílo vyjádřené postupem podobným fotografii, dílo audiovizuální, jako je dílo kinematografické, dílo výtvarné, jako je dílo malířské, grafické a sochařské, dílo architektonické včetně díla urbanistického, dílo užitého umění a dílo kartografické.
47. Autorský zákon v generální klauzuli výslovně uvádí základní zásadu autorského práva, a to, že jde o jedinečný výsledek tvůrčí činnosti autora. Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 10. 11. 2009, sp. zn. 30 Cdo 4924/2007 jsou autorská díla v autorském zákoně legálně definována prostřednictvím svých pojmových znaků, které v tomto zákoně doznaly normativní povahy. Právě tyto legální pojmové znaky, které musí být splněny kumulativně, odlišují předměty autorského práva od „obecných“ děl i od jakýchkoli jiných ideálních (pozn. autorů: tedy nehmotných) statků. Z generální klauzule vyplývají tyto základní pojmové znaky autorského díla: a) musí jít o dílo literární, (či de lege lata jiné) umělecké či vědecké, a to ve smyslu základní tvůrčí kategorie díla, resp. tvůrčího ztvárnění (vyjádření) díla způsobem, aby bylo objektivně vnímatelné jako dílo literární či (či de lege lata jiné) dílo umělecké nebo vědecké (tj. jako literatura, umění či věda); b) jako takové musí být výsledkem tvůrčí činnosti autora, literární, (či de lege lata jiné) umělecké či vědecké jakožto činnosti duševní; c) a to výsledkem jedinečným; d) musí být vyjádřeno v jakékoli objektivně vnímatelné podobě nezávisle na tom, zda trvale nebo pouze dočasně, jakož i na rozsahu díla, účelu, či významu, tedy bez jakékoli relevance času, rozsahu, účelu i významu.
48. Přímo v § 2 odst. 1 je tedy vyjádřena koncepce jedinečnosti díla, přičemž v současné judikatuře se lze setkat s výkladem jedinečnosti díla chápané relativněji ve smyslu statistické pravděpodobnosti jedinečnosti díla. Jedinečnost díla přitom odpovídá i pojmu neopakovatelnost díla. Při tomto pojetí díla jako předmětu práva autorského tedy nejde o stoprocentní individualitu díla, ale jen o jedinečnost, která se blíží jedinečnosti absolutní. Zmíněná tvůrčí činnost neboli tvorba díla, přitom nespočívá ve vynalezení, kdy stejného výsledku (řešení) lze dosáhnout různými individuálními postupy, ani nespočívá v objevení toho, co již objektivně existovalo, ale nebylo známo. Proto nelze tvůrčí činnost ve smyslu zákona charakterizovat jako činnost technickou apod.“ (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 6. 2015, sp. zn. 30 Cdo 360/2015).

49. Na základě provedeného dokazování a skutkových zjištění, soud dospěl k závěru, že kresby žalobce nelze považovat za jedinečný výsledek tvůrčí činnosti ve smyslu § 2 odst. 1 autorského zákona, neboť postrádají zákonný znak jedinečné tvůrčí činnosti, a to jak v jednotlivostech, tak ve svém celku. Soud při tomto posouzení vycházel zejména ze závěrů znaleckého posudku a výslechu znalce, ale zohlednil rovněž srovnávací analýzy předložené účastníky, ze kterých je nepochybné, že žalobcovy kresby zahrnují generické prvky typické jak pro segment vozidel SUV tak i určité prvky charakteristické pro vozidla značky ŠKODA AUTO. Nalézací soud má předně za to, že znalec přesvědčivě a komplexně posoudil veškeré relevantní okolnosti, přičemž vzal v potaz jak obsah a provedení žalobcových kreseb, tak výskyt generických prvků v automobilovém designu, včetně aspektů technické determinace designu. Znalec současně poskytl podrobnou srovnávací analýzu návrhů žalobce s posuzovanými automobily žalované, ze které jsou patrné podstatné rozdíly mezi návrhy žalobce a automobily žalované. Zásadní jsou pro posuzovanou věc zejména závěry znalce, že předložené výtvořiny nesou znaky výrazné nesourodosti v rukopisu a v podání kresebnosti, znaky jako např. přední část vozidla s maskou chladiče s integrovaným logem žalované jsou žalobcem přejaté, obecně známé a dlouhodobě jsou součástí charakteristické identity automobilů žalované a jejich vývoje. Znalec v kresbách žalobce neshledal potřebnou jedinečnost a originalitu, která je především potřebná v oblasti designu, přičemž kresby jsou kompilátem navazujícím na řadu ŠKODA a automobilů SUV vyrobených před rokem 2010. Nelze opomenout též určitou nedostatečnost návrhů žalobce, na kterou poukázal jak znalec, tak oba vyslechnutí svědci. Soud vzal v potaz rovněž skutečnost, že kresby samy o sobě bez doplnění trojrozměrných modelů jsou pro využití v designu automobilů nepoužitelné. S ohledem na výše uvedené nutno uzavřít, že kresby předložené žalobcem postrádají dostatečnou míru jedinečnosti, individuality, autorského rukopisu a inovačních prvků v oblasti automobilového designu. Nelze hovořit ani o původnosti těchto návrhů, kdy z provedených srovnávacích analýz je zřejmé, že na kresbách byly použity v podstatě genericky se vyskytující prvky z jiných automobilů segmentu SUV, ale i některých starších modelů žalované, což je přirozeně dáno jak variabilitou těchto prvků v automobilovém designu, tak mnohdy technologickými, funkčními i bezpečnostními požadavky.
50. Obdobný závěr soud učinil rovněž ohledně návrhů ráfků kol, kdy z výslechu znalce vyplynulo, že ve výtvořech žalobce je patrná snaha pracovat s prvky charakteristickými pro automobily žalované, přičemž zhodnotil, že kresby žalobce mají velmi obecný charakter, není na nich patrná profilace jednotlivých loukotí ve vztahu k zapuštění a modelace do ráfků disků. Nadto je nutno konstatovat, že design paprscitých kol je běžně užíván, a to jak na automobilech žalované vyráběných před rokem 2010 tak na automobilech z dílny konkurenčních výrobců.
51. S ohledem na výše uvedené soud uzavřel, že žalobcovy kresby (návrhy) nelze považovat za autorské dílo ve smyslu § 2 odst. 1 autorského zákona, neboť postrádají dostatečnou míru jedinečnosti, původnosti, individuality a autorského rukopisu, které jsou základním předpokladem pro odlišení autorského díla od jakéhosi kompilátu generických prvků běžně užívaných v automobilovém designu. S ohledem na tento učiněný závěr o absenci autorského díla tudíž ani nemohlo dojít ke vzniku tvrzeného autorského práva v intencích § 9 odst. 1 autorského zákona ani k jeho porušení. Ačkoliv ve věci za tímto účelem bylo provedeno obsáhlé dokazování za účelem zjištění, zda se designerské řešení návrhů žalobce a posuzovaných automobilů žalované shoduje v takové míře, že by se mohlo jednat o porušení autorského práva, v kontextu výše učiněného závěru, považuje soud za nadbytečné se touto otázkou dále zabývat. Soud se dále již nezabýval námitkou žalované, zda kresby předložené žalobcem jsou jeho skutečným výtvořem, neboť se nejprve v rámci hospodárnosti řízení zabýval otázkou, zda předložené kresby vůbec jsou či mohou být

dílem ve smyslu § 2 autorského zákona. Po zjištění, že tomu tak není, bylo nadbytečné se otázkou skutečného autorství zabývat.

52. Na podkladě provedeného dokazování a zjištěného skutkového a právního stavu soud v dané věci dospěl k závěru, že podaná žaloba není důvodná, a proto ji v plném rozsahu zamítl.
53. Žalovaná byla v řízení procesně úspěšná, a proto má nárok na náhradu účelně vynaložených nákladů v celkové výši 40 656 Kč. Soud přitom vycházel z tarifní hodnoty sporu v souladu s ustanovením § 9 odst. 3 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif (dále jen „a.t.“), podle kterého za jeden úkon právní služby zástupce žalované připadá částka 2 500 Kč. Ve věci bylo poskytnuto 12 úkonů právní služby, a to převzetí a příprava zastoupení, písemná podání soudu týkající se věci samé (vyjádření k žalobě ze dne 15. 6. 2018, doplnění vyjádření ze dne 15. 3. 2019 a 10. 5. 2019, vyjádření k osobě znalce a zadání znaleckého posudku ze dne 17. 6. 2019, vyjádření ze dne 25. 6. 2019, vyjádření ke znaleckému posudku ze dne 7. 1. 2020) a účast u jednání u soudu ve věci samé (dne 4. 12. 2018, 18. 2. 2019, 19. 3. 2019, 20. 5. 2019, 29. 5. 2020, 8. 6. 2020). Soud právnímu zástupci žalované nepřiznal nárok na mimosmluvní odměnu za přípis soudu ze dne 14. 1. 2019, kterým byl pouze sdělen stav mimosoudního jednání, neboť se jednalo o stručné sdělení procesní povahy a nelze jej považovat za úkon ve smyslu § 11 odst. 1 písm. d) a.t. Další korekci soud učinil v případě podání ze dne 27. 11. 2018 (návrh na doplnění dokazování) a 20. 2. 2019 (sdělení identifikačních údajů svědků), kdy se jedná opět o stručná podání týkající se dokazování, která mohla být učiněna i při jednání, přičemž soud poukazuje např. na *usnesení Vrchního soudu v Praze ve věci sp. zn. 2 To 28/2004*, ze kterého vyplývá, že *„Za vypracování písemností týkajících se pouze dokazování adresovaných soudu prvního stupně odměna nepřísluší.“* Další korekci bylo nutné učinit v případě doplnění vyjádření žalované ze dne 25. 9. 2019, kdy z jeho obsahu je zřejmé, že v zásadě zopakovala svá tvrzení z předchozích vyjádření. S ohledem na ustálenou judikaturu dále nebyla přiznána odměna za závěrečný návrh zástupce žalovaného ze dne 4. 6. 2020, neboť tento úkon nemá oporu v a.t., přičemž lze připomenout např. *usnesení Vrchního soudu v Praze ve věci sp. zn. 8 To 59/99: „Závěrečnou řeč obhájce vypracovanou písemně nelze pokládat za „písemné podání ve věci samé“ ve smyslu § 11 odst. 1 písm. d) a. t., a proto za tento úkon odměna nepřísluší.“* Právnímu zástupci tedy náleží odměna za 12 úkonů právní služby celkem ve výši 30 000 Kč a v souladu s § 13 odst. 4 a.t. náhrada 12 režijních paušálů po 300 Kč, tedy 3 600 Kč. Celkově tak žalované vznikl nárok na náhradu nákladů ve výši 33 600 Kč, přičemž tato částka byla navýšena o DPH ve výši 7 056 Kč.
54. V souladu s § 160 odst. 1 část věty před středníkem o.s.ř. pak soud stanovil lhůtu k plnění v trvání tří dnů od právní moci rozsudku. Ve smyslu § 149 odst. 1 o.s.ř. je účastník řízení povinen zaplatit náhradu nákladů řízení k rukám advokáta, který žalobce v řízení zastupoval.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 15 dnů ode dne doručení jeho písemného vyhotovení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím Krajského soudu v Praze, se sídlem nám. Kinských č. 5, 150 75 Praha 5.

Nesplní-li povinný dobrovolně svoji povinnost uloženou mu tímto rozhodnutím, může oprávněný podat návrh na soudní výkon rozhodnutí nebo návrh na nařízení exekuce.

Shodu s prvopisem potvrzuje Luďka Kotlantová

Praha 8. června 2020

Mgr. Pavla Peltrámová v. r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje Luďka Kotlantová