

POSUDEK VEDOUCÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno diplomanta/diplomantky:	Mgr. Aneta Mohylová
Téma práce:	Ochrana hospodářské soutěže ve vybraných síťových odvětvích: případ liberalizované železniční a letecké dopravy v Evropské unii
Rozsah práce:	162 079 znaků včetně mezer, 73 stran vlastního textu
Datum odevzdání práce:	19. 4. 2018

1. Aktuálnost (novost) tématu

Zvolené téma je obecně zajímavé a úžeji též oborově aktuální. Režim železniční i letecké dopravy v EU prošel v uplynulých dekádách zásadním vývojem. Proces jeho liberalizace, který DP zkoumá, nepochybně změnil poměry v poskytování daného druhu služeb a vyvolal řadu otázek – mj. na poli soutěžního práva – které zasluhují pozornost výzkumníků.

2. Náročnost tématu na teoretické znalosti, vstupní údaje a jejich zpracování a použité metody

Jde o téma, které je z hlediska práva EU i práva soutěžního považováno spíše za dílčí a do značné míry specializované. Proto není možné ho zpracovat na základě obecných pojednání či učebnic, tedy běžně dostupných a známých pramenů. Naopak vyžaduje vyhledání a zpracování řady specifických informací, a to z obou souvisejících oborů – dopravní politiky EU, konkrétně politiky a procesu liberalizace v obou odvětvích, a současně ochrany hospodářské soutěže dle práva EU. Diplomantka si byla těchto okolností vědoma, obsah její práce, bohatý seznam literatury i obsah příloh (11 stran) svědčí o tom, že pracovala s nadstandardním objemem informací a zvládla ho zpracovat na vysoké úrovni.

3. Formální a systematické členění práce

Práce má přehlednou strukturu vycházející z položené výzkumné otázky: zda a jaká specifika má vynuovení soutěžních pravidel – nahlížených tedy prismatem přijatých rozhodnutí - v obou studovaných oborech dopravy. Jelikož hospodářská soutěž předpokládá existenci konkurenčního trhu, autorka nezbytně musela nejprve vyložit proces liberalizace obou druhů dopravy a až po té přistoupit k analýze případů, v nichž na nově vzniklých trzích došlo k porušení soutěžních pravidel. Postupně se tedy věnovala sektoru letecké dopravy – z pohledu kauz dle čl. 101, následně 102 SFEU, a nakonec i kontroly spojování. Stejným způsobem přistoupila i k analýze narušení soutěže v sektoru železniční dopravy. Poslední kapitolu autorka věnovala srovnání přístupu orgánů EU k narušením soutěže v obou odvětvích. Čtenář je strukturou práce dobře veden celým výkladem, navíc jeho orientaci usnadňují dílčí závěry na konci obou velkých kapitol věnovaných soutěžním kauzám v jednom a druhém odvětví dopravy.

Z formálního hlediska je práce zpracována pečlivě, ve velmi dobré angličtině, obsahuje všechny formální náležitosti. Drobné nedostatky, např. v chybějících či neúplných odkazech na prameny

(např. na str. 91 a 94) jsou pouze jednotlivosti, které neruší celkově velmi dobrý dojem z úrovně formálního zpracování.

4. Vyjádření k práci

Práce je po obsahové i formální stránce na úrovni zcela odpovídající nárokům kladeným na PF UK na absolventské práce. Autorka prokázala samostatnost, zaujetí i schopnost pro zpracování zvolného tématu, které je – jak již bylo zdůrazněno výše - multioborové a značně specializované.

Pokud jde o dílčí nedostatky, největší se týká obsahu příloh, zejména přílohy č. 1 nabízející přehled soutěžních pravidel EU. Zde by čtenář očekával nikoli jen obecný výklad čl. 101, 102 SFEU, resp. aplikačního nařízení 1/2003, ale zcela logicky i zařazení rozboru těch právních aktů, které přímo upravují působnost pravidel soutěže v daných sektorech dopravy. Ačkoli je zřejmé, že předmětem analýzy byla rozhodovací praxe, přesto se autorka – zejména v této příloze, ale i v zobecňujících závěrech – dotkla soutěžního režimu obou odvětví jako takového, a pak je s podivem, že v její práci chybí zmínka o:

- Nařízení Rady (ES) č. 487/2009 ze dne 25. května 2009 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví letecké dopravy
- Nařízení Rady (ES) č. 169/2009 ze dne 26. února 2009 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách

Práci by rovněž prospělo důkladnější a systematičtější promyšlení a zpracování souhrnných závěrů. U zdůraznění shod a rozdílů hospodářské soutěže v obou sektorech, tj. v kapitole 4, by čtenář očekával analytičtější přístup, vedoucí k jasnému zviditelnění klíčových výsledků zkoumání. Zobecňující či syntetizující přístup autorky naopak vede k tomu, že např. na str. 68 nejprve uvádí (první odstavec), že v sektoru železnic společnosti fúzíjí a vytvářejí společné podniky a podobně se chovají i společnosti v sektoru letecké dopravy. Na stejné straně (druhý odstavec) autorka naopak uvádí, že rozdíl mezi oběma sektory dopravy spočívá v tom, že na železnici nedochází v kontrastu s leteckou dopravou k vyšší konsolidaci ve formě aliancí a spojení. Ačkoli se lze dohadovat proč a v čem skutečně existuje mezi oběma sektory jistá podobnost a současně rozdíl, v podání na str. 68 je čtenář postaven před dále neupřesněný a nevysvětlený rozpor v zobecňujících závěrech. Obecně však platí, že takovéto souhrnné komparace či makro-hodnocení jsou velmi náročné, proto je tuto výtku možno chápat spíše jako doporučení pro případné další kvalifikační práce vyššího stupně, nikoli jako poukaz na nedostatek, který by snižoval hodnotu jinak velmi pěkně zpracované diplomové práce.

5. Kritéria hodnocení práce

Splnění cíle práce	ANO
Samostatnost při zpracování tématu včetně zhodnocení práce z hlediska plagiátorství	ANO
Logická stavba práce	ANO (s určitou výhradou výtky obsažené v bodě 4)

Práce se zdroji (využití cizojazyčných zdrojů) včetně citací	ANO
Hloubka provedené analýzy (ve vztahu k tématu)	Velmi samostatná analýza na velmi dobré úrovni
Úprava práce (text, grafy, tabulky)	Na vysoké úrovni
Jazyková a stylistická úroveň	Na vysoké úrovni

6. Připomínky a otázky k zodpovězení při obhajobě

Doporučení/nedoporučení práce k obhajobě	Práci doporučuji k obhajobě.
Navržený klasifikační stupeň	Výborně

Otázky k obhajobě:

1. Soutěžní právo EU se historicky formovalo nejprve na vertikálních kartelech v „klasických“ sektorech výroby zboží a jejich distribuce. Ve zkoumaných síťových odvětvích dopravy patrně podobné případy vertikálních kartelů absentují. Máte pro to nějaké vysvětlení? Dá se říci, že vztahy aerolinek či železničních společností s dodavateli a odběrateli jsou prosty kartelových dohod?
2. Jaký je reálný, případně jak se v obou sledovaných oblastech mění, poměr mezi ex-ante regulací a ex-post ochranou soutěže, který zmiňujete v kapitole 1.3? Jak je zajištěn soulad mezi nároky ex-ante regulátora a ex-post ochránce soutěže? Je naděje, že v budoucnu budou tyto sektory zcela „regulovány“ jen ex-post vynucováním soutěžních pravidel?

V Praze dne 17. 5. 2018



doc. JUDr. Václav Šmejkal, Ph.D.
vedoucí diplomové práce