



**ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ.**

ระหว่าง	บริษัท ก.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ
	บริษัท อ.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

การแจ้งผลการรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ก. ได้ยื่นแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐานตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เพื่อขอแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. ซึ่งได้กระทำการรวมธุรกิจ เมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๗ ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการพิจารณาการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. มีรายละเอียดดังนี้

๑. ข้อมูลผู้ประกอบการธุรกิจ

๑.๑ ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ

บริษัท ก. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxx-xxxxxx จัดทะเบียนนิติบุคคลที่สาธารณรัฐเกาหลี และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เกาหลี (KRX) ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (Cargo) อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ (Aerospace) และธุรกิจโรงแรม (Hotel)

ทั้งนี้ บริษัท ก. มีผู้ประกอบการธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ (Single Economic Entity) ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ คือ บริษัท ก.๑ ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ และให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ โดยบริษัท ก. และบริษัท จ. มีการจดทะเบียนสาขาเพื่อประกอบธุรกิจในประเทศไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

(๑) บริษัท ก. เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร xxxxxxxxxxxx จดทะเบียนเมื่อวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ มีสาขาในประเทศไทยทั้งหมด จำนวน ๕ สาขา และในปี ๒๕๖๖ มีรายได้รวม จำนวน xxx,xxx,xxx.xx บาท

(๒) บริษัท ก.๑ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร xxxxxxxxxxxx จดทะเบียนเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๒ มีสาขาในประเทศไทยทั้งหมด จำนวน ๓ สาขา และในปี ๒๕๖๖ มีรายได้รวม จำนวน xxx,xxx,xxx.xx บาท

๑.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท อ. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxx-xxxxxx จดทะเบียนนิติบุคคลที่สาธารณรัฐเกาหลี และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เกาหลี (KRX) ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในสาธารณรัฐเกาหลีและระหว่างประเทศแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในสาธารณรัฐเกาหลีและระหว่างประเทศ (Cargo) ธุรกิจโทรคมนาคม (Telecom) และบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation Service)

ทั้งนี้ บริษัท อ. มีผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ (Single Economic Entity) ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ คือ บริษัท อ.๑ ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ โดยบริษัท อ. และบริษัท อ.๑ มีการจดทะเบียนสาขาเพื่อประกอบธุรกิจในประเทศไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

(๑) บริษัท อ. เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร xxxxxxxxxxxx จดทะเบียนเมื่อวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ มีสาขาในประเทศไทยทั้งหมด จำนวน ๓ สาขา และในปี ๒๕๖๖ มีรายได้รวม จำนวน xxx,xxx,xxx.xx บาท

(๒) บริษัท อ.๑ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร xxxxxxxxxxxx จดทะเบียนเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๒ มีสาขาในประเทศไทยทั้งหมด จำนวน ๓ สาขา และในปี ๒๕๖๖ มีรายได้รวม จำนวน xxx,xxx,xxx.xx บาท

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

๒.๑ วันที่รวมธุรกิจแล้วเสร็จ	๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๗
๒.๒ วันที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ	๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗
๒.๓ มูลค่าการรวมธุรกิจ	xx,xxx,xxx,xxx.xx บาท
๒.๔ วิธีการรวมธุรกิจ	

บริษัท ก. ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท อ. จำนวน xxx,xxx,xxx หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖๓.๘๘ ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัท อ.

๒.๕ วัตถุประสงค์ของการรวมธุรกิจ

บริษัท ก. ได้ชี้แจงในแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจว่า บริษัท ก. และบริษัท อ. ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มาอย่างต่อเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมาก ทำให้สายการบินประสบปัญหาทางการเงิน และในปี ๒๕๖๓ บริษัท อ. ประสบปัญหาทางการเงินขาดเสถียรภาพจากการกู้ยืมเงินจำนวนมากจากบริษัทแม่ และการคว่ำบาตรการเดินทางไปประเทศญี่ปุ่น จึงทำให้บริษัท อ. ต้องการนำกลทูลทุนรายใหม่เพื่อเข้าซื้อที่เหมาะสม

การรวมธุรกิจด้วยวิธีการเข้าซื้อหุ้นครั้งนี้ บริษัท ก. มีวัตถุประสงค์ที่จะฟื้นฟูความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ในระยะกลางถึงระยะยาว และควมมีประสิทธิภาพผ่านการบูรณาการเส้นทางการบินที่จะทำให้มีการบริการที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

๒.๖ โครงสร้างผู้ถือหุ้นภายหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ก. ได้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ ๖๓.๘๘ ของบริษัท อ.

๓. ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

๓.๑ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท ก. ในระดับโลกประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (Cargo) อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ (Aerospace) และธุรกิจโรงแรม (Hotel) ทั้งนี้ ในประเทศไทย บริษัท ก. และบริษัท ก.๑ มีการจดทะเบียนสาขาเพื่อประกอบธุรกิจในประเทศไทยรวมกันจำนวน ๘ สาขา เพื่อประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

๓.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท อ. ในระดับโลกประกอบธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในสาธารณรัฐเกาหลีและระหว่างประเทศแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในสาธารณรัฐเกาหลีและระหว่างประเทศ (Cargo) ธุรกิจโทรคมนาคม (Telecom) และบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation Service) ทั้งนี้ ในประเทศไทย บริษัท อ. และบริษัท อ.๑ มีการจดทะเบียนสาขาเพื่อประกอบธุรกิจในประเทศไทยรวมกันจำนวน ๖ สาขา เพื่อประกอบธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

ดังนั้น จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. พบว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ (๑) ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ และ (๒) ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นตลาดเดียวกันระหว่างผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

๔. ขอบเขตตลาด

๔.๑ ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ คือ บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางและการขนส่งสินค้า โดยทั่วไปสายการบินจะต้องได้รับใบรับรองการดำเนินการเดินอากาศหรือใบอนุญาตที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน และการออกใบอนุญาตต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจสายการบิน ทั้งนี้ ในการออกใบอนุญาตจะมีการกำหนดสิทธิของการให้บริการ ได้แก่ สิทธิในการทำการบินภายในประเทศและ/หรือระหว่างประเทศตามที่มีผู้ขอรับใบอนุญาตเสนอขอหรือตามความเหมาะสมและความพร้อมของผู้ขออนุญาตเป็นรายกรณี รวมถึงกำหนดเงื่อนไขแบบท้ายใบอนุญาตหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมเงื่อนไขดังกล่าวก็ได้ จากประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน^๑ ได้นิยามรูปแบบการให้บริการของสายการบิน ได้แก่ (๑) บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) หมายถึง บริการที่อย่างน้อยครอบคลุมถึงน้ำหนักสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อย ๒๐ กิโลกรัม บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการเลือกที่นั่ง โดยไม่คิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม และ (๒) บริการต้นทุนต่ำ (Low Cost) หมายถึง บริการที่น้อยกว่าบริการเต็มรูปแบบ ทั้งนี้ สายการบินจะเป็นผู้ระบุแนวทางการประกอบธุรกิจของบริษัทเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดเพดานค่าโดยสารและค่าระวางในการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ของสายการบิน

^๑ ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๑

๔.๑.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

(๑) การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ พบว่า ในมุมมองของผู้บริโภค การใช้บริการขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง เช่น ค่าบริการโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง เส้นทางสู่แต่ละจุดหมายปลายทาง จำนวนผู้โดยสารในการขนส่งแต่ละครั้ง ทำให้การขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความแตกต่างกันด้วย สรุปได้ว่า ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปสงค์

(๒) การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน พบว่า ในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ ธุรกิจสายการบินมีลักษณะการให้บริการเฉพาะตามใบรับรองและใบอนุญาต (Air Operator License: AOL) ที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ โดยผู้ประกอบการธุรกิจที่ได้รับอนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติตามประกาศกำหนด นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินมีต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศ (ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า) สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ค่าน้ำมัน ค่าจ้างบุคลากรโดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ค่าซื้อและ/หรือเช่าอากาศยาน ค่าบริหารจัดการข้อมูลการบินและระบบสนับสนุน การซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา และค่าธรรมเนียมการให้บริการในท่าอากาศยานและภาคพื้นดินหรือลานจอด ทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้ามาแข่งขันในตลาดทำได้ยาก รวมถึงผู้ประกอบการรายเดิมมีต้นทุนขนาดใหญ่ที่ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนไปให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นโดยง่ายได้ อย่างไรก็ตาม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารกับการให้บริการขนส่งสินค้าก็มีรูปแบบจุดเด่นการให้บริการ โครงสร้างต้นทุน ที่แตกต่างกันไปตามแต่ละสายการบิน ทำให้การขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความแตกต่างกันด้วย สรุปได้ว่า ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปทาน

ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง คือ ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

๔.๑.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

เมื่อพิจารณาตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง พบว่า พื้นที่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศสามารถให้บริการให้แก่ลูกค้าได้ทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ลูกค้าต้องการใช้บริการ จึงกำหนดตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ขอบเขตตลาดในระดับประเทศ

ดังนั้น ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ประเทศไทย

๔.๒ ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ^๒ คือ การบริการหนึ่งของสายการบินหรือบริษัทการบินต่าง ๆ คือ ผู้ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยผู้ให้บริการเป็นเจ้าของระวางสินค้า ซึ่งจะขายระวางบรรทุกให้แก่ผู้ส่งออกโดยตรงส่วนหนึ่ง และระวางสินค้าให้แก่ผู้ให้บริการประเภทตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อนำไปขายต่อให้กับผู้ส่งออก รวมถึงทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการรับขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง และเป็นผู้ให้บริการที่ออกหนังสือใบตราส่งสินค้า (Master Air Waybill: MAWB)

^๒ ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

๔.๒.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

(๑) การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability) พบว่า ในมุมมองของผู้บริโภค การใช้บริการขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิงสำหรับการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นจะมีกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจที่ต้องการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ โดยอาจใช้บริการเครื่องบิน เรือ หรือรถ ซึ่งมีความแตกต่างกันในรูปแบบ ค่าบริการ รวมถึงระยะเวลาในการขนส่ง ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า สรุปได้ว่า ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปสงค์

(๒) การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability) พบว่า ในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศมีลักษณะการให้บริการเฉพาะตามใบรับรองและใบอนุญาต (Air Operator License: AOL) ที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ โดยผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติตามประกาศกำหนด นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินมีต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศ (ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า) สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ค่าน้ำมัน ค่าจ้างบุคลากรโดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ค่าซื้อและ/หรือเช่าอากาศยาน ค่าบริหารจัดการข้อมูลการบินและระบบสนับสนุนการซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา และค่าธรรมเนียมการใช้บริการในท่าอากาศยานและภาคพื้นดินหรือลานจอด ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ที่จะเข้ามาแข่งขันในตลาดทำได้ยาก รวมถึงผู้ประกอบธุรกิจรายเดิมมีต้นทุนขนาดใหญ่ที่ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนไปให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นโดยง่ายได้ อย่างไรก็ตาม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารกับการให้บริการขนส่งสินค้าก็มีรูปแบบ จุดเด่นการให้บริการ โครงสร้างต้นทุน ที่แตกต่างกันไปตามแต่ละสายการบิน ทำให้การขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความแตกต่างกันด้วย สรุปได้ว่า ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปทาน

ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง คือ ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

๔.๒.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

เมื่อพิจารณาลตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง พบว่า พื้นที่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศสามารถให้บริการให้แก่ลูกค้าได้ทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ลูกค้าต้องการใช้บริการ จึงกำหนดตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ขอบเขตตลาดในระดับประเทศ

ดังนั้น ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ประเทศไทย

ดังนั้น จากการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดจากตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เห็นควรกำหนดขอบเขตตลาด คือ (๑) ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย และ (๒) ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย

๕. ยอดเงินขาย

เพื่อตรวจสอบว่าการรวมธุรกิจในครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่งหรือไม่ ซึ่งจะพิจารณาจากยอดเงินขายของผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่งหรือของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจในตลาดใดตลาดหนึ่งรวมกันตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป

เมื่อพิจารณายอดขายเงินขายของตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ พบว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (๑) ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย และ (๒) ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย เนื่องจากยอดขายในตลาดดังกล่าวเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ซึ่งอาจเข้าข่ายเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงต้องพิจารณาต่อไปว่าการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่ โดยพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดตามหลักเกณฑ์ในประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓

๖. ส่วนแบ่งตลาด

ในการพิจารณาว่า การรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ จะพิจารณาจากยอดขายในปีที่ผ่านมาและส่วนแบ่งตลาดทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ รวมถึงผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๖.๑ ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๖

ในตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๖ ก่อนการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๓๕.๙๐ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx และผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

๖.๒ ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๖

ในตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทยปี ๒๕๖๖ ก่อนการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๓๐.๙๔ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx และผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง บัญญัติให้ “ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ” ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๓ กำหนดว่า “การรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง หมายความว่า การรวมธุรกิจที่ยอดเงินขายของผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่งหรือของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจในตลาดใดตลาดหนึ่งรวมกันตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป และไม่ก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด”

ประเด็นวินิจฉัย

การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. ต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ โดยมีประเด็นที่ต้องวินิจฉัยดังนี้

๑. ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ มีสถานะเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

๒. การรวมธุรกิจดังกล่าวมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

๓. การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจเพื่อปรับโครงสร้างภายในของผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหก แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

๔. การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ซึ่งต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คำวินิจฉัย

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่หนึ่ง คือ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ มีสถานะเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท ก. และบริษัท อ. มีการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งมีการประกอบธุรกิจในประเทศไทยผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย โดยทั้งสองบริษัทมีการจดทะเบียนสาขาเพื่อประกอบธุรกิจในประเทศไทย จึงถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่สอง คือ การรวมธุรกิจดังกล่าวมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท ก. ได้เข้าซื้อหุ้นของบริษัท อ. ในสัดส่วนร้อยละ ๖๓.๘๘ ซึ่งถือเป็นการเข้าซื้อหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง ณ สิ้นวันใดวันหนึ่งเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่น ตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้นเพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่สาม คือ การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจเพื่อปรับโครงสร้างภายในของผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหก แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท ก. ไม่ได้ถือหุ้นในบริษัท อ. และไม่ได้มีอำนาจควบคุมคะแนนเสียงส่วนใหญ่ในที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงไม่ได้มีอำนาจควบคุมการแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการตั้งแต่กึ่งหนึ่งของกรรมการทั้งหมดในบริษัท อ. นอกจากนี้ บริษัท ก. และบริษัท อ. ไม่ได้อยู่ภายใต้บุคคลที่มีอำนาจสั่งการของผู้ประกอบธุรกิจรายเดียวกัน จึงสามารถสรุปได้ว่า บริษัท ก. และบริษัท อ.

ไม่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบการธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนั้น การรวมธุรกิจในครั้งนี้จึงไม่เป็นการรวมธุรกิจเพื่อปรับโครงสร้างภายในของผู้ประกอบการธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่สี่ คือ การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ซึ่งต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้มีจำนวน ๒ ตลาด คือ (๑) ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย และ (๒) ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย โดยพบว่า ยอดเงินขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจรวมกันเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ต่อมาเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ไม่ได้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ เนื่องจากผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจไม่ได้มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละห้าสิบขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ อีกทั้งผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ไม่ได้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจสามรายแรกที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งไม่เข้าข่ายเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ดังนั้น การรวมธุรกิจดังกล่าวจึงไม่ต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. มียอดเงินขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปซึ่งเข้าองค์ประกอบการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ กรณีดังกล่าวได้กระทำการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ และได้แจ้งผลการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้ามีมติรับทราบการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๒๗ มีนาคม ๒๕๖๔