



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข.

ระหว่าง	บริษัท ด.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ
	บริษัท ข.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

การแจ้งผลการรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ด. ได้ยื่นแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐานตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เพื่อขอแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข. ซึ่งได้กระทำการรวมธุรกิจ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๘ ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการพิจารณาการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข. มีรายละเอียดดังนี้

๑. ข้อมูลผู้ประกอบการธุรกิจ

๑.๑ ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ

บริษัท ด. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx xxxxx จดทะเบียนนิติบุคคลที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยบริษัท ด. เป็นบริษัทย่อยของบริษัท บด. ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศไทย โดยเป็นบริษัทระดับโลกที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarding Services) และโลจิสติกส์ ครอบคลุมการขนส่งทางถนน ทางบก ทางอากาศ และทางทะเล รวมถึงบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในระดับสากล สำหรับในประเทศไทย บริษัท บด. ให้บริการเฉพาะการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศและทางทะเล และบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) เท่านั้น ทั้งนี้ บริษัท ด. ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเข้าซื้อ ขาย และบริหารจัดการผลประโยชน์ของกิจการทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกิจการด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการเข้าซื้อ ขาย และบริหารจัดการทรัพย์สิน และการให้บริการต่าง ๆ ทั้งการให้บริการด้านการจัดการและด้านการเงินแก่บริษัทย่อยหรือบริษัทอื่น ๆ

ทั้งนี้ บริษัท ด. มีผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ (Single Economic Entity) ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ในประเทศไทย จำนวน ๗ บริษัท คือ

๑) บริษัท ด.๑ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) และบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) ในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม x,xxx,xxx,xxx บาท

๒) บริษัท ด.๒ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics) ในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม x,xxx,xxx,xxx บาท

๓) บริษัท ด.๓ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xx,xxx,xxx บาท

๔) บริษัท ด.๔ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ไม่มีรายได้ในปี ๒๕๖๗

๕) บริษัท ด.๕ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ในปี ๒๕๖๗ ไม่มีการดำเนินกิจการแล้ว

๖) บริษัท ด.๖ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวมจำนวน xx,xxx,xxx บาท

๗) บริษัท ด.๗ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ไม่ได้ดำเนินกิจการใด ๆ (Dormant Company)

๑.๒ ผู้ประกอบการที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท ข. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx xxxxx จัดทะเบียนนิติบุคคลที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ประกอบธุรกิจให้บริการด้านการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarding Services) และโลจิสติกส์ โดยครอบคลุมบริการจัดการขนส่งสินค้าทางถนน ทางบก ทางอากาศ และทางทะเล รวมถึงบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services)

ทั้งนี้ บริษัท ข. มีผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ (Single Economic Entity) ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ในประเทศไทย จำนวน ๒ บริษัท คือ

๑) บริษัท ข.๑ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจ (๑) ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) (๒) บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) (๓) บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics) และ (๔) รายได้อื่น ๆ ในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม จำนวน x,xxx,xxx,xxx บาท

๒) บริษัท ข.๒ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx ประกอบธุรกิจการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม จำนวน xxx,xxx,xxx บาท

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

๒.๑ วันที่รวมธุรกิจแล้วเสร็จ

๓๐ เมษายน ๒๕๖๘

๒.๒ วันที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ

๖ พฤษภาคม ๒๕๖๘

๒.๓ มูลค่าการรวมธุรกิจ

ประมาณ xxx,xxx,xxx,xxx บาท

๒.๔ วิธีการรวมธุรกิจ

บริษัท ด. ได้เข้าซื้อหุ้นที่ออกให้แก่ผู้ถือหุ้นชนิดไม่มีมูลค่าที่ตราไว้ (No Par Value Shares) จำนวน xxx,xxx หุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของหุ้นในบริษัท ข. จาก บข. ซึ่งถือหุ้นโดยรัฐบาลเยอรมัน ร้อยละ ๑๐๐ ภายใต้สัญญาซื้อขายเกี่ยวกับการซื้อขายหุ้นในบริษัท ข. ลงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๗ ระหว่าง บข. บริษัท บด. และบริษัท ด.

๒.๕ โครงสร้างผู้ถือหุ้นภายหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ด. ได้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของบริษัท ข.

๒.๖ วัตถุประสงค์ของการรวมธุรกิจ

ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ ชี้แจงว่า มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพร่วมกันในการสร้างรายได้และการลดต้นทุนที่เกิดจากการผสมผสานความสามารถของผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองฝ่าย ความร่วมมือที่เกิดจากธุรกรรมนี้จะนำไปสู่การลดต้นทุนอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการลดต้นทุนอันเป็นผลมาจากการรวมส่วนงานด้านการบริหารจัดการ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าด้วยกัน ซึ่งประโยชน์จากการลดต้นทุนเหล่านี้จะถูกส่งต่อไปยังลูกค้า ภายหลังจากที่ธุรกรรมเสร็จสมบูรณ์ บริษัท บด. จะสามารถให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงและกระจายตัวอย่างมาก

๓. ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

๓.๑ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท ด. ในระดับโลก ประกอบธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarding Services) และโลจิสติกส์ ครอบคลุมการขนส่งทางถนน ทางบก ทางอากาศ และทางทะเล รวมถึงบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) สำหรับในประเทศไทย บริษัท ด. ให้บริการเฉพาะการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) ทางอากาศและทางทะเล ผ่านบริษัทที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย โดยมีโครงสร้างรายได้จำแนกตามสินค้าหรือบริการ ปี ๒๕๖๗

๓.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท ข. ประกอบธุรกิจให้บริการด้านการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarding Services) และโลจิสติกส์ สำหรับในประเทศไทย บริษัท ข. ให้บริการโดยครอบคลุมการบริการจัดการขนส่งสินค้าทางบก ทางอากาศ และทางทะเล รวมถึงบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) ผ่านบริษัทที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย โดยมีโครงสร้างรายได้จำแนกตามสินค้าหรือบริการ ปี ๒๕๖๗

ดังนั้น จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข. พบว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในครั้งนี้ มีจำนวน ๔ ตลาด ได้แก่ (๑) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) (๒) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) (๓) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบก (Land Freight Forwarding Services) และ (๔) ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) เนื่องจากเป็นตลาดเดียวกันและตลาดใดตลาดหนึ่งระหว่างผู้ประกอบการที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

๔. ขอบเขตตลาด

ในการพิจารณาขอบเขตตลาดจะเป็นการพิจารณาธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ โดยพิจารณาตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market) และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market) เพื่อให้ได้มาซึ่งขอบเขตตลาดตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดและส่วนแบ่งตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑ รายละเอียดดังต่อไปนี้

๔.๑ ตลาดบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services)^๑

บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) คือ การบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการที่ให้บริการดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นตัวกลาง และใช้ความสัมพันธ์ของตนกับทั้งผู้ขนส่งและพันธมิตรด้านการจัดส่งสินค้าอื่น ๆ เพื่อเจรจาต่อรองให้ได้เงื่อนไขที่เป็นประโยชน์ต่อลูกค้าด้วยเครือข่ายความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและคู่ค้าที่มีอยู่ ซึ่งผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถเพิ่มประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานและการไหลเวียนสำหรับลูกค้าของตนได้ โดยคณะกรรมการการยุโรปได้นิยามการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding) ว่า “การจัดระบบการขนส่งสิ่งของในนามของลูกค้าตามประสงค์ของลูกค้า” ซึ่งอาจรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การดำเนินพิธีการศุลกากร การจัดการคลังสินค้า การบริการภาคพื้นดิน เป็นต้น ซึ่งการบริการดังกล่าวโดยทั่วไป ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่จำเป็นสำหรับการขนส่งเอง แต่จะว่าจ้างให้บุคคลภายนอกดำเนินการขนส่งต่อไป

๔.๑.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

(๑) การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ พบว่า ในมุมมองของลูกค้าส่วนใหญ่ซึ่งเป็นผู้ผลิตสินค้า มีความต้องการให้บุคคลภายนอกเป็นผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแทน โดยมักจะไม่ได้กำหนดวิธีการว่าจะใช้รูปแบบใด (ทางบก ทางอากาศ หรือทางทะเล) ซึ่งผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) มักจะเป็นผู้เสนอวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงที่สุดก่อนให้ลูกค้าตัดสินใจอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม รูปแบบการขนส่งแต่ละประเภท (ทางบก ทางอากาศ หรือทางทะเล) มีความแตกต่างกัน เนื่องจากเมื่อผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) ให้บริการเกี่ยวกับการวางแผนการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ทำให้รูปแบบการขนส่งที่เสนอแก่ลูกค้ามีต้นทุนต่อลูกค้าที่แตกต่างกัน กล่าวคือ สินค้าที่จัดส่งจะมีรูปแบบ ลักษณะ และน้ำหนักที่มีความหลากหลายอย่างมาก ตลอดจนอัตราค่าบริการ รูปแบบของการให้บริการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง โครงสร้างอัตราภาษี รวมถึงพิธีการศุลกากรที่แตกต่างกัน ดังนั้น การขนส่งแต่ละรูปแบบ (ทางบก ทางอากาศ หรือทางทะเล) จึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปสงค์

(๒) การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน พบว่า ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) จะทำหน้าที่เป็นตัวกลางบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีการจัดการให้ขนส่งผ่านรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ ทางบก ทางอากาศ และทางทะเล โดยการให้บริการจัดการดังกล่าวมีรูปแบบการให้บริการแก่ลูกค้าเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม รูปแบบการให้บริการในการขนส่งแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน เนื่องจาก ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมักจะแบ่งแผนกบริหาร (Department) ตามรูปแบบการขนส่ง และขนส่งแต่ละรูปแบบมีความเชี่ยวชาญเฉพาะที่แตกต่างกันและมีการใช้ระยะเวลาขนส่งที่แตกต่างกัน เพื่อให้มีความยืดหยุ่นในการกำหนดรูปแบบการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าที่อาจต้องการบริการขนส่งแบบหลากหลาย (Multi-Modal Point-to-Point Transportation) ดังนั้น การขนส่งแต่ละรูปแบบ (ทางบก ทางอากาศ หรือทางทะเล) จึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปทาน

ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง คือ (๑) ตลาดบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบก (Land Freight Forwarding Services) (๒) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) (๓) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services)

^๑ สอดคล้องกับผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ที่ รธ.๑/๐๐๑๐/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗

๔.๑.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการเป็นตัวกลางบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถให้บริการได้ตามพื้นที่ของลูกค้า และพื้นที่คลังสินค้าของผู้ให้บริการ โดยลูกค้ามักจะเลือกใช้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) ที่มีการให้บริการในพื้นที่ประเทศไทย ถึงแม้ว่าบริการดังกล่าวจะไม่มีอุปสรรคต่อผู้ให้บริการจากต่างประเทศในการเข้าถึงตลาดในประเทศไทย ซึ่งหากผู้ให้บริการจากต่างประเทศมีความต้องการจะให้บริการแก่ผู้ผลิตสินค้าในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่เข้ามาตั้งบริษัทย่อยหรือสถานที่ทำการในประเทศไทย เพื่อสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ของตนเองในการให้บริการแก่ลูกค้าในประเทศไทย

ทั้งนี้ แม้ว่าที่กล่าวมาข้างต้นจะเป็นการสนับสนุนการกำหนดขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ที่กว้างกว่าในระดับประเทศ แต่เพื่อให้เหมาะสมกับการกำหนดขอบเขตตลาดในกรณีนี้จึงพิจารณาขอบเขตตลาดในระดับประเทศไทย

๔.๒ ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services)^๒

บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ คือ การให้บริการสนับสนุนการประกอบธุรกิจของผู้ผลิตสินค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเป็นการให้บริการวางแผนและควบคุมการส่งมอบสินค้า ตลอดจนการเก็บรักษาและควบคุมสต็อกสินค้า เพื่อให้การขนส่งสินค้าของลูกค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยเป้าหมายของบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ดังกล่าวคือ เพื่อลดความซับซ้อนของการขนส่งสินค้า จากเดิมที่ลูกค้าต้องดำเนินการขนส่งสินค้าเองทั้งหมดไปใช้บริการจากผู้ให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ในการดำเนินการดังกล่าวให้แทน โดยการพิจารณาดังกล่าวสอดคล้องกับคำวินิจฉัยที่ผ่านมาของคณะกรรมการการยุโรปซึ่งได้ให้คำจำกัดความของบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) ว่า “เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการในห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการและการควบคุมการไหลเวียนและจัดเก็บสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า” คณะกรรมการการยุโรปได้ตั้งข้อสังเกตว่า ลักษณะสำคัญของบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ทั่วไป คือ การจัดการสินค้าให้แก่ลูกค้าซึ่งแตกต่างจากการบริการขนส่งสินค้า การจัดการขนส่งสินค้า และบริการคลังสินค้าเพียงอย่างเดียว แม้ว่าลูกค้าบางรายยังคงดำเนินการด้านคลังสินค้าและขนส่งด้วยตนเอง แต่มีแนวโน้มที่ผู้ผลิตและผู้ค้าปลีกจะเลือกให้บุคคลภายนอกทำหน้าที่เหล่านี้แทนมากขึ้น ด้วยเหตุนี้ จึงสามารถพิจารณาได้ว่าบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) เป็นตลาดที่แตกต่างจากการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คณะกรรมการการยุโรปได้เน้นย้ำว่าบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ ควรได้รับการพิจารณาว่าเป็นตลาดสินค้าหรือบริการที่แยกเป็นอีกตลาดหนึ่ง เนื่องจาก สำคัญของการบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ คือ การจัดการการไหลเวียนของสินค้าให้แก่ลูกค้า

๔.๒.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

(๑) การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ พบว่า ในการใช้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ของผู้บริโภคโดยทั่วไป ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตซึ่งต้องการพึ่งพาอาศัยให้บุคคลภายนอกเป็นผู้บริหารจัดการสินค้าและบริหารคลังสินค้า รวมถึงการขนส่งสินค้า โดยอยู่ในลักษณะการจ้างองค์กรภายนอก (Outsourcing) ให้ดำเนินการจัดการด้านโลจิสติกส์ของลูกค้าแทน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าลูกค้าจะมีสินค้าลักษณะที่แตกต่างกันออกไป แต่รูปแบบการใช้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ก็มีความเหมือนกันในสินค้าทุกหมวดทุกประเภท โดยการใช้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ดังกล่าว ได้แก่ การออกแบบ การวางแผนการจัดการห่วงโซ่อุปทาน การกำหนดรูปแบบสถานที่ การให้บริการคลังสินค้า การขนส่งและกระจายสินค้า การรับคำสั่งซื้อสินค้า การเรียกชำระเงิน และการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมถึงความต้องการพิเศษของลูกค้า เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ให้บริการตามความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก

^๒ สอดคล้องกับผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ที่ รธ.๑/๐๐๑๐/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗

(๒) การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน พบว่า ในการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบธุรกิจโดยทั่วไป พบว่า ภาพรวมธุรกิจส่วนใหญ่เป็นการจัดการและวางแผนในด้านการขนส่งและบริหารสินค้าคงคลังของลูกค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตสินค้าที่ต้องการให้องค์กรภายนอกดำเนินการจัดการด้านโลจิสติกส์ให้แทน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าลูกค้าจะเป็นผู้ผลิตสินค้าที่แตกต่างหลากหลายประเภท แต่ผู้ให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ก็จะมีการให้บริการในลักษณะที่เหมือนกัน โดยไม่มีการจำแนกประเภทการให้บริการตามลักษณะสินค้าของลูกค้า จึงทำให้การให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์แก่ลูกค้าแต่ละประเภทไม่มีความแตกต่างกัน

ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง คือ ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services)

๔.๒.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้คำปรึกษาและบริการจัดส่งสินค้า ซึ่งสามารถให้บริการได้ตามพื้นที่ของลูกค้า และพื้นที่คลังสินค้าของผู้ให้บริการ โดยลูกค้ามักจะเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ที่มีพื้นที่การให้บริการในประเทศไทยเป็นหลัก ถึงแม้ว่าบริการดังกล่าวจะไม่มีอุปสรรคต่อผู้ให้บริการจากต่างประเทศในการเข้าถึงตลาดในประเทศไทย ซึ่งหากผู้ให้บริการจากต่างประเทศมีความต้องการจะให้บริการแก่ผู้ผลิตสินค้าในประเทศไทย ก็มักจะเข้ามาตั้งบริษัทย่อยหรือสถานที่ทำการในประเทศไทยเพื่อสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ของตนเองในการให้บริการแก่ลูกค้าในประเทศไทย

ทั้งนี้ แม้ว่าที่กล่าวมาข้างต้นจะเป็นการสนับสนุนการกำหนดขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ ที่กว้างกว่าในระดับประเทศ แต่เพื่อให้เหมาะสมกับการกำหนดขอบเขตตลาดในกรณีนี้จึงพิจารณาขอบเขตตลาดในระดับประเทศไทย

ดังนั้น จากการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดจากตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท ด. และบริษัท ข. จึงเห็นควรกำหนดขอบเขตตลาด จำนวน ๔ ตลาด ได้แก่ (๑) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบก (Land Freight Forwarding Services) ในพื้นที่ประเทศไทย (๒) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) ในพื้นที่ประเทศไทย (๓) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) ในพื้นที่ประเทศไทย และ (๔) ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) ในพื้นที่ประเทศไทย

๕. ยอดเงินขาย

เพื่อตรวจสอบว่าการรวมธุรกิจในครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่งหรือไม่ จะพิจารณาจากยอดเงินขายของผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่งหรือของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจในตลาดใดตลาดหนึ่งรวมกันตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เมื่อพิจารณายอดเงินขายของตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ พบว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (๑) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) ในประเทศไทย (๒) ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) ในประเทศไทย (๓) ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) ในประเทศไทย เนื่องจากยอดเงินขายในตลาดดังกล่าวเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ซึ่งอาจเข้าข่ายเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง

ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงต้องพิจารณาต่อไปว่าการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาด หรือการเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่ โดยการพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดตามหลักเกณฑ์ในประกาศ คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓

๖. ส่วนแบ่งตลาด

ในการพิจารณาว่า การรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาด หรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ จะพิจารณา จากยอดเงินขายในปีที่ผ่านมาและส่วนแบ่งตลาด ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ รวมถึงผลรวมส่วนแบ่งตลาด ของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๖.๑ ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) ในปี ๒๕๖๗

ในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight Forwarding Services) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท ด. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนบริษัท ข. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๑๙.๗๒ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ด. มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx และผลรวมส่วนแบ่งตลาด ของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๒๒.๗๐

๖.๒ ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๗

ในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight Forwarding Services) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท ด. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนบริษัท ข. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๙.๖๐ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ด. มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx และผลรวมส่วนแบ่งตลาด ของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๑.๐๐

๖.๓ ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๗

ในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท ด. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนบริษัท ข. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่ง ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๖.๘๐ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ด. มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx และผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๖.๙๐

ข้อกฎหมาย

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

ประเด็นวินิจฉัย

การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข. 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 ด. จัดทะเบียนนิติบุคคลที่ประเทศเยอรมนี และบริษัท ข. จัดทะเบียนนิติบุคคลที่ประเทศเยอรมนี ซึ่งมีการประกอบธุรกิจในประเทศไทยผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย จึงถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

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

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท ด. ได้เข้าซื้อหุ้นของบริษัท ข. ร้อยละ ๑๐๐ ซึ่งถือเป็นการเข้าซื้อหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง ณ สิ้นวันใดวันหนึ่ง เพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ

ห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่น ตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยความสะดวก หรือการจัดการที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่สาม คือ การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจเพื่อปรับโครงสร้างภายในของผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการตามมาตรา ๕๑ วรรคหก แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท ด. ไม่ได้ถือหุ้นในบริษัท ข. และไม่ได้มีอำนาจควบคุมคะแนนเสียงส่วนใหญ่ในที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงไม่ได้มีอำนาจควบคุมการแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการตั้งแต่กึ่งหนึ่งของกรรมการทั้งหมดในบริษัท ข. นอกจากนี้ บริษัท ด. และบริษัท ข. ไม่ได้อยู่ภายใต้บุคคลที่มีอำนาจสั่งการของผู้ประกอบธุรกิจรายเดียวกัน จึงสามารถสรุปได้ว่า บริษัท ด. และบริษัท ข. ไม่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนั้น การรวมธุรกิจในกรณีนี้จึงไม่เป็นการรวมธุรกิจเพื่อปรับโครงสร้างภายในของผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ

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

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล และตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยพบว่า ยอดเงินขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจรวมกันเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ต่อมาเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ไม่ได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจไม่ได้มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละห้าสิบขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ อีกทั้ง ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจไม่ได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งไม่เข้าข่ายเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ดังนั้น การรวมธุรกิจดังกล่าวจึงไม่ต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข. มียอดเงินขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปซึ่งเข้าองค์ประกอบการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ กรณีดังกล่าวได้กระทำการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๘ และได้แจ้งผลการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ซึ่งเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้ามีมติรับทราบการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท ข. ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
๑๘ กันยายน ๒๕๖๘