



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท น.

ระหว่าง	บริษัท อ.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ
	บริษัท น.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

การแจ้งผลการรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท อ. ได้ยื่นแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐานตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๘ เพื่อขอแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท น. ซึ่งได้กระทำการรวมธุรกิจ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๘ ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการพิจารณาการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท น. มีรายละเอียดดังนี้

๑. ข้อมูลผู้ประกอบการธุรกิจ

๑.๑ ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ

บริษัท อ. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx จัดทะเบียนนิติบุคคลที่ประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) ของบริษัท อ.๑ และ บริษัท อ.๒ ซึ่งประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางอากาศทั้งในและระหว่างประเทศ และธุรกิจตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวมในประเทศไทย จำนวน x,xxx,xxx,xxx บาท ทั้งนี้ บริษัท อ. มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ (Single Economic Entity) ในประเทศไทย ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบการธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ในประเทศไทย จำนวน ๒ บริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) บริษัท อ.๓ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx จัดทะเบียนเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๔๘ ประเภทธุรกิจ ๕๒๒๙๒ กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)

๒) บริษัท อ.๔ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร xxxxxxxxxxxx จัดทะเบียนเมื่อวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ มีสาขาในประเทศไทยทั้งหมด จำนวน ๔ สาขา

๑.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท น. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxxxxxx จดทะเบียนนิติบุคคลที่ประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจสายการบินที่เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะเพียงรายเดียวในประเทศญี่ปุ่น มีการให้บริการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภทผ่านเครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศ ได้แก่ ประเทศจีน ทวีปอเมริกาเหนือ และทวีปยุโรป และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวมในประเทศไทย จำนวน x,xxx,xxx,xxx.xx บาท ทั้งนี้ บริษัท น. มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กัน ทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ (Single Economic Entity) ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๑ บริษัท ได้แก่ บริษัท น.๑ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร xxxxxxxxxxxx จดทะเบียนเมื่อวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๕ มีสาขาในประเทศไทยทั้งหมด จำนวน ๒ สาขา

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

๒.๑ วันที่รวมธุรกิจแล้วเสร็จ	๑ สิงหาคม ๒๕๖๘
๒.๒ วันที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ	๑ สิงหาคม ๒๕๖๘
๒.๓ มูลค่าการรวมธุรกิจ	x,xxx,xxx,xxx บาท
๒.๔ วิธีการรวมธุรกิจ	

ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจดำเนินการเข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจ ที่ถูกรวมธุรกิจจากผู้ถือหุ้นเดิม ในสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจได้มาซึ่งหุ้น ทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ จึงเข้าข่ายเป็นการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

๒.๕ โครงสร้างผู้ถือหุ้นภายหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท อ. เป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของบริษัท น.

๒.๖ วัตถุประสงค์ของการรวมธุรกิจ

ผู้ประกอบธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ ชี้แจงว่า ในระดับโลก ผู้ประกอบธุรกิจ ที่กระทำการรวมธุรกิจประกอบธุรกิจหลัก คือ การขนส่งผู้โดยสาร และมีเป้าหมายที่จะพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน ด้วยการขยายสู่ธุรกิจการขนส่งสินค้า การรวมธุรกิจครั้งนี้เป็นการผสานจุดแข็งระหว่างเครือข่ายของผู้ประกอบธุรกิจ ที่กระทำการรวมธุรกิจซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าผ่านพื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร (Belly) บนเส้นทางบินโดยสารระหว่างประเทศที่หลากหลาย เข้ากับเครือข่ายของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะเพียงรายเดียวในประเทศญี่ปุ่น และมีความเชี่ยวชาญ ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศคุณภาพสูงระหว่างประเทศด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)

การรวมธุรกิจนี้จะสร้างประสิทธิภาพร่วม (Synergy) จากการผสานจุดแข็ง ของทั้งสองฝ่ายที่แตกต่างกันแต่ส่งเสริมกันและกัน ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจคาดว่าจะช่วยเพิ่ม ศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ ในประเทศญี่ปุ่น ทั้งในด้านเครือข่าย เส้นทางบิน และการให้บริการ เพื่อให้การบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ระหว่างประเทศที่มีคุณภาพสูงและสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นตลาดที่ตอบสนองต่อห่วงโซ่อุปทานสมัยใหม่ที่มีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น

๓. ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

๓.๑ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท อ. ประกอบธุรกิจบริษัทโฮลดิ้ง สำหรับในประเทศไทย บริษัท อ. มีการประกอบธุรกิจผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรือ อำนาจสั่งการ จำนวน ๒ บริษัท ได้แก่ (๑) บริษัท อ.๓ และ (๒) บริษัท อ.๔ โดยมีโครงสร้างรายได้จำแนกตามสินค้าหรือ บริการ ได้แก่ (๑) การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (๒) การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ และ (๓) ธุรกิจตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarding) และธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

๓.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท น. ประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศเพียงธุรกิจเดียว สำหรับในประเทศไทย มีการประกอบธุรกิจผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ จำนวน ๑ บริษัท ได้แก่ บริษัท น.๑ โดยมีโครงสร้างรายได้จำแนกตามสินค้าหรือบริการ คือ การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

ดังนั้น จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท น. พบว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ มีจำนวน ๒ ตลาด ได้แก่ (๑) ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ และ (๒) ตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

๔. ขอบเขตตลาด

ในการพิจารณาขอบเขตตลาดจะเป็นการพิจารณาธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ โดยพิจารณาตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market) และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market) เพื่อให้ได้มาซึ่งขอบเขตตลาดตามแนวทางปฏิบัติของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าที่ผ่านมาในการกำหนดขอบเขตตลาดเรื่องการรวมธุรกิจรายละเอียดดังต่อไปนี้

บริการสายการบิน คือ บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางและการขนส่งสินค้า โดยทั่วไปสายการบินจะต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานอากาศหรือใบอนุญาตที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน และการออกใบอนุญาตต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจสายการบิน ทั้งนี้ ในการออกใบอนุญาต รัฐมนตรีจะกำหนดสิทธิของการให้บริการ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศสามารถแบ่งตามประเภทการขนส่ง^๑ ได้ดังนี้

๑) กลุ่มขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Carriers) จะใช้อากาศยานที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในห้องโดยสาร รายได้หลักมาจากค่าตัวโดยสารและบริการเสริมในเที่ยวบิน โดยสายการบินอาจจำหน่ายตัวโดยสารบางส่วนแก่ตัวแทนนำเที่ยว (Tour Agent) ในราคาพิเศษ (Wholesale Price) ตามเส้นทางบินทั้งปี เพื่อให้มีรายได้ที่แน่นอน

๒) กลุ่มขนส่งสินค้า (Cargo Services Carriers) ในการส่งพัสดุและสินค้าเร่งด่วน (Air Express Services) จะใช้อากาศยานขนส่ง (Freighter) ที่มีเครื่องมือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีในการขนถ่ายสินค้า รายได้หลักมาจากค่าบริการขนส่งสินค้าและพิธีการศุลกากร ส่วนใหญ่ให้บริการแบบเหมาลำ ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ได้แก่ สินค้าทั่วไป (General Cargo) สินค้าที่ต้องการดูแลเป็นพิเศษ (Special Cargo) สินค้าของบริษัทสายการบินและพนักงาน (Service Cargo) รวมถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางการทูต (Diplomatic Cargo & Mail)

๓) กลุ่มรับขนส่งผู้โดยสารและสินค้าควบคู่กัน (Combined Carriers) จะใช้พื้นที่ระหว่างบรรทุกสินค้าใต้ท้องอากาศยานขนส่งผู้โดยสาร (Belly) จึงมีรายได้ทั้งค่าโดยสารและค่าบริการขนส่งสินค้าควบคู่กัน

๔) กลุ่มการบินพาณิชย์อื่น (Other Air Services) ให้บริการในตลาดเฉพาะ (Niche Market) อาทิ บินชมทัศนียภาพ ฝึกบิน ดึงพสุธา ถ่ายทำภาพยนตร์ โดยใช้อากาศยานเฉพาะสำหรับบริการแต่ละประเภท เช่น เฮลิคอปเตอร์ บอลูน เครื่องบินเล็ก

จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท น. พบว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ มีจำนวน ๒ ตลาด ได้แก่ (๑) ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ และ (๒) ตลาดขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

^๑ ที่มา: วิทยากรศรี. แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี ๒๕๖๗-๒๕๖๙: บริการขนส่งทางอากาศ.

๔.๑ ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ^๒ คือ การบริการหนึ่งของสายการบินหรือบริษัทการบินต่าง ๆ คือ ผู้ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการเป็นเจ้าของระวางสินค้าซึ่งจะขายระวางบรรทุกให้แก่ผู้ส่งออกโดยตรงส่วนหนึ่ง และระวางสินค้าให้แก่ผู้ให้บริการประเภทตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อนำไปขายต่อให้กับผู้ส่งออก รวมถึงทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการรับขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง และเป็นผู้ให้บริการที่ออกหนังสือใบตราส่งสินค้า (Master Air Waybill: MAWB)

๔.๑.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องเนื่อง (Relevant Product Market)

(๑) การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability) พบว่า ในมุมมองของผู้บริโภค การใช้บริการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง โดยสำหรับการใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศนั้น จะมีกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจที่ต้องการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ โดยอาจใช้บริการเครื่องบิน เรือ หรือรถ ซึ่งมีความแตกต่างกันในรูปแบบ ค่าบริการ รวมถึงระยะเวลาในการขนส่ง ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า จึงสรุปได้ว่า ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปสงค์

(๒) การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability) พบว่า ในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศมีลักษณะการให้บริการเฉพาะตามใบรับรองและใบอนุญาต (Air Operator License: AOL) ที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ โดยผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติตามประกาศกำหนด นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินมีต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศ (ทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร) สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ค่าน้ำมัน ค่าจ้างบุคลากรโดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ค่าซื้อและ/หรือเช่าอากาศยาน ค่าบริหารจัดการข้อมูลการบินและระบบสนับสนุน การซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา และค่าธรรมเนียมการใช้บริการในท่าอากาศยานและภาคพื้นดินหรือลานจอด ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ที่จะเข้ามาแข่งขันในตลาดทำได้ยาก รวมถึงผู้ประกอบธุรกิจรายเดิมมีต้นทุนจมนขนาดใหญ่ที่ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนไปให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นโดยง่ายได้ อย่างไรก็ตาม การให้บริการขนส่งสินค้ากับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารก็มีรูปแบบจุดเด่นการให้บริการ โครงสร้างต้นทุน ที่แตกต่างกันไปตามแต่ละสายการบิน ทำให้การขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความแตกต่างกัน จึงสรุปได้ว่า ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปทาน

ดังนั้น เมื่อพิจารณาตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องเนื่อง คือ ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

๔.๑.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้องเนื่อง (Relevant Geographic Market)

เมื่อพิจารณาตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้องเนื่อง พบว่า พื้นที่การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศสามารถให้บริการให้แก่ลูกค้าได้ทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ลูกค้าต้องการใช้บริการ จึงเห็นควรกำหนดขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้องเนื่อง คือ ขอบเขตตลาดในระดับประเทศ

ดังนั้น ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้องเนื่อง คือ ประเทศไทย

๔.๒ ตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ คือ บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทาง โดยทั่วไปสายการบินจะต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานอากาศหรือใบอนุญาตที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือน

^๒ ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

แห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน และการออกใบอนุญาตต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจสายการบิน ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องได้รับใบอนุญาตซึ่งกำหนดสิทธิของการให้บริการ ได้แก่ สิทธิในการทำการบินภายในประเทศ และ/หรือระหว่างประเทศ ตามที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเสนอขอหรือตามความเหมาะสม และความพร้อมของผู้ขอใบอนุญาตเป็นรายกรณี

๔.๒.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

(๑) การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability) พบว่า ในมุมมองของผู้บริโภค การใช้บริการขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง เช่น ค่าบริการโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง เส้นทางสู่แต่ละจุดหมายปลายทาง จำนวนผู้โดยสารในการขนส่งในแต่ละครั้ง ทำให้การขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความแตกต่างกัน จึงสรุปได้ว่าตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปสงค์

(๒) การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน พบว่า ในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ ธุรกิจสายการบินมีลักษณะการให้บริการเฉพาะตามใบรับรองและใบอนุญาต (Air Operator License: AOL) ที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ โดยผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติตามประกาศกำหนด นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินมีต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศ (ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า) สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ที่จะเข้ามาแข่งขันในตลาดทำได้ยาก รวมถึงผู้ประกอบธุรกิจรายเดิมมีต้นทุนจมนขนาดใหญ่ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนไปให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นโดยง่ายได้ อย่างไรก็ตาม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารกับการให้บริการขนส่งสินค้าก็มีรูปแบบจุดเด่นการให้บริการ โครงสร้างต้นทุน ที่แตกต่างกันไปตามแต่ละสายการบิน ทำให้การขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความแตกต่างกัน จึงสรุปได้ว่า ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและตลาดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปทาน

ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง คือ ตลาดบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

๔.๒.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

พื้นที่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศสามารถให้บริการแก่ลูกค้าได้ทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ลูกค้าต้องการใช้บริการ จึงกำหนดตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ขอบเขตตลาดในระดับประเทศ

ดังนั้น ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ประเทศไทย

ดังนั้น จากการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดจากตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เห็นควรกำหนดขอบเขตตลาด จำนวน ๒ ตลาด ได้แก่ (๑) ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย และ (๒) ตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ทั้งนี้ การพิจารณาขอบเขตตลาดดังกล่าวสอดคล้องกับการกำหนดขอบเขตตลาดตามผลคำวินิจฉัย กขค. กรณีการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ก. และบริษัท อ. เลขที่ รธ.๑/๐๐๑๓/๒๕๖๗

๕. ยอดเงินขาย

เพื่อตรวจสอบว่าการรวมธุรกิจในครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่งหรือไม่ จะพิจารณาจากยอดเงินขายของผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่งหรือของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจในตลาดใดตลาดหนึ่งรวมกันตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป

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

๖. ส่วนแบ่งตลาด

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

๖.๑ ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๓

ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท อ. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนบริษัท น. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๔๒.๙๘ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท อ. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

๖.๒ ตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๓

ในตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท อ. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx ส่วนบริษัท น. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) ไม่มีการประกอบธุรกิจในตลาดดังกล่าว และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๓๒.๔๗ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดคงเดิม 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 อ. และบริษัท น. 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 อ. จดทะเบียนนิติบุคคลที่ประเทศญี่ปุ่น และบริษัท น. จดทะเบียนนิติบุคคลที่ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีการประกอบธุรกิจในประเทศไทยผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย จึงถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

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

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท อ. เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของบริษัท น. ในสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ส่งผลให้บริษัท อ. ได้มาซึ่งหุ้นทั้งหมดของบริษัท น. คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ณ สิ้นวันใดวันหนึ่งเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่น ตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ 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 อ. ไม่ได้ถือหุ้นในบริษัท น. และไม่ได้มีอำนาจควบคุมคะแนนเสียงส่วนใหญ่ในที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงไม่ได้มีอำนาจควบคุมการแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการตั้งแต่กึ่งหนึ่งของกรรมการทั้งหมดในบริษัท น. นอกจากนี้ บริษัท อ. และบริษัท น. ไม่ได้อยู่ภายใต้บุคคลที่มีอำนาจสั่งการของผู้ประกอบธุรกิจรายเดียวกัน จึงสามารถสรุปได้ว่า บริษัท อ. และบริษัท น.

ไม่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบการธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนั้น การรวมธุรกิจในครั้งนี้จึงไม่เป็นการรวมธุรกิจเพื่อปรับโครงสร้างภายในของผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ

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

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ (๑) ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย และ (๒) ตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศในประเทศไทย โดยพบว่า ยอดเงินขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจรวมกันเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ต่อมาเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจพบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ไม่ได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจไม่ได้มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละห้าสิบขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ อีกทั้ง ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ไม่ได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งไม่เข้าข่ายเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ดังนั้น การรวมธุรกิจดังกล่าวจึงไม่ต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท น. มียอดเงินขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไปซึ่งเข้าองค์ประกอบการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ กรณีดังกล่าวได้กระทำการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๘ และได้แจ้งผลการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๘ ซึ่งเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

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

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙