



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีผลการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่าง
(๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม.

ระหว่าง	บริษัท ต.	ผู้ขออนุญาตที่ ๑
	บริษัท ฮ.	ผู้ขออนุญาตที่ ๒
	บริษัท ด.	ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑
	บริษัท ม.	ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒

คำขออนุญาตรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ต. และบริษัท ฮ. ได้ยื่นแบบคำขออนุญาตรวมธุรกิจ ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๘ เพื่อขอให้คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า (กขค.) พิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. ข้อมูลของผู้ประกอบธุรกิจ

๑.๑ ผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจ

บริษัท ต. (ผู้ขออนุญาตที่ ๑) จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจการผลิตยานยนต์ข้ามชาติ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบ การผลิต การประกอบ และการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถมินิแวน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ เช่น รถบรรทุก ตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมอื่น เช่น ธุรกิจการให้บริการทางการเงิน โดยให้สินเชื่อแก่ตัวแทนจำหน่ายยานยนต์และลูกค้าเพื่อซื้อหรือเช่ายานยนต์ของบริษัท ต. เป็นหลัก และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวมในประเทศไทย x,xxx,xxx ล้านบาท หรือประมาณ xxx,xxx ล้านบาท

ผู้ขออนุญาตที่ ๑ มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๒ บริษัท^๑

^๑ ผู้ขออนุญาตที่ ๑ มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์ทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย จำนวน ๑๒ บริษัท ได้แก่ ๑) บริษัท ต.๑ ๒) บริษัท ต.๒ ๓) บริษัท ต.๓ ๔) บริษัท ต.๔ ๕) บริษัท ต.๕ ๖) บริษัท ต.๖ ๗) บริษัท ต.๗ ๘) บริษัท ต.๘ ๙) บริษัท ต.๙ ๑๐) บริษัท ต.๑๐ ๑๑) บริษัท ต.๑๑ และ ๑๒) บริษัท ต.๑๒

บริษัท ฮ. (ผู้ขออนุญาตที่ ๒) จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์ข้ามชาติของญี่ปุ่น ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ เครื่องยนต์ดีเซล เช่น รถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ รวมถึงรถโดยสาร โดยผู้ขออนุญาตที่ ๒ เป็นบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ขออนุญาตที่ ๑ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวมในประเทศไทย xx,xxx ล้านบาท หรือประมาณ xx,xxx ล้านบาท

ผู้ขออนุญาตที่ ๒ มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๖ บริษัท ได้แก่

๑) บริษัท ฮ.๑ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๔๖ ประกอบธุรกิจผลิตประกอบรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xx,xxx,xxx,xxx.xx บาท

๒) บริษัท ฮ.๒ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ ประกอบธุรกิจการขนส่งชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมใหม่ของยานยนต์ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xx,xxx,xxx,xxx.xx บาท

๓) บริษัท ฮ.๓ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๐๕ ประกอบธุรกิจการขายยานยนต์ใหม่ชนิดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ รถตู้ และรถขนาดเล็กที่คล้ายกัน และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xx,xxx,xxx,xxx.xx บาท

๔) บริษัท ฮ.๔ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ประกอบธุรกิจผลิตเครื่องยนต์ คาน ระบบส่งกำลังของรถบรรทุก และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xx,xxx,xxx,xxx.xx บาท

๕) บริษัท ฮ.๕ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๔๘ ประกอบธุรกิจผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม x,xxx,xxx,xxx.xx บาท

๖) บริษัท ฮ.๖ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ ประกอบธุรกิจผลิตไส้กรองยานพาหนะ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xxx,xxx,xxx.xx บาท

ทั้งนี้ กลุ่มผู้ขออนุญาต (ผู้ขออนุญาตที่ ๑ ผู้ขออนุญาตที่ ๒ และบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน เรียกว่า กลุ่มผู้ขออนุญาต) มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมจำนวน ๑๘ บริษัท

๑.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท ด. (ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑) จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยในปี ๒๕๖๔ ที่เชี่ยวชาญในการออกแบบการผลิต และการจำหน่ายรถบรรทุกและรถโดยสารทั่วโลก และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม x.xx ล้านยูโร หรือประมาณ xxx ล้านบาท

บริษัท ม. (ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒) จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเชี่ยวชาญในการผลิตรถบรรทุกและรถโดยสาร ทั้งนี้ ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ เป็นบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม x.xx ล้านยูโร หรือประมาณ xxx ล้านบาท

ทั้งนี้ กลุ่มผู้ถูกรวมธุรกิจ (ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑ ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ และบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน เรียกว่า กลุ่มผู้ถูกรวมธุรกิจ) มีบริษัทที่มีลักษณะเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมจำนวน ๑ บริษัท คือ ม.๑ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ ประกอบธุรกิจจำหน่ายยานยนต์ใหม่ชนิดรถบรรทุกและยานยนต์หนักอื่น ๆ และในปี ๒๕๖๗ มีรายได้รวม xxx ล้านบาท

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

๒.๑ วิธีการรวมธุรกิจ

ตามสัญญาการรวมธุรกิจ (Business Integration Agreement) ระหว่างผู้ขออนุญาตที่ ๑ กับผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑ กับผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ ได้กำหนดวิธีการรวมธุรกิจ โดยผู้ขออนุญาตที่ ๒ จะจัดตั้ง NewCo ขึ้น และเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด จากนั้น NewCo จะทำการแลกเปลี่ยนหุ้นทั้งหมดในผู้ขออนุญาตที่ ๒ ทำให้ NewCo กลายเป็นบริษัทแม่ของผู้ขออนุญาตที่ ๒ และ NewCo จะเข้าซื้อหุ้นทั้งหมดร้อยละ ๑๐๐ ของผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ โดยการแลกโอนหุ้นบางส่วนของ NewCo ให้แก่ผู้ถือหุ้นของผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ ซึ่งเข้าข่ายเป็นการเข้าซื้อหุ้นหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

๒.๒ โครงสร้างการถือหุ้นภายหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ NewCo จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ ร้อยละ ๑๐๐ ทั้งนี้ ภายหลังการรวมธุรกิจ ทั้งผู้ขออนุญาตที่ ๑ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑ จะไม่ใช่ผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการกับ NewCo โดย ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑ จะมีสิทธิในการแต่งตั้งกรรมการ ๑ คนจากทั้งหมด ๙ คนของ NewCo และผู้ขออนุญาตที่ ๑ จะสามารถเสนอชื่อบุคคลเพื่อให้ถูกพิจารณาเป็นกรรมการได้ เมื่อได้รับการร้องขอจาก NewCo

๒.๓ ระยะเวลาดำเนินการรวมธุรกิจ

ผู้ขออนุญาตชี้แจงว่า จะดำเนินการรวมธุรกิจภายหลังจากที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการรวมธุรกิจจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามความในพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยเมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาในการดำเนินการดังกล่าวให้สำเร็จครบถ้วน ผู้ขออนุญาตคาดว่า ระยะเวลาที่จะใช้ในการรวมธุรกิจ คือ ๑๐ เดือน โดยผู้ขออนุญาตประสงค์จะรวมธุรกิจในเดือนเมษายน ๒๕๖๙

๒.๔ วัตถุประสงค์การรวมธุรกิจ

ผู้ขออนุญาตชี้แจงว่า การรวมธุรกิจนี้จำเป็นต่อความอยู่รอดทางธุรกิจของทั้งผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ เนื่องจากทั้งสองบริษัทต่างต้องการความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจเพื่อปรับตัวเข้ากับอุปสงค์ที่ต่ำลงในประเทศญี่ปุ่น เพราะฉะนั้นการบูรณาการโรงงานผลิต รูปแบบของยานยนต์ และการจัดซื้อวัตถุดิบของสองบริษัทเข้าด้วยกันจึงเป็นโอกาสในการเพิ่มความคล่องตัวให้แก่ ผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ หากไม่มีการรวมธุรกิจ ผู้ถูกรวมธุรกิจทั้งสองรายจะเผชิญกับอุปสรรคทางธุรกิจอย่างรุนแรงในอนาคตอันใกล้ โดยในภาพรวมของตลาดยานยนต์ทั้งยานยนต์ส่วนบุคคลและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์กำลังประสบกับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่จากผู้ผลิตรายอื่นที่หันมาผลิตยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อแข่งขันด้วยยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการผลิตยานยนต์รายอื่น ๆ แข่งขันได้ยากในแง่ของขนาดการผลิตและห่วงโซ่อุปทาน ด้วยเหตุนี้การรวมธุรกิจในตลาดยานยนต์จึงนับว่าจำเป็นอย่างยิ่งต่อการอยู่รอดของผู้ประกอบการ

การรวมธุรกิจนี้จึงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงทางธุรกิจของผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ โดยมีเป้าหมายที่จะทำให้ทั้งสองรายสามารถแข่งขันกับผู้ผู้นำในตลาดรถบรรทุกและรถโดยสารในประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หลังจากที่มีการตรวจพบการทุจริตเกี่ยวกับการรับรองการปล่อยมลพิษของเครื่องยนต์และอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ขออนุญาตที่ ๒ ได้มีการจัดสรรทรัพยากรจำนวนมากเพื่อดำเนินการทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ใหม่ ปรับปรุงพัฒนาและยื่นคำขออนุมัติต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาที่ตรวจพบ เหตุการณ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นอย่างชัดแจ้งว่าผู้ขออนุญาตที่ ๒ ไม่อาจดำเนินธุรกิจโดยลำพังต่อไปในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

การรวมธุรกิจนี้ยังมีมิติด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเข้ามาเป็นปัจจัยด้วย โดยกลุ่มผู้ขออนุญาตและกลุ่มผู้ถูกรวมธุรกิจ ต่างมองยานยนต์เพื่อการพาณิชย์เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม (Social Infrastructure) ซึ่งสนับสนุนวิถีชีวิตประจำวันของประชาชนในสังคมด้วยการขนส่งคนโดยสารและสินค้า ด้วยเหตุนี้กลุ่มผู้ขออนุญาตจึงมุ่งมั่นที่จะขับเคลื่อนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสังคม รวมถึงบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) โดยการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในรูปของเทคโนโลยี CASE (Connected, Autonomous, Shared and Electric) อย่างไรก็ตาม การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี CASE มีงบประมาณที่สูงมาก ทำให้หากผู้ขออนุญาตที่ ๒ และ ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ แยกกันวิจัยพัฒนาย่อมจะมีอุปสรรคทางการเงินที่สูงอย่างยิ่ง ดังนั้น การรวมธุรกิจนี้จึงเป็นโอกาสในการรวมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีของผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ เข้าด้วยกันเพื่อสร้างความร่วมมือและประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเกี่ยวกับมาตรฐานการปล่อยเชื้อเพลิง การขับเคลื่อนอัตโนมัติ และการเปลี่ยนผ่านไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้า อีกทั้งยังจะช่วยให้ผู้ขออนุญาตที่ ๒ มีความสามารถในการแข่งขันด้านการวิจัยและพัฒนาสินค้ากับผู้เล่นรายอื่น ๆ ในตลาดรถบรรทุก

ประเด็นวินิจฉัย

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาประเด็นวินิจฉัยการขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยประเด็นวินิจฉัยแบ่งออกเป็น ๕ ประเด็นหลักดังต่อไปนี้

๑. การพิจารณาโครงสร้างผู้ถือหุ้นและอำนาจควบคุมของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่ามีผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจหรือไม่ รวมถึงการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามลักษณะการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

๒. การพิจารณาขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่าขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นอย่างไร

๓. การพิจารณาโครงสร้างตลาดและการประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่าเข้าหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งต้องขออนุญาตรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ และพิจารณาว่าการรวมธุรกิจดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการรวมธุรกิจในประเด็นต่าง ๆ หรือไม่ อันได้แก่ การกระจุกตัวในตลาด การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Entry and Expansion) ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect) ผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค ผลกระทบด้านอื่น ๆ รวมถึงการประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ

๔. การพิจารณาปัจจัยตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ อันได้แก่ ความจำเป็นตามควรทางธุรกิจ ประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และการไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

๕. การพิจารณาว่าการรวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. เห็นควรได้รับการอนุญาตให้รวมธุรกิจหรือไม่ และในกรณีที่ได้รับอนุญาตให้รวมธุรกิจ จะกำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไขใด ๆ ให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามมาตรา ๕๒ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คำวินิจฉัย

ประเด็นวินิจฉัยที่ ๑

การพิจารณาโครงสร้างผู้ถือหุ้นและอำนาจควบคุมของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่ามีผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจหรือไม่ รวมถึงการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามลักษณะการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้พิจารณาโครงสร้างผู้ถือหุ้น อำนาจควบคุมของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการก่อนและหลังรวมธุรกิจทั้งในประเด็นข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงสามารถสรุปผลการพิจารณาได้ดังนี้

(๑) บริษัท ต. เป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจการผลิตยานยนต์ข้ามชาติ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบ การผลิต การประกอบ และการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถมินิแวน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ เช่น รถบรรทุก ตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมที่เกี่ยวข้อง และบริษัท ฮ. เป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจผลิตยานยนต์ข้ามชาติของญี่ปุ่น ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์เพื่อการพาณิชย์เครื่องยนต์ดีเซล เช่น รถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ รวมถึงรถโดยสาร

ส่วนบริษัท ด. เป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ประกอบธุรกิจผลิตยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ และบริษัท ม. เป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศญี่ปุ่น ประกอบธุรกิจผลิตยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเชี่ยวชาญในการผลิตรถบรรทุกและรถโดยสาร

เมื่อพิจารณาโครงสร้างผู้ถือหุ้นและอำนาจควบคุมของผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองฝ่ายไม่เข้าข่ายเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ พ.ศ. ๒๕๖๑

(๒) บริษัท NewCo ที่ถูกตั้งขึ้นโดยบริษัท ฮ. จะทำการแลกเปลี่ยนหุ้นทั้งหมด ทำให้บริษัท NewCo กลายเป็นบริษัทแม่ของบริษัท ฮ. จะเข้าถือหุ้นร้อยละ ๑๐๐ ในบริษัท ม. ซึ่งถือเป็นการเข้าซื้อหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง ณ สิ้นวันใดวันหนึ่ง เพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่น ตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบาย การบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการ ที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นวินิจฉัยที่ ๒

การพิจารณาขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่า ขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นอย่างไร

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้ทำการวิเคราะห์ขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจ ตามข้อเท็จจริงของแบบคำขออนุญาตรวมธุรกิจและเอกสารหลักฐานประกอบ เพื่อกำหนดขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในครั้งนี้

๑. สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

๑.๑ ผู้ขออนุญาตที่ ๑ คือ บริษัท ต. ประกอบธุรกิจการออกแบบ การผลิต การประกอบ และการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลตั้งแต่รถยนต์นั่งขนาดเล็กไปจนถึงรถเนกประสงค์ (Sport Utility Vehicle: SUV) และรถกระบะ รถมินิแวน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริม

ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ บริษัท ต. ยังดำเนินธุรกิจในด้านอื่น ๆ เช่น ธุรกิจการให้บริการทางการเงิน โดยให้สินเชื่อ แก่ตัวแทนจำหน่ายและลูกค้าที่ซื้อหรือเช่ายานยนต์บริษัท ต. เป็นหลัก ในประเทศไทยประกอบด้วย การจำหน่ายยานยนต์ส่วนบุคคลและรถกระบะ ทั้งนี้ บริษัท ต. ไม่ได้ประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุก ในประเทศไทย

ผู้ขออนุญาตที่ ๒ คือ บริษัท ฮ. ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์ในอุตสาหกรรม การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เครื่องยนต์ดีเซล เช่น รถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ รถโดยสาร รวมถึงผลิตเครื่องยนต์และอะไหล่ยานยนต์ ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ผลิตในระดับโลกรวมถึงประเทศไทย

๑.๒ ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๑ คือ บริษัท ด. ในระดับโลก ประกอบธุรกิจการออกแบบ การผลิต และการจำหน่ายยานยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถโดยสารทั่วโลก โดยมีการประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุก ในประเทศไทยผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันในประเทศไทย

ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ คือ บริษัท ม. ประกอบธุรกิจผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งเชี่ยวชาญในการผลิตรถบรรทุกและรถโดยสาร สำหรับในประเทศไทยประกอบธุรกิจจำหน่ายรถบรรทุก ขนาดใหญ่ (Heavy Duty Truck: HDT) และโครงรถโดยสาร (Bus Chassis) รวมถึงอะไหล่สำหรับรถบรรทุก และรถโดยสาร โดยมีการประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุกในประเทศไทยผ่านผู้ประกอบธุรกิจที่มีสถานะเสมือน เป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาการประกอบธุรกิจของผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองฝ่ายมีการประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุกในประเทศไทย ดังนั้น จึงพิจารณากำหนด สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ ตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT)

๒. โครงสร้างตลาดและห่วงโซ่อุปทาน

ตลาดรถบรรทุกในประเทศไทย

จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปี ๒๕๖๖ พบว่า การขนส่งสินค้า ของไทยใช้รูปแบบการขนส่งทางบก ได้แก่ การขนส่งทางถนน ในสัดส่วนสูงเกือบร้อยละ ๘๖.๒๘ ของปริมาณขนส่ง สินค้ารวม ด้วยลักษณะของการขนส่งทางถนนที่สามารถส่งตรงจากผู้ส่งต้นทางถึงผู้รับปลายทาง (Door to Door Transport) และเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่สามารถให้บริการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทางได้อย่างสมบูรณ์ จะต้องใช้รถบรรทุกเป็นระบบขนส่งมวลขนเสริม (Feeder) เพื่อขนถ่ายสินค้าต่อไปยังผู้รับปลายทาง

สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ในกิจการขนส่งสินค้าทางถนน แบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ ๑) รถบรรทุกส่วนบุคคล ใช้ขนส่งสินค้าภายในกิจการหรือสินค้าของตนเอง และ ๒) รถบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้า ไม่ประจำเส้นทาง แม้ว่าการขนส่งสินค้าทางถนนจะมีข้อดีด้านความสะดวก โดยสามารถขนส่งทอดเดียว ไม่ต้องขนถ่ายสินค้าเหมือนการขนส่งรูปแบบอื่น แต่ข้อเสียคือ ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน เนื่องจาก มีสัดส่วนของต้นทุนผันแปรสูง ได้แก่ (๑) ค่าเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น มีสัดส่วนร้อยละ xx ของต้นทุนรวม (๒) ค่าจ้างขับรถ มีสัดส่วนร้อยละ xx และ (๓) ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ เช่น ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษารถ และค่าอะไหล่ มีสัดส่วนร้อยละ xx นอกจากนี้ ภาคธุรกิจอุตสาหกรรมในประเทศไทยใช้บริการขนส่งสินค้าจาก บริษัทและกิจการในเครือ (In-House Transportation Facilities) เป็นหลัก เพื่อความแน่นอนในการกระจาย สินค้าและลดความเสี่ยงของการขาดแคลนรถขนส่ง อย่างไรก็ตาม ช่วงปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ อัตราการเพิ่ม ของรถบรรทุกรับจ้างอยู่ที่ระดับเฉลี่ยร้อยละ x.x ต่อปี เนื่องจากการจ้างรถบรรทุกรับจ้างจะช่วยลดต้นทุน การขนส่ง ค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการและค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ตลอดจนใช้ความชำนาญ และประสบการณ์ของผู้รับจ้างขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์และลดภาระจากข้อจำกัดและกฎระเบียบของรัฐ

๓. ขอบเขตตลาด

ในการพิจารณาขอบเขตตลาดจะเป็นการพิจารณาธุรกิจของผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจ โดยพิจารณาตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market) และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market) เพื่อให้ได้มาซึ่งขอบเขตตลาดตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดและส่วนแบ่งตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนี้

จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจ พบว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ ตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) เนื่องจากเป็นตลาดเป้าหมายของการรวมธุรกิจในกรณีนี้ โดยมีคำจำกัดความของรถบรรทุกแต่ละประเภท จำแนกตามน้ำหนัก ดังนี้

๑) รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Duty Truck: LDT) หมายถึง รถบรรทุกที่มีน้ำหนัก รถรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight: GVW) ตั้งแต่ ๓.๕ ตัน แต่ไม่ถึง ๖ ตัน^๒

๒) รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Duty Truck: MDT) หมายถึง รถบรรทุกที่มี น้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก (GVW) ตั้งแต่ ๖ ตัน แต่ไม่เกิน ๑๕ ตัน

๓) รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Duty Truck: HDT) หมายถึง รถบรรทุกที่มีน้ำหนัก รถรวมน้ำหนักบรรทุก (GVW) มากกว่า ๑๕ ตันขึ้นไป

นอกจากนี้ ในการพิจารณาขอบเขตตลาดรถบรรทุกสำหรับคำขออนุญาตรวมธุรกิจกรณีนี้ จะพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดจากแนวทางการพิจารณาของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า กรณีผลการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย. และการพิจารณา ของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าแห่งประเทศญี่ปุ่น (Japan Fair Trade Commission: JFTC) กรณีการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท Isuzu Motor Limited และบริษัท UD Trucks Corp.^๓ โดยมีรายละเอียด การพิจารณาตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๓.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง

● การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

ในการพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์ พบว่า ตลาดรถบรรทุกในประเทศไทย ประกอบไปด้วยรถบรรทุก ๓ ขนาด ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) รถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) รถบรรทุกแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทั้งในด้านราคา น้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight: GVW) และความสามารถในการบรรทุกสูงสุด ตามแผนหรือนโยบายการใช้งานรถบรรทุกของลูกค้า ทำให้ผู้ผลิตรถบรรทุกแต่ละรายจะผลิตรถบรรทุก ตามคุณสมบัติที่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายต้องการเป็นสำคัญ กล่าวคือ ลูกค้าสามารถเลือกได้ว่า จะซื้อรถบรรทุกในขนาดใด เพื่อให้ตรงวัตถุประสงค์ในการบรรทุกสิ่งของตามที่ลูกค้าต้องการ

ในมุมมองของลูกค้า หากลูกค้าไม่พบรถบรรทุกที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กับวัตถุประสงค์ที่ตนต้องการในกลุ่มรถบรรทุกในประเภทเดียวกัน ลูกค้าก็สามารถเลือกรถบรรทุกจากกลุ่ม รถบรรทุกในประเภทอื่น ๆ ได้ โดยเฉพาะระหว่างกลุ่มรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) เนื่องจากรถบรรทุกทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ เป็นสินค้าที่มีวัตถุประสงค์หลักในการใช้สำหรับการขนส่ง สัมภาระขนาดใหญ่และระยะเดินทางไกล ในขณะที่รถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) เหมาะสำหรับการเดินทางในเมือง เนื่องจากมีขนาดโครงสร้างและตัวถังที่เล็กกว่าและสามารถเดินทางไปที่ตัวเมืองได้ครอบคลุมมากกว่า รถบรรทุกขนาดใหญ่หรือขนาดกลาง นอกจากนี้ ลูกค้าที่ต้องการรถบรรทุกจะพิจารณาจากวัตถุประสงค์ในการ

^๒ ทั้งนี้ เป็นไปตามการจำแนกประเภทตามน้ำหนักของ IHS Markit เนื่องจากรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์จะต้องมีน้ำหนักตั้งแต่ ๓.๕ ตันขึ้นไป หากต่ำกว่าน้ำหนักดังกล่าวจะถือเป็นรถบรรทุกที่ใช้เป็นการส่วนบุคคล (ที่มา: <http://cdn.ihs.com/www/pdf/๒๐๑๗๐๒๒๘-Eng-Sasaki.pdf>)

^๓ ที่มา: <https://www.jftc.go.jp/en/pressreleases/yearly-๒๐๒๑/July/๒๐๑๗๐๗๒.pdf> หน้า ๗๖

ใช้งานก่อนเป็นอันดับแรกแล้วค่อยเลือกลักษณะและขนาดที่เหมาะสม โดยที่มีได้เลือกรถบรรทุกจากขนาดก่อน
ดังนั้น ในมุมมองของผู้บริโภค ความสามารถในการทดแทนด้านอุปสงค์ระหว่างตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT)
กับตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) สามารถทดแทนกันได้อย่างไม่สมบูรณ์
(Imperfect Substitution)

- การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

ในการพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปทาน พบว่า การผลิตรถบรรทุกหรือยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ จะต้องประกอบด้วย ห้องโดยสาร (Cabs) หรือแพลตฟอร์มคนขับ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายใน เช่น แผงหน้าปัด แผ่นกระจก ประตู เป็นต้น โดยประกอบเข้ากับโครงชิ้นส่วน เช่น เพลารถยนต์ อุปกรณ์เกียร์ จะเห็นได้ว่า การผลิตรถบรรทุกจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก และมีกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนแตกต่างกันตามความต้องการของลูกค้า ขึ้นอยู่กับว่าเป็นรถบรรทุกประเภทใด
ดังนั้น ในมุมมองของผู้ผลิตความสามารถในการทดแทนด้านอุปทานระหว่างตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) กับตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) สามารถทดแทนกันได้อย่างไม่สมบูรณ์ (Imperfect Substitution)

ทั้งนี้ ในการผลิตรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่คล้ายคลึงกัน ส่วนรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) ต้องใช้จำนวนชิ้นส่วนมากกว่าและมีขั้นตอนการผลิตที่ซับซ้อนกว่า อีกทั้งผู้ผลิตยานยนต์หลายรายจึงมุ่งเน้นการผลิตในช่วงขนาดใดขนาดหนึ่งเป็นหลัก

ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง คือ (๑) ตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) และ (๒) ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT)^๔ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพิจารณาของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า กรณีผลการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย. ตลอดจนการพิจารณาของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า แห่งประเทศไทย (JFTC) กรณีการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท Isuzu Motor Limited และบริษัท UD Trucks Corp.

๓.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

ในการพิจารณาตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง พบว่า ลูกค้าในประเทศไทยส่วนใหญ่ซื้อรถบรรทุกจากตัวแทนจำหน่ายที่ตั้งอยู่ในพื้นที่หรือจังหวัดนั้น ๆ โดยที่การจำหน่ายในแต่ละพื้นที่หรือจังหวัดมีความคล้ายคลึงกัน ทั้งในด้านราคาขาย ต้นทุน และตัวแทนจำหน่าย และเพื่อความเหมาะสมในการพิจารณาสำหรับการรวมธุรกิจในครั้งนี้ จึงกำหนดขอบเขตตลาดในระดับประเทศไทย

ดังนั้น จากการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดจากตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เห็นควรกำหนดขอบเขตตลาด คือ (๑) ตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) ในประเทศไทย และ (๒) ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย

๔. สรุปผลการพิจารณา

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้พิจารณาขอบเขตตลาดและโครงสร้างตลาดของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. โดยใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดและส่วนแบ่งตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑ แล้วเห็นว่า ผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจมีตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องในการรวมธุรกิจในครั้งนี้ คือ ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย

^๔ ผู้ขออนุญาตชี้แจงว่า รถบรรทุกแต่ละขนาดมีกลุ่มลูกค้าและวัตถุประสงค์ในการใช้งานที่แตกต่างกัน แม้ว่ารถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ใช้สำหรับการขนส่งระยะทางไกลแต่ทั้งสองขนาดอาจทดแทนกันได้ไม่เสมอไป ผู้ขออนุญาตจึงเห็นว่าขอบเขตตลาดระหว่างตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) เป็นคนละตลาดกัน

ประเด็นวินิจฉัยที่ ๓

การพิจารณาโครงสร้างตลาด และการประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้น ภายหลังจากการรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่าเข้าหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งต้องขออนุญาตรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ และพิจารณาว่าการรวมธุรกิจดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นภายหลังจากการรวมธุรกิจในประเด็นต่าง ๆ หรือไม่ อันได้แก่ การกระจุกตัวในตลาด การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของกลุ่มแข่งขันในตลาด (Entry and Expansion) ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect) ผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค ผลกระทบด้านอื่น ๆ รวมถึงการประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้ทำการวิเคราะห์โครงสร้างตลาด และการประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นภายหลังจากการรวมธุรกิจ ตามข้อเท็จจริงของแบบคำขออนุญาตรวมธุรกิจ และเอกสารหลักฐานประกอบ เพื่อพิจารณาถึงโครงสร้างตลาดและส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ จากนั้นจะพิจารณาถึงผลกระทบต่อการแข่งขันในประเด็นต่าง ๆ อันได้แก่ การกระจุกตัวในตลาด การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของกลุ่มแข่งขันในตลาด (Entry and Expansion) ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกันของผู้ประกอบธุรกิจที่ควรรวมกันแล้วกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นในตลาด (Coordinated Effect) ผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค ผลกระทบด้านอื่น ๆ รวมถึงการประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการพิจารณาปัจจัยการพิจารณา คำขออนุญาตรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ส่วนแบ่งตลาด

ในการพิจารณาว่า การรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาด หรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ จะพิจารณาจาก ยอดเงินขายในปีที่ผ่านมาและส่วนแบ่งตลาดทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ รวมถึงผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3)

ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ ก่อนการรวมธุรกิจ ผู้ขออนุญาตมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xx.xx และผู้ถูกรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ x.xx และเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เท่ากับร้อยละ ๙๓.๒๗ อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าโครงสร้างการกระจุกตัวในตลาดดังกล่าวเป็นผลมาจากผู้ประกอบธุรกิจ สองรายแรกเป็นหลัก โดยมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันเกือบทั้งหมดของตลาด นอกจากนี้ ภายหลังจากการรวมธุรกิจ ส่วนแบ่งตลาดของผู้ขออนุญาตเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ xx.xx และผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR3) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๙๔.๔๐ ดังนั้น ภายหลังจากการรวมธุรกิจ ผู้ขออนุญาตที่เป็นผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันเกินกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของตลาด ถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศ คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ โดยพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดและยอดเงินขายในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ พบว่า ผู้ขออนุญาตที่ ๒ มียอดเงินขายในปีที่ผ่านมา ตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป และภายหลังการรวมธุรกิจทำให้ผู้ขออนุญาตได้มาซึ่งอำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้น เพียงเล็กน้อยในตลาดดังกล่าว จึงเข้าข่ายเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศฉบับเดียวกัน เนื่องจากมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับที่สอง ซึ่งเมื่อนับรวมส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมา กับอันดับหนึ่งแล้วเกินกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้า

๒. การกระจุกตัวของตลาด

ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย เป็นตลาดที่มีการกระจุกตัวสูงจากการที่ตลาดดังกล่าวมีค่า HHI เท่ากับ ๔๙๕๗.๐๖ และภายหลังการรวมธุรกิจ มีค่า HHI เพิ่มขึ้นเท่ากับ ๕๐๑๖.๔๑ อย่างไรก็ตาม การกระจุกตัวดังกล่าวไม่ได้เป็นผลมาจากการรวมธุรกิจ แต่เป็นการกระจุกตัวที่มาจากการที่ตลาดมีผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่เพียงรายเดียวในตลาด อีกทั้งการรวมธุรกิจนี้ทำให้ส่วนแบ่งตลาดของผู้ที่จะรวมธุรกิจเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยทำให้ค่าการกระจุกตัวเปลี่ยนแปลง (Δ HHI) เท่ากับ ๕๙.๓๕ ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ของหน่วยงานกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ U.S. Department of Justice (DOJ) และ Federal Trade Commission (FTC) จึงสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาจากค่าการกระจุกตัวเปลี่ยนแปลง (Δ HHI) การรวมธุรกิจครั้งนี้ไม่มีแนวโน้มจะส่งผลกระทบต่อการแข่งขัน

๓. การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Entry and Expansion)

การพิจารณาการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ (Entry) โดยพิจารณาจาก ประเด็นสภาพการแข่งขันในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ กฎหมายระเบียบของภาครัฐ และอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาด ส่วนการพิจารณา การขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Expansion) โดยพิจารณาจากประเด็นด้านความสามารถ ในการแข่งขันของคู่แข่ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๓.๑ ผลกระทบต่อการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ (Entry)

- สภาพการแข่งขันของตลาด

ในการประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย พบว่า สภาพการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบก่อนการรวมธุรกิจและหลังการรวมธุรกิจ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากส่วนแบ่งตลาดของผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจก่อนการรวมธุรกิจ มีเพียงร้อยละ xx.xx และร้อยละ x.xx ตามลำดับและภายหลังการรวมธุรกิจมีเพียงร้อยละ xx.xx นอกจากนี้ ภายหลังการรวมธุรกิจในตลาดมี Isuzu เป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดเป็นอันดับที่ ๑ เช่นเดิม ดังนั้น การแข่งขันในตลาดหลังการรวมธุรกิจจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในทันที ซึ่งสะท้อนให้เห็น ได้จากการเพิ่มขึ้นของดัชนี HHI ที่มีเพียงเล็กน้อย ดังนั้น การแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นจากคู่แข่งระดับโลกที่มีอยู่เดิม และการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มยานยนต์พลังงานไฟฟ้า (EV) ก่อให้เกิดแรงกดดันในการแข่งขันต่อผู้ที่จะรวมธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ

- กฎหมายและระเบียบของภาครัฐ

ในการประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย เมื่อพิจารณาอุปสรรคด้านกฎหมายหรือระเบียบของภาครัฐ พบว่า ประเทศไทย มีกฎระเบียบเกี่ยวกับการผลิตและจัดจำหน่ายรถบรรทุกที่ไม่เข้มงวด โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับหลายประเทศ ในสหภาพยุโรปและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยมลพิษและสิ่งแวดล้อม

ที่เข้มงวดมาก อาทิ มาตรฐาน Euro 6 โดยในประเทศไทยยังไม่ได้บังคับใช้มาตรฐาน Euro 6 อย่างเต็มรูปแบบ แต่กำลังอยู่ในระหว่างการเปลี่ยนผ่านและพิจารณานำมาใช้ โดยปัจจุบันมาตรฐานที่ถูกบังคับใช้สำหรับรถยนต์รุ่นใหม่ คือ มาตรฐาน Euro 5 ทำให้ไม่สามารถนำเข้าและส่งออกรถบรรทุกไปยังอีกประเทศหนึ่งได้อย่างอิสระ นอกจากนี้ ภาระเบี่ยงที่เข้มงวดดังกล่าวก่อให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีมอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์ไฮโดรเจนเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจในสหภาพยุโรปสามารถนำเทคโนโลยีดังกล่าวเข้ามาในประเทศไทยได้โดยง่าย

- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาด

อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดหรือขยายตลาดรถบรรทุกในประเทศไทยอยู่ในระดับต่ำ คู่แข่งที่มีเครือข่ายการจัดจำหน่ายยานพาหนะประเภทอื่น ๆ ในประเทศไทย สามารถใช้ประโยชน์จากเครือข่ายที่มีอยู่เพื่อเข้าสู่ตลาดหรือขยายตลาดที่เกี่ยวข้องโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้ คู่แข่งระดับโลกที่ไม่มีเครือข่ายในประเทศไทย สามารถเข้าสู่ตลาดประเทศไทยได้โดยการจัดตั้งผู้จัดจำหน่ายทั่วไป (General Distributor) รายใหม่โดยมีค่าใช้จ่ายไม่มากนัก เนื่องจากธุรกิจในตลาดมีศักยภาพด้านเงินลงทุนมากกว่าผู้ประกอบการไทย อีกทั้ง ในตลาดดังกล่าวลูกค้ามักเป็นกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญ (Sophisticated) และโดยปกติจะขอราคาประเมินจากตัวแทนจำหน่ายหลายยี่ห้อหรือแบรนด์สินค้า รวมถึงดำเนินการเจรจาต่อรองรายบุคคลกับผู้ผลิตรถบรรทุกหลายราย นอกจากนี้ ต้นทุนในการเปลี่ยนผู้จัดจำหน่ายรถบรรทุกนั้นไม่มากนัก (Low Switching Cost)

๓.๒ ผลกระทบต่อ การขยายธุรกิจของคู่แข่งในตลาด (Expansion)

สำหรับผลกระทบต่อการขยายธุรกิจของคู่แข่งในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) พบว่า ในระดับโลก มีคู่แข่งหลายรายที่แข็งแกร่งโดยอาศัยกลยุทธ์ที่แตกต่างกันออกไป อาทิ ผู้ประกอบการธุรกิจจากยุโรป ได้แก่ Volvo Trucks ภายใต้แบรนด์ Volvo และ Renault รวมถึง Volkswagen Group ภายใต้แบรนด์ MAN Scania และ Navistar ซึ่งมุ่งเน้นกลยุทธ์ด้านราคา โดยจำหน่ายสินค้าแบบเน้นส่วนลดจำนวนมาก แล้วชดเชยรายได้ที่หายไปผ่านการให้บริการหลังการขาย นอกจากนี้ Volvo และ Isuzu ได้เป็นพันธมิตรทางการค้าและเทคโนโลยีระยะยาวมาตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ ซึ่งเห็นได้ว่า คู่แข่งของผู้ขออนุญาตในระดับโลกล้วนแต่มีศักยภาพที่พร้อมจะขยายธุรกิจเข้าสู่ตลาดรถบรรทุกทั้งในระดับโลกรวมถึงระดับในประเทศไทย เนื่องจากต้นทุนการผลิตโดยเฉลี่ยต่ำกว่าประเทศอื่นในอาเซียน

ในระดับประเทศไทย คู่แข่งรายสำคัญของผู้ขออนุญาตมีสินค้าที่มีความหลากหลายทั้งรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) รถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) อีกทั้งยังคงวิจัยพัฒนาสินค้าอย่างต่อเนื่องผ่านการร่วมมือกับผู้ประกอบการรายอื่น ๆ นอกจากนี้ คู่แข่งรายสำคัญดังกล่าว ยังจะลงทุนเป็นเงินจำนวนมากกว่า ๑ ล้านล้านบาท เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีด้านความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และเทคโนโลยีการเปลี่ยนผ่านสู่ยานยนต์ดิจิทัล รวมถึงมีการผลิตรถบรรทุกขนาดเล็ก (LDT) ที่ใช้พลังงานเซลล์เชื้อเพลิง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าคู่แข่งรายสำคัญดังกล่าวเป็นคู่แข่งที่มีความแข็งแกร่งมีความสามารถในการแข่งขันสูงและขยายตัวทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง จึงสรุปได้ว่าการขยายธุรกิจของคู่แข่งในตลาดสามารถทำได้ง่าย

ดังนั้น เมื่อพิจารณาการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการรายใหม่และการขยายฐานการผลิตของคู่แข่งในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย โดยพิจารณาจากกฎหมาย ระเบียบของภาครัฐ และอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาด ส่วนการพิจารณาการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Expansion) พบว่า กฎหมายและระเบียบของภาครัฐที่ไม่เข้มงวด และอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดอยู่ในระดับต่ำ รวมถึงการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Expansion) ทำได้ง่าย จึงสามารถสรุปได้ว่า ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทยมีอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดในระดับต่ำและการขยายธุรกิจทำได้ไม่ยาก

๔. ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect)

การพิจารณาผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) จะพิจารณาผลกระทบจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ ที่อาจส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง ชีพพลายเออร์ และลูกค้า โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

● ผลกระทบต่อคู่แข่ง (Competitor)

จากการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจ ผู้ขออนุญาตชี้แจงว่า การรวมธุรกิจทำให้ส่วนแบ่งตลาดของ NewCo เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยในระดับที่ไม่มีความสำคัญ นอกจากนี้ การแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นจากคู่แข่งระดับโลกที่มีอยู่เดิม และการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มยานยนต์พลังงานไฟฟ้า (EV) ก่อให้เกิดแรงกดดันทางการแข่งขันต่อผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า พิจารณาแล้วเห็นว่า การรวมธุรกิจนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่งในประเทศไทย เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจรายต่าง ๆ จะแข่งขันกันในการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงและอุปกรณ์ที่เหมาะสมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า เมื่อเปรียบเทียบลักษณะการแข่งขันในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) พบว่า การรวมธุรกิจนี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ และการรวมธุรกิจนี้จะไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่งในตลาด อีกทั้งการรวมธุรกิจทำให้ส่วนแบ่งตลาดของบริษัท NewCo เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เมื่อเทียบกับส่วนแบ่งตลาดเดิมที่ผู้ขออนุญาตที่ ๒ มีอยู่ และจะไม่ทำให้บริษัท NewCo มีส่วนแบ่งตลาดในระดับที่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดของตลาดได้ นอกจากนี้ การรวมธุรกิจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจของผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ และเสริมความสามารถในการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและอยู่บนพื้นฐานของศักยภาพทางธุรกิจที่แท้จริง สถานการณ์ดังกล่าวย่อมจำกัดไม่ให้ผู้ขออนุญาตที่ ๒ และผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ ใช้อำนาจเหนือตลาดโดยไม่เป็นธรรมได้ ดังนั้น การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง

● ผลกระทบต่อชีพพลายเออร์ (Supplier)

จากการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจ ผู้ขออนุญาตชี้แจงว่า รถบรรทุกของผู้ขออนุญาตผลิตในโรงงานต่างประเทศและถูกส่งออกมายังประเทศไทยและผู้ถูกรวมธุรกิจไม่มีฐานการผลิตในประเทศไทย ซึ่งจะทำให้การรวมธุรกิจดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อผู้จำหน่ายสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบ พบว่า บริษัท ฮ. มีโรงงานผลิตรถบรรทุกอยู่ที่นครอุตสาหกรรมเอเชีย (สุวรรณภูมิ) ในการวิเคราะห์ผลกระทบต่อผู้จำหน่ายสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) จึงจะพิจารณาว่าผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจมีฐานการผลิตในประเทศไทยและมีผู้จำหน่ายสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) ในประเทศไทย

การรวมธุรกิจไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชีพพลายเออร์ในประเทศไทย เนื่องจากรถบรรทุกของผู้ขออนุญาตผลิตในโรงงานต่างประเทศ และถูกส่งออกมายังประเทศไทยและผู้ถูกรวมธุรกิจไม่มีฐานการผลิตในประเทศไทย การจัดหาชิ้นส่วนอุปกรณ์กับชีพพลายเออร์ในประเทศจึงเป็นการจัดหาวัตถุดิบให้กับโรงงานในต่างประเทศเป็นหลัก นอกจากนี้ ผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจไม่ได้มีชีพพลายเออร์หลักหรือชีพพลายเออร์รายสำคัญรายเดียวกัน อีกทั้งมีเพียงผู้ขออนุญาตที่ ๒ เท่านั้นที่มีฐานการผลิตรถบรรทุกในประเทศไทย ในขณะที่ผู้ถูกรวมธุรกิจที่ ๒ มีฐานการผลิตในต่างประเทศและมีส่วนแบ่งตลาดในตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่เพียง ร้อยละ x เท่านั้น โดยในรายชื่อชีพพลายเออร์ ๑๐ รายหลักของทั้งสองฝ่ายนั้น ล้วนแล้วแต่เป็นชีพพลายเออร์ระดับโลกหรือรายใหญ่ในต่างประเทศที่เข้ามาเปิดบริษัทสาขาในประเทศไทย สถานะของชีพพลายเออร์ข้างต้นจึงเป็นปัจจัยเชิงโครงสร้างที่ยับยั้งมิให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจมีพฤติกรรมที่ไม่เป็นธรรม ผู้ขออนุญาตและผู้ถูกรวมธุรกิจจึงยังมีความต้องการในการจัดหาชิ้นส่วนอุปกรณ์ดังกล่าว และไม่มีแรงจูงใจให้มีพฤติกรรมปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมต่อชีพพลายเออร์ ดังนั้น การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อชีพพลายเออร์ (Supplier)

● ผลกระทบต่อลูกค้า (Consumer)

การรวมธุรกิจไม่อาจส่งผลกระทบต่อลูกค้าได้แต่อย่างใด เนื่องจากลูกค้าในอุตสาหกรรมรถบรรทุกมีอำนาจต่อรองสูง จากการที่รถบรรทุกเป็นยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ อีกทั้งโครงสร้างด้านอุปสงค์มีลักษณะเป็นวัฏจักร กล่าวคือ ลูกค้าอาจชะลอการลงทุนซื้อรถบรรทุกใหม่ในช่วงที่เศรษฐกิจถดถอย และกลับมาลงทุนเพิ่มขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจฟื้นตัว

ในอุตสาหกรรมรถบรรทุกในประเทศไทยมีอำนาจต่อรองสูงจริง โดยลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง การกระจายสินค้า และการก่อสร้าง นอกจากนี้ ลูกค้ายังรวมถึงหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานท้องถิ่นอีกด้วย ทำให้ลูกค้าหลายรายเป็นผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่ ซึ่งมีความต้องการซื้อรถบรรทุกตามลักษณะและความจำเป็นทางธุรกิจของลูกค้ารายนั้น ๆ ด้วยขนาดทางธุรกิจของลูกค้าประกอบกับต้นทุนการเปลี่ยนย้าย (Switch Costs) อยู่ในระดับต่ำ ส่งผลให้ลูกค้ามีอำนาจในการต่อรองสูง โดยสามารถเลือกซื้อรถบรรทุกจากผู้ผลิตหลายราย นอกจากนี้ โครงสร้างด้านอุปสงค์ที่ความต้องการของรถบรรทุกลดลงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ลูกค้าอาจชะลอการลงทุนซื้อรถบรรทุกใหม่ในช่วงที่เศรษฐกิจถดถอย และกลับมาลงทุนเพิ่มขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจฟื้นตัว อีกทั้งการซื้อขายรถบรรทุกไม่ได้ผูกพันด้วยสัญญาระยะยาว ลูกค้าจึงสามารถขอใบเสนอราคาจากผู้ผลิตเป็นรายครั้งตามช่วงเวลาที่ต้องการลงทุนได้ โดยช่วงเวลา ระยะเวลา และความรุนแรงของวัฏจักรของอุปสงค์มีความไม่แน่นอนซึ่งความไม่แน่นอนดังกล่าวในตลาดรถบรรทุกส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจรายต่าง ๆ รวมถึงบริษัท NewCo ไม่อาจใช้อำนาจตลาดโดยไม่คำนึงถึงลูกค้าได้ ดังนั้น การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อลูกค้า (Consumer)

จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) พบว่า ผู้ขออนุญาตไม่มีข้อได้เปรียบหรือแรงจูงใจที่จะใช้อำนาจตลาดฝ่ายเดียวในทางที่มีขอบข่ายหลังการรวมธุรกิจ เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยสรุปได้ดังนี้ (๑) ไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง เนื่องจากการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ส่งผลให้ผู้ขออนุญาตมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้นหรือทำให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ (๒) ไม่ส่งผลกระทบต่อซัพพลายเออร์ เนื่องจากการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตมีอำนาจในการต่อรองกับซัพพลายเออร์เพิ่มขึ้น และ (๓) ไม่ส่งผลกระทบต่อลูกค้า เนื่องจากลูกค้ามีอำนาจในการเจรจาต่อรองสูง และมีการแข่งขันด้านราคาและความสามารถในการผลิตให้ตรงกับความต้องการของลูกค้า

๕. ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect)

การพิจารณาผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect) จะพิจารณาลักษณะโครงสร้างตลาด และแรงจูงใจของผู้ประกอบธุรกิจที่จะร่วมมือกัน เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด อันอาจส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง ผู้จำหน่ายสินค้าหรือวัตถุดิบ และลูกค้า มีรายละเอียดดังนี้

● ผลกระทบต่อคู่แข่ง (Competitor)

ในระดับโลกตลาดรถบรรทุกมีคู่แข่งเป็นจำนวนมากในแต่ละภูมิภาค และเนื่องจากการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยของผู้ขออนุญาตส่วนใหญ่ได้รับการกำหนดทิศทางมาจากสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศ หากจะมีการร่วมมือเกิดขึ้นในเชิงนโยบายมีแนวโน้มว่าจะต้องมีที่มาจากสำนักงานใหญ่ อย่างไรก็ตาม การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจในระดับโลกนั้นถูกจำกัดอย่างมากจากจำนวนคู่แข่งที่มีอยู่ในแต่ละตลาด

การรวมธุรกิจไม่อาจส่งผลกระทบต่อคู่แข่งในประเทศไทยได้อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากจำนวนของผู้ประกอบธุรกิจในตลาดถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความเป็นไปได้ในการร่วมมือกันระหว่างคู่แข่ง โดยในระดับโลก ตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) มีจำนวนคู่แข่งเป็นจำนวนมากในแต่ละภูมิภาค และเนื่องจากการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยของผู้ขออนุญาตส่วนใหญ่ได้รับการกำหนดทิศทางมาจากสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศ หากจะมีการร่วมมือเกิดขึ้นในเชิง

นโยบายก็มีแนวโน้มว่าจะต้องมีที่มาจากสำนักงานใหญ่ อย่างไรก็ตาม การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจในระดับโลกนั้นถูกจำกัดอย่างมากจากจำนวนคู่แข่งที่มีอยู่ในแต่ละตลาด นอกจากนี้บรรดาคู่แข่งในตลาดรถบรรทุกไม่ว่าในประเทศไทยหรือในระดับโลกมีความแตกต่างกันและมีความหลากหลายสูง อาทิ ความแตกต่างด้านต้นทุน การออกแบบผลิตภัณฑ์ หากมีการร่วมมือใด ๆ อาจมีความยุ่งยากและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น จึงยิ่งลดทอนความเป็นไปได้ในการเกิดการร่วมมือในตลาด ดังนั้น การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง

● ผลกระทบต่อซัพพลายเออร์ (Supplier)

การรวมธุรกิจดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้จำหน่ายสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) ในประเทศไทย เนื่องจากยังคงมีผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น ๆ ซึ่งเป็นทางเลือกให้กับซัพพลายเออร์ส่งผลให้ผู้ซื้อไม่สามารถตกลงกันเพื่อกดดันราคาหรือกำหนดเงื่อนไขทางการค้ากับซัพพลายเออร์ได้โดยง่าย ประกอบกับผู้ประกอบธุรกิจอันดับหนึ่งในตลาดมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับหนึ่งมากถึงร้อยละ xx.xx เมื่อเทียบกับส่วนแบ่งตลาดของผู้ขออนุญาตภายหลังการรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับสองสัดส่วนร้อยละ xx.xx และมีคู่แข่งรายอื่นในตลาดซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ x จึงพิจารณาได้ว่า อาจไม่มีแรงจูงใจให้มีการร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบธุรกิจในทางที่มิชอบ เพื่อการลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด นอกจากนี้เมื่อพิจารณาสถานะของซัพพลายเออร์ส่วนใหญ่ที่ล้วนแล้วแต่เป็นซัพพลายเออร์ระดับโลกหรือรายใหญ่ในต่างประเทศที่เข้ามาเปิดบริษัทสาขาในประเทศไทย ส่งผลให้สถานะของซัพพลายเออร์เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ซัพพลายเออร์มีอำนาจต่อรองกับผู้ซื้อ และอาจเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจไม่อาจการร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบธุรกิจในทางที่มิชอบ ดังนั้น การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อซัพพลายเออร์ (Supplier)

● ผลกระทบต่อลูกค้า (Consumer)

การรวมธุรกิจดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อลูกค้าในประเทศไทย แม้ว่าโครงสร้างตลาดที่เอื้อให้เกิดการตกลงร่วมกันได้ง่าย อย่างไรก็ตาม ลูกค้าในตลาดรถบรรทุกมีอำนาจต่อรองสูง โครงสร้างด้านอุปสงค์ที่ความต้องการของรถบรรทุกลดลงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ลูกค้าอาจชะลอการลงทุนซื้อรถบรรทุกใหม่ในช่วงที่เศรษฐกิจถดถอย และกลับมาลงทุนเพิ่มขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจฟื้นตัว โครงสร้างอุปสงค์ที่เป็นวัฏจักรและไม่แน่นอน จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้การรวมธุรกิจนี้ไม่มีแรงจูงใจเพียงพอที่จะก่อให้เกิดการตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นในทางที่มิชอบอันจะส่งผลกระทบต่อลูกค้า จึงสรุปได้ว่า การรวมธุรกิจนี้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกันต่อลูกค้าในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย

จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect) พบว่า ผู้ขออนุญาตไม่มีข้อได้เปรียบหรือแรงจูงใจที่จะใช้อำนาจตลาดฝ่ายเดียวในทางที่มิชอบภายหลังการรวมธุรกิจเพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยสรุปได้ดังนี้ (๑) ไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง เนื่องจากการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ส่งผลให้ผู้ขออนุญาตมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้น หรือทำให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไป (๒) ไม่ส่งผลกระทบต่อซัพพลายเออร์ เนื่องจากผู้การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตมีอำนาจในการต่อรองกับซัพพลายเออร์เพิ่มขึ้น และ (๓) ไม่ส่งผลกระทบต่อลูกค้า เนื่องจากลูกค้ามีอำนาจในการเจรจาต่อรองสูง

๖. ผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค

การรวมธุรกิจนี้มีจุดประสงค์เพื่อขับเคลื่อนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสังคม และมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) โดยการพัฒนายานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในรูปของเทคโนโลยี CASE นอกจากนี้ การรวมธุรกิจจะช่วยให้ผู้ขออนุญาตมีศักยภาพในการแข่งขันได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์จากประสิทธิภาพในการผลิตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มจะส่งผลให้ราคาถูกลงและเกิดประสิทธิภาพในด้านการวิจัยและพัฒนา

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า พิจารณาแล้วเห็นว่า เมื่อพิจารณาผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภคพบว่า รถบรรทุกขนาดต่าง ๆ ช่วยสนับสนุนวิถีชีวิตประจำวันของประชาชนในสังคมด้วยการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง โดยผู้ขออนุญาตมุ่งมั่นที่จะพัฒนายานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในรูปของเทคโนโลยี CASE ดังนั้น การรวมธุรกิจนี้จึงมีจุดประสงค์เพื่อขับเคลื่อนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสังคม นอกจากนี้ การรวมธุรกิจจะส่งผลเชิงบวกต่อทั้งผู้บริโภคและการแข่งขัน โดยจะช่วยให้ผู้ขออนุญาตมีศักยภาพในการแข่งขันกับผู้นำตลาดในปัจจุบัน รวมถึงคู่แข่งรายอื่นได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์จากประสิทธิภาพในการผลิตที่เพิ่มขึ้นซึ่งมีแนวโน้มจะส่งผลให้ราคาถูกลง และประสิทธิภาพในด้านการวิจัยและพัฒนาซึ่งจะช่วยส่งเสริมนวัตกรรมและสินค้าที่ตอบโจทย์ผู้บริโภคได้ดียิ่งขึ้น

๗. ผลการประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ

การรวมธุรกิจนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายด้าน ได้แก่ การบูรณาการการจัดซื้อชิ้นส่วนร่วมกัน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน ซึ่งการจัดซื้อแบตเตอรี่ที่มีต้นทุนสูงร่วมกันถือเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาความสามารถในการแข่งขันด้านราคาในตลาดยานยนต์พลังงานไฟฟ้า การผสมผสานการวิจัยและการพัฒนาจะช่วยให้ใช้ทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาสินค้า และทำให้สามารถเปิดตัวสินค้าใหม่ได้รวดเร็วกว่าเดิม เช่น ยานยนต์พลังงานไฟฟ้า และระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Driving) รวมถึงการลดต้นทุนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาสภาพโครงสร้างตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย พบว่า แม้ว่าตลาดจะมีการกระจุกตัวสูงแต่เป็นการกระจุกตัวที่เกิดขึ้นก่อนการรวมธุรกิจกรณีนี้ ซึ่งการรวมธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจอันดับสองของตลาดที่ทำให้มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มมากขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยยังคงไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจอันดับหนึ่งในตลาดได้ ในระดับเดียวกัน อย่างไรก็ตาม การรวมธุรกิจดังกล่าวก็เพื่อให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจอันดับหนึ่งในตลาดได้ต่อไป และด้วยขนาดหรือตำแหน่งของผู้ประกอบธุรกิจอันดับหนึ่งในตลาดกับผู้ขออนุญาตไม่เป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบธุรกิจอันดับหนึ่งต้องมีความร่วมมือกันในทางที่มีขอบกับผู้ขออนุญาต ดังนั้น การรวมธุรกิจนี้จึงอาจไม่ทำให้ประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจลดลง

ประเด็นวินิจฉัยที่ ๔

การพิจารณาปัจจัยตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ อันได้แก่ ความจำเป็นตามควรทางธุรกิจ ประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และการไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้ทำการวิเคราะห์ปัจจัยในการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง ตามข้อเท็จจริงของแบบคำขออนุญาตรวมธุรกิจและเอกสารหลักฐานประกอบ เพื่อพิจารณาปัจจัยที่พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้กำหนดไว้ในมาตรา ๕๒ วรรคสอง ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาอนุญาตโดยคำนึงถึงความจำเป็นตามควรทางธุรกิจ ประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และการไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. ความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ

การรวมธุรกิจครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการรวมธุรกิจที่ต้องการจะทำให้ผู้ขออนุญาตยังสามารถรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ของตนเองไว้ได้ เนื่องจากในตลาดมีผู้ประกอบธุรกิจอันดับหนึ่งที่มีขนาดใหญ่กว่าผู้ขออนุญาตอย่างมาก ทำให้กลุ่มผู้ขออนุญาตและกลุ่มผู้ถูกรวมธุรกิจจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจาก

ปัจจุบันอุปสงค์ในตลาดมีการชะลอตัวทั้งในประเทศญี่ปุ่นและต่างประเทศ ซึ่งการรวมธุรกิจครั้งนี้จะช่วยให้สามารถบูรณาการโรงงานผลิต ใช้ชิ้นส่วนตัวถังร่วมกัน และจัดซื้อวัตถุดิบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงลดความซ้ำซ้อนในกระบวนการผลิตและการดำเนินงานของทั้งสองบริษัทได้ อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการรวมธุรกิจจะทำให้กลุ่มผู้ขออนุญาตและกลุ่มผู้ถูกรวมธุรกิจจะต้องเผชิญกับความท้าทายทางธุรกิจอย่างรุนแรงต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกระแสการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มุ่งไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้ามากขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งในกลุ่มยานยนต์ส่วนบุคคลและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์กำลังอยู่ในช่วงการเปลี่ยนผ่านครั้งใหญ่ โดยมีผู้ผลิตรายระดับโลกในต่างประเทศที่มีศักยภาพในการลงทุนในกลุ่มยานยนต์ไฟฟ้าสูงมาก ซึ่งทำให้ผู้ผลิตรายอื่นโดยเฉพาะผู้ผลิตรายแบบดั้งเดิมเผชิญกับความยากลำบากในการแข่งขันทั้งในด้านขนาดธุรกิจและห่วงโซ่อุปทานที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้การรวมธุรกิจครั้งนี้คาดว่าจะช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการและการวิจัยและการพัฒนา (R&D) และการใช้ทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพจะเปิดโอกาสในการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีด้านใหม่ ๆ เช่น กลยุทธ์ในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี CASE (Connected, Autonomous, Shared and Electric) ในประเทศไทยและในระดับโลก รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีระบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Systems) บริการเชื่อมต่อ (Connected Services) และแพลตฟอร์มข้อมูลดิจิทัลร่วม (Common Digital Data Platform) จึงเชื่อได้ว่าการรวมธุรกิจจะเพิ่มโอกาสในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจรถบรรทุกทั้งแบบดั้งเดิมและแบบไฟฟ้า ดังนั้น การรวมธุรกิจครั้งนี้จึงมีความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย

๒. การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง

การรวมธุรกิจครั้งนี้ไม่ได้ทำให้ผู้ขออนุญาตมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจเหนือตลาดในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากส่วนแบ่งตลาดของผู้ถูกรวมธุรกิจไม่สูง และการกระจุกตัวของตลาดเพิ่มขึ้นจากการรวมธุรกิจเพียงเล็กน้อย แต่ตลาดมีการกระจุกตัวสูงตั้งแต่อีกก่อนการรวมธุรกิจ โดยโครงสร้างการกระจุกตัวในตลาดดังกล่าวเป็นผลมาจากผู้ประกอบการธุรกิจสองรายแรกเป็นหลัก ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันเกือบทั้งหมดของตลาดจากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการแข่งขันในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) ในประเทศไทย พบว่า การรวมธุรกิจไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายตัวของคู่แข่งในตลาด เนื่องจากสภาพการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบก่อนการรวมธุรกิจและหลังการรวมธุรกิจไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้การแข่งขันในตลาดหลังการรวมธุรกิจจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในทันที อีกทั้งการรวมธุรกิจจะไม่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) และไม่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันจากการร่วมมือกันกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นในทางที่มีขอบ (Coordinated Effect) เนื่องจากผู้ขออนุญาตยืนยันว่าจะไม่สร้างผลกระทบในลักษณะดังกล่าวต่อคู่แข่ง ผู้จำหน่ายสินค้าหรือวัตถุดิบ และลูกค้า ดังนั้น การรวมธุรกิจในกรณีนี้จึงไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงการกระจุกตัวของตลาดอย่างมีนัยสำคัญ ไม่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายตัวของคู่แข่งในตลาด ไม่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non - Coordinated Effect) ไม่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันจากการร่วมมือกันกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นในทางที่มีขอบ (Coordinated Effect)

๓. การไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภค

การรวมธุรกิจครั้งนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม โดยผู้ขออนุญาตชี้แจงว่า ลูกค้าในอุตสาหกรรมรถบรรทุกมีอำนาจต่อรองสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งลูกค้าในตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MDT) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HDT) เนื่องจากรถบรรทุกถือเป็นยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ ลูกค้าจึงมักเป็นผู้ประกอบธุรกิจด้านโลจิสติกส์เพื่อใช้สำหรับการขนส่งทั้งระยะใกล้และ

ระยะไกล การกระจายสินค้า การก่อสร้าง รวมถึงการใช้งานของหน่วยงานภาครัฐด้วย ทำให้ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่ซึ่งมีความต้องการซื้อรถบรรทุกตามลักษณะและความจำเป็นทางธุรกิจของลูกค้า อีกทั้งด้วยขนาดทางธุรกิจของลูกค้าและต้นทุนการเปลี่ยนย้าย (Switch Costs) อยู่ในระดับต่ำ ส่งผลให้ลูกค้ามีอำนาจในการต่อรองสูง และยังสามารถเลือกซื้อรถบรรทุกจากผู้ผลิตหลายราย และการซื้อขายรถบรรทุกไม่ได้เป็นการผูกพันด้วยสัญญาซื้อขายระยะยาว ทำให้ในช่วงที่เศรษฐกิจถดถอย ลูกค้าจะชะลอการซื้อหรือปฏิเสธการซื้อรถบรรทุกใหม่ได้โดยง่าย นอกจากนี้ ผู้ขออนุญาตคาดว่าจะการรวมธุรกิจจะทำให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับคู่แข่งซึ่งเป็นผู้นำตลาดได้ดียิ่งขึ้น และจะเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการวิจัยและพัฒนาการผลิตรถบรรทุกและรถบรรทุกไฟฟ้าได้ดียิ่งขึ้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การรวมธุรกิจในกรณีนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

ประเด็นวินิจฉัยที่ ๕

การพิจารณาว่าการรวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. เห็นควรได้รับการอนุญาตให้รวมธุรกิจหรือไม่ และในกรณีที่อนุญาตให้รวมธุรกิจ จะกำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไขใด ๆ ให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามมาตรา ๕๒ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ได้พิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจทั้งในข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้วเห็นว่า การรวมธุรกิจดังกล่าวมีความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

ดังนั้น คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าจึงมีมติอนุญาตให้รวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. โดยไม่ได้กำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไข

คำสั่งคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ได้พิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจทั้งในข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้วเห็นว่า การรวมธุรกิจดังกล่าวมีความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๗ (๑๕) ประกอบมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าจึงมีมติอนุญาตให้รวมธุรกิจระหว่าง (๑) บริษัท ต. กับ (๒) บริษัท ฮ. และ (๑) บริษัท ด. กับ (๒) บริษัท ม. โดยไม่ได้กำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไข ทั้งนี้ ให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตรวมธุรกิจมีหนังสือรายงานผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่รวมธุรกิจแล้วเสร็จด้วย

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งได้รับแจ้งคำสั่งของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ไม่เห็นด้วยกับคำสั่งนี้ มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๖ พฤษภาคม ๒๕๖๘