



คำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า  
กรณี การแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ.

ระหว่าง	บริษัท ด.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ
	บริษัท จ.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

การแจ้งผลการรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ด. ได้ยื่นแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐาน ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ เพื่อขอแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ. ซึ่งได้กระทำการรวมธุรกิจ เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕ ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการพิจารณาการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ. มีรายละเอียดดังนี้

๑. ข้อมูลผู้ประกอบการธุรกิจ

๑.๑ ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ

บริษัท ด. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเยอรมนี ประกอบธุรกิจบริษัทโฮลดิ้งเพื่อการลงทุน (Holding Company) และในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ไม่มีรายได้ในประเทศไทย โดยมีผู้ถือหุ้นเพียงรายเดียว คือ บริษัท ดพ. และมีกรรมการบริษัท จำนวน ๓ ราย ทั้งนี้ บริษัท ด. มีบริษัทในเครือที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน (Single Economic Entity) ตั้งอยู่ในประเทศไทย จำนวน ๙ บริษัท โดยมีบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจกรณีนี้ คือ บริษัท ด.๑ ประกอบธุรกิจการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ (๑) บริการรับจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) (๒) บริการรับจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) และ (๓) บริการรับจัดการขนส่งทางบก (Land freight Forwarding) มีรายได้ในปีที่ผ่านมา จำนวน xxx บาท

## ๑.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท จ. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเยอรมนี ประกอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarding) มีรายได้รวมในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน xxx ยูโร หรือประมาณ xxx บาท โดยมีผู้ถือหุ้น จำนวน ๑๕ ราย และมีกรรมการบริษัท จำนวน ๓ ราย ทั้งนี้ บริษัท จ. มีบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน (Single Economic Entity) ในประเทศไทย จำนวน ๑ บริษัท และเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจกรณีนี้ คือ บริษัท จ.๑ ประกอบธุรกิจการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ ได้แก่ (๑) บริการบริหารจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) และ (๒) บริการบริหารจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight) มีรายได้ในปีที่ผ่านมา จำนวน xxx บาท

## ๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

บริษัท ด. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) ได้ทำการเข้าซื้อหุ้นในบริษัท จ. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของหุ้นทั้งหมด เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕ โดยมีมูลค่าการรวมธุรกิจ จำนวน xxx ยูโร หรือประมาณ xxx บาท การรวมธุรกิจครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการของบริษัท ดพ. (บริษัทแม่ของบริษัท ด.) โดยเฉพาะธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) เนื่องจากบริษัท จ. เป็นหนึ่งในบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญและมีความชำนาญ (Know-how) ด้านบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลว (Bulk Liquids) รวมถึงการใช้ถังขนาดใหญ่สำหรับบรรจุของเหลว (Flexitanks)

## ๓. โครงสร้างผู้ถือหุ้นหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ด. เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยถือหุ้น จำนวน xxx หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๙๙.๕๒ ของหุ้นทั้งหมดในบริษัท จ. และบริษัท จ. ถือหุ้น จำนวน xxx หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๐.๔๘

## ๔. ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

การให้บริการเป็นตัวแทนในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder Services) คือ การบริหารจัดการการขนส่งสิ่งของระหว่างประเทศหรือข้ามเขตแดนประเทศ รวมไปถึงบริการที่เกี่ยวข้องเนื่อง เช่น (๑) Custom Broker เป็นตัวแทนผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในการเดินพิธีการศุลกากร (๒) Forwarding Business ทำหน้าที่บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ดำเนินงานในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าเท่านั้น (๓) Transportation Provider เป็นตัวแทนสายเรือและสายการบินในการให้บริการรับขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้า หรือเป็นผู้ขนส่งสินค้าเองกรณีที่มีเรือและเครื่องบินเป็นของตนเอง (๔) Packing ให้บริการบรรจุภัณฑ์ในการบรรจุสินค้า รวมถึงการบรรจุหีบห่อสินค้าเพื่อให้สินค้ามีสภาพพร้อมในการส่งออกและถูกต้องตามกฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (๕) Stevedoring ให้บริการด้านแรงงานในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (๖) Warehouse ให้บริการเป็นสถานที่พักสินค้า โดยใช้เครื่องมือการบริหารจัดการคลังสินค้าและแรงงาน ซึ่งตัวแทนขนส่งสินค้าอาจจะดำเนินการเองหรือร่วมมือกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นที่ให้บริการคลังสินค้า (๗) Multimodal Transport ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยขนส่งจากประเทศต้นทางไปยังจุดรับสินค้า ณ ประเทศปลายทาง เพื่อช่วยลดต้นทุนการผลิต คลังสินค้าและการกระจายสินค้าของธุรกิจและตอบสนอง กระบวนการจัดการห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น (๘) Logistics Service ให้บริการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) แบบครบวงจรโดยครอบคลุม การกิจกรรมทางโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า และ (๙) Business Consultant ให้บริการในการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการส่งออกและนำเข้าตลอดจนการแนะนำคู่ค้าในต่างประเทศ

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) แบ่งรูปแบบการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ ออกเป็น ๓ รูปแบบหลัก ได้แก่ (๑) การขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight) (๒) การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight) และ (๓) การขนส่งสินค้าทางบก (Land Freight) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) การขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight) เป็นส่วนของการขนส่งสินค้าที่สำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีตและปัจจุบัน เพราะเป็นการขนส่งรูปแบบเดียวที่สามารถจัดส่งสินค้าได้ครั้งละปริมาณมาก ๆ ในระยะทางไกล และค่าขนส่งประหยัดกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมีความหลากหลายทั้งทางด้านลักษณะของรูปร่าง ขนาด ปริมาตร และน้ำหนัก จึงจำแนกลักษณะของสินค้า ออกเป็น ๓ ประเภท ได้แก่ (๑) สินค้าทั่วไป (General Cargo) (๒) สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ (Container) และ (๓) สินค้าเทกอง (Bulk)

๒) การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight) เป็นการขนส่งโดยใช้เครื่องบิน โดยที่ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ มี ๓ ลักษณะ ได้แก่ (๑) การให้บริการเที่ยวบินประจำเส้นทาง (Airline) (๒) การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Freight) และ (๓) การให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Courier)

๓) การขนส่งสินค้าทางบก (Land Freight) สามารถแบ่งย่อยออกเป็น ๒ รูปแบบ ได้แก่ (๑) การขนส่งทางถนน (Road Transportation) และ (๒) การขนส่งทางราง (Rail Transportation)

## ๕. ขอบเขตตลาด

### ๕.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

#### ▪ การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

เมื่อตรวจสอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding) พบว่า ธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าสามารถแบ่งได้ตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ (๑) บริการบริหารจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) (๒) บริการบริหารจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) และ (๓) บริการบริหารจัดการขนส่งทางบก (Land Freight Forwarding) เมื่อพิจารณาในมุมมองของผู้ใช้บริการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจที่ต้องการขนส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ พบว่า การขนส่งแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันเนื่องจากสินค้าที่จัดส่งมีรูปแบบ ลักษณะ น้ำหนัก ขนาดที่หลากหลาย ตลอดจนอัตราค่าบริการรูปแบบของการให้บริการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง โครงสร้างอัตราภาษี รวมถึงพิธีการศุลกากรที่แตกต่างกัน ดังนั้น การขนส่งแต่ละรูปแบบจึงไม่สามารถทดแทนกันได้ ในมุมมองของผู้ใช้บริการ สามารถสรุปได้ว่า การบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน และไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปสงค์

#### ▪ การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

เมื่อตรวจสอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding) พบว่า ธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding) เป็นผู้ให้บริการตัวกลางเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการขนส่ง โดยที่ไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินในการขนส่ง เช่น เรือ เครื่องบิน รถบรรทุก เป็นต้น ทำให้การเปลี่ยนแปลงการบริการการขนส่งระหว่างการขนส่งแต่ละประเภท ได้แก่ (๑) บริการบริหารจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) (๒) บริการบริหารจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) และ (๓) บริการบริหารจัดการขนส่งทางบก (Land Freight Forwarding) จึงมีต้นทุนต่ำ แต่การขนส่งแต่ละรูปแบบต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะ โดยผู้ประกอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จะแบ่งแผนการให้บริการตามรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภท เพื่อให้มีความยืดหยุ่นสูง ในการกำหนดรูปแบบการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้รับบริการที่อาจต้องการบริการขนส่งแบบหลากหลาย (Multi-Modal Point-to-Point Transportation) และจะจ้างบุคคลที่สาม นั่นคือ ผู้ให้บริการขนส่ง (Transport services) เป็นผู้ดำเนินการขนส่งที่แท้จริงในการนำส่งสินค้าสู่ผู้รับปลายทาง สามารถสรุปได้ว่า การบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละประเภทนั้นไม่สามารถทดแทนกันได้ในด้านอุปทาน

#### ▪ การแข่งขันที่อาจเกิดขึ้น (Potential Competition)

ธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีการแข่งขันสูงในระดับโลก มีอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดต่ำ เนื่องจากไม่มีกฎระเบียบหรือกฎหมายกำกับเฉพาะ ไม่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์เทคโนโลยี ทรัพยากร ทรัพย์สินทางปัญญา หรือนวัตกรรมที่จำกัดเฉพาะ รวมถึงไม่จำเป็นต้องลงทุนในสินทรัพย์

ที่ใช้ในการ..

ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจสูงจากการว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอก นั่นคือ ผู้บริการขนส่ง (Transport Services) ในกิจกรรมที่ต้องลงทุนในทรัพย์สิน เช่น เรือ เครื่องบิน รถบรรทุก เป็นต้น

#### ๕.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

เมื่อตรวจสอบธุรกิจบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding) เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจและเหมาะสมกับสภาพการแข่งขันที่เกิดขึ้นในตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยใช้หลักการพิจารณาจากประเทศต้นทาง (the Point of Origin) ของการขนส่งสินค้ารูปแบบต่าง ๆ ดังนั้น จึงเห็นควรให้กำหนดตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ขอบเขตตลาดในระดับประเทศ

จากการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง จึงกำหนดขอบเขตตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ คือ (๑) ตลาดของธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) ในประเทศไทย และ (๒) ตลาดของธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) ในประเทศไทย

#### ๖. ส่วนแบ่งตลาด

เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดของ (๑) ตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) ในประเทศไทย และ (๒) ส่วนแบ่งตลาดของตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) ในประเทศไทย เพื่อพิจารณาประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด มีรายละเอียดดังนี้

##### ๖.๑ ส่วนแบ่งตลาดของตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) ในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดก่อนการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด คือ บริษัท ค. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx อันดับสอง คือ บริษัท ด.๑ (บริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx และอันดับสาม คือ บริษัท ว. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx สำหรับบริษัท จ.๑ (บริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx โดยมีผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาด (CR๓) ก่อนรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๓๓.๓๙

ภายหลังการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด คือ บริษัท ค. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx อันดับสอง คือ บริษัท ด.๑ (บริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx และอันดับสาม คือ บริษัท ว. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx โดยมีผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาด (CR๓) ภายหลังการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๓๓.๗๓ จึงไม่มีผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดดังกล่าว

##### ๖.๒ ส่วนแบ่งตลาดของตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) ในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดก่อนการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด คือ บริษัท ด.๑ (บริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx อันดับสอง คือ บริษัท ข. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx และอันดับสาม คือ บริษัท บ. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx สำหรับบริษัท จ.๑ (บริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดน้อยกว่าร้อยละ xxx โดยมีผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาด (CR๓) ก่อนรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๔๐.๘๐

ภายหลังการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด คือ บริษัท ด.๑ (บริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกันกับผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx อันดับสอง คือ บริษัท ข. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx และอันดับสาม คือ บริษัท บ. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx โดยมีผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาด (CR๓) ภายหลังการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๔๐.๘๑ จึงไม่มีผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดดังกล่าว

## 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 ด. และบริษัท จ. ต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

## คำวินิจฉัย

ประเด็นที่ต้องพิจารณาเป็นประการแรก คือ บริษัท ด. และบริษัท จ. มีสถานะเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท ด. มีบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน (Single Economic Entity) ตั้งอยู่ในประเทศไทย จำนวน ๙ บริษัท โดยมีบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจกรณีนี้ คือ บริษัท ด.๑ ประกอบธุรกิจการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ (๑) บริการรับจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) (๒) บริการรับจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) และ (๓) บริการรับจัดการขนส่งทางบก (Land freight Forwarding) และบริษัท จ. มีบริษัทที่มีสถานะเสมือนเป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน (Single Economic Entity) ตั้งอยู่ในประเทศไทย และเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจกรณีนี้ จำนวน ๑ บริษัท คือ บริษัท จ.๑ ประกอบธุรกิจการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประกอบด้วย (๑) บริการรับจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) และ (๒) บริการรับจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight) จึงถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจ ตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องพิจารณาเป็นลำดับถัดมา คือ การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ. มีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท ด. ได้เข้าซื้อหุ้นของบริษัท จ. ในสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ซึ่งเป็นการเข้าซื้อหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง ล้วนในวันหนึ่ง เพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่น ตามข้อ ๔ (๒) ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์

หรือหุ้น...

หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบาย การบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงถือเป็นการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องพิจารณาเป็นลำดับถัดมา คือ การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ. อาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ซึ่งต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ หรือไม่

จากข้อเท็จจริงปรากฏว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ (๑) ตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) ในประเทศไทย และ (๒) ตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) ในประเทศไทย เมื่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณารายได้แล้วเห็นว่า บริษัท ด. มีรายได้ในปีที่ผ่านมาในประเทศไทยผ่านบริษัท ด.๑ จำนวน xxx บาท และบริษัท จ. มีรายได้ในปีที่ผ่านมาในประเทศไทยผ่านบริษัท จ.๑ จำนวน xxx บาท ทำให้ภายหลังการรวมธุรกิจทั้งสองบริษัทมีรายได้รวมกันเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท

ต่อมาพิจารณาส่วนแบ่งตลาดใน (๑) ตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) ในประเทศไทย พบว่า บริษัท ด.๑ และบริษัท จ.๑ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx และ xxx ตามลำดับ โดยมีผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาด (CR๓) ก่อนการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๓๓.๓๙ และภายหลังการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๓๓.๗๓ และ (๒) ตลาดธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) ในประเทศไทย พบว่า บริษัท ด.๑ และบริษัท จ.๑ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xxx และ xxx ตามลำดับ โดยมีผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาด (CR๓) ก่อนการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๔๐.๘๐ และภายหลังการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๔๐.๘๑ ซึ่งไม่เข้าข่ายการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด จึงถือว่าการรวมธุรกิจครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญ และไม่ก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

เมื่อการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ. เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญใน (๑) ตลาดของธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางทะเล (Ocean Freight Forwarding) ในประเทศไทย และ (๒) ตลาดของธุรกิจบริการจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Forwarding) ในประเทศไทย ดังนั้น การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงเข้าข่ายที่จะต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยบริษัท ด. ได้กระทำการรวมธุรกิจ เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕ และได้แจ้งผลการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กำหนด

#### **มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า**

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า มีมติเอกฉันท์รับทราบการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ด. และบริษัท จ. ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๑๙ มกราคม ๒๕๖๖