



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีสมาคม ข. ร่วมกันกำหนดปรับขึ้นราคาค่าขนส่ง

ระหว่าง { นาย ก.
สมาคม ข.

ผู้ร้อง

ผู้ถูกร้อง

ข้อร้องเรียน

ผู้ร้องร้องเรียนต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า สรุปได้ว่า ประธานของผู้ถูกร้องเข้ายื่นหนังสือถึงนายกรัฐมนตรีผ่านศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ทำเนียบรัฐบาลเพื่อเรียกร้องให้รัฐบาลพิจารณาตรึงราคาน้ำมันดีเซล เป็นระยะเวลา ๑ ปี หากรัฐบาลไม่ทำตามข้อเรียกร้อง ผู้ถูกร้องซึ่งมีสมาชิกเป็นผู้ประกอบธุรกิจขนส่งจำเป็นต้องปรับขึ้นค่าขนส่งซึ่งจะส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าทุกชนิด

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ได้จากการแสวงหาพยานหลักฐานปรากฏว่า ผู้ร้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย มิได้มีนิติสัมพันธ์เชื่อมโยงกับผู้ถูกร้องในฐานะคู่แข่งหรือคู่ค้า แต่พบเห็นการกระทำของผู้ถูกร้องว่ามีพฤติกรรมที่อาจเข้าข่ายเป็นการร่วมกันกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้า โดยปรากฏข้อเท็จจริงตามข้อร้องเรียนว่า ประธานสมาคมของผู้ถูกร้องได้เข้ายื่นหนังสือถึงนายกรัฐมนตรีเพื่อเรียกร้องให้รัฐบาลพิจารณาตรึงราคาน้ำมันดีเซล เป็นระยะเวลา ๑ ปี หากรัฐบาลไม่ปฏิบัติตามข้อเรียกร้องดังกล่าว ผู้ถูกร้องและเหล่าสมาชิกผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งจำนวน ๑๐ สมาคม จะปรับขึ้นค่าขนส่งทุกชนิดในอัตราขั้นต่ำร้อยละ ๒๐

ผู้ถูกร้องเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประเภทสมาคม มีวัตถุประสงค์เพื่อทำหน้าที่ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นสมาคมผู้ประกอบการขนส่งจำนวน ๑๐ สมาคม ผู้ถูกร้องและกลุ่มสมาชิกไม่เคยจัดประชุมกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้า และไม่มีหลักเกณฑ์หรือปัจจัยในการกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้า รวมทั้งไม่มีการออกประกาศกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าในที่ประชุม การกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าเป็นข้อตกลงระหว่างสมาชิกและคู่ค้า เนื่องจากการกำหนดราคาค่าขนส่งเป็นสัญญาระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง อย่างไรก็ตาม กรณีการนำเสนอข่าวว่าสมาคม ข. ยื่นหนังสือถึงนายกรัฐมนตรีเพื่อเรียกร้องให้รัฐบาลพิจารณาตรึงราคาน้ำมันดีเซลนั้น เนื่องจากราคาน้ำมันดีเซลเป็นปัจจัย

สำคัญในการ...

สำคัญในการปรับราคาค่าขนส่ง ผู้ถูกร้องและสมาชิกจึงรวมตัวพร้อมกับประชาชนเรียกร้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตต่าง ๆ เช่น อุทกภัย การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) จากการแสวงหาข้อเท็จจริงยังไม่ปรากฏหลักฐานว่าผู้ถูกร้องและกลุ่มสมาชิกร่วมกันกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้า คงปรากฏแต่เพียง การให้สัมภาษณ์ต่อสื่อมวลชนว่า ผู้ถูกร้องประกาศจะขึ้นราคาค่าขนส่งหากรัฐบาลไม่ตรึงราคาน้ำมันดีเซลตามที่ผู้ร้องได้ยื่นหนังสือ

ข้อเท็จจริงจากสำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก สรุปได้ว่า พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แบ่งประเภทการประกอบการขนส่งด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ เป็น ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) การขนส่งประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ๒) การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง และ ๓) การขนส่งส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมและกำกับดูแลของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและคณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งจากข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเภทรถบรรทุกไม่ประจำทางและประเภทรถบรรทุกส่วนบุคคล รวมกันทั้งประเทศ มีจำนวน ๓๘๖,๐๕๓ ราย เป็นรถบรรทุก จำนวน ๑,๑๓๓,๐๙๗ คัน รวมทั้งกรมการขนส่งทางบกได้ให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งสิ้น ๔๓๘ ราย

นอกจากนี้ การคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้าได้จัดทำโปรแกรมคำนวณต้นทุนการขนส่งเพื่อเป็นข้อมูลประกอบให้ผู้ประกอบการสามารถคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้าได้ด้วยตนเอง โดยกำหนดโครงสร้างของต้นทุนการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่ก่อให้เกิดต้นทุนระหว่างการขนส่ง ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท คือ ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง แม้จะมีการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกหรือไม่ก็ตาม เช่น ค่าเช่าสำนักงาน ค่าใช้จ่ายในการซื้อรถบรรทุกหรือรถพ่วง ค่าเสื่อมราคาของรถและอุปกรณ์ ค่าทะเบียนและใบอนุญาต ค่าประกันภัยตัวรถและประกันภัยสินค้าที่ทำการขนส่ง ค่าประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และค่าติดตั้งอุปกรณ์ GPS เป็นต้น และต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) ซึ่งเป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามการดำเนินงานหรือระยะทางในการเดินทาง เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่ายาง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าซ่อมแซม และค่าบำรุงรักษา ค่าผ่านทางพิเศษ ค่าเบี่ยงเบนพนักงานขับรถ และผู้ช่วยขนส่งที่จ่ายตามจำนวนเที่ยวเดินทาง และค่าบริการ GPS เป็นต้น โดยจากผลการคำนวณต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการตัวอย่างพบว่า สัดส่วนต้นทุนการขนส่งส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับเชื้อเพลิง เช่น ค่าน้ำมันดีเซล หรือค่าก๊าซธรรมชาติ รองลงมาเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

ประเด็นวินิจฉัย

กรณีมีประเด็นที่ต้องวินิจฉัย ดังนี้

๑. ผู้ร้องและผู้ถูกร้องเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันท่างการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

๒. สมาชิกของผู้ถูกร้องมีพฤติกรรมร่วมกันกำหนดปรับขึ้นราคาค่าขนส่งสินค้าหรือไม่ และการกระทำดังกล่าวเข้าลักษณะเป็นการต้องห้ามตามมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คำวินิจฉัย

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการแรก คือ ผู้ร้องและผู้ถูกร้องเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิเคราะห์ข้อเท็จจริง เอกสารหลักฐาน และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องรับฟังเป็นที่ยุติว่า ผู้ร้องเป็นเพียงบุคคลที่พบเห็นการกระทำที่มีหรืออาจมีการกระทำอันเป็นความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า โดยผู้ร้องมิได้มีนิติสัมพันธ์เชื่อมโยงกับผู้ถูกร้องในฐานะคู่แข่งหรือคู่ค้า ส่วนผู้ถูกร้องเป็นนิติบุคคลประเภทสมาคม มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ระหว่างสมาชิกและเชื่อมความสัมพันธ์กับองค์กรเอกชนและในกลุ่มนานาชาติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ โดยมีได้มีจุดประสงค์ในการดำเนินการเพื่อการค้า ผู้ถูกร้องจึงมิใช่ผู้ประกอบการธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างไรก็ตาม สมาชิกของผู้ถูกร้องแต่ละรายเกิดจากการรวมตัวกันของสมาคมรายย่อยซึ่งแต่ละสมาคมรายย่อยประกอบด้วยการรวมตัวของผู้ประกอบการธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจ ในลักษณะเป็นผู้รับจ้างขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ดังนั้น สมาชิกของแต่ละสมาคมย่อยของผู้ถูกร้องจึงมีสถานะเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการสุดท้าย คือ สมาชิกของผู้ถูกร้องมีพฤติกรรมร่วมกันกำหนดปรับขึ้นราคาค่าขนส่งสินค้าหรือไม่ และการกระทำดังกล่าวเข้าลักษณะเป็นการต้องห้ามตามมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิเคราะห์ข้อเท็จจริง เอกสารหลักฐาน และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องรับฟังเป็นที่ยุติว่า ผู้ถูกร้องและสมาชิกของผู้ถูกร้องยอมรับว่าได้ให้ข่าวต่อสื่อมวลชนว่าจะปรับขึ้นราคาค่าขนส่งสินค้า หากรัฐบาลยกเลิกการตรึงราคาน้ำมันดีเซล เพื่อต้องการกดดันให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนจากการปรับขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลที่เป็นรูปธรรม เนื่องจากหากราคาน้ำมันดีเซลมีการปรับขึ้นย่อมทำให้ต้นทุนราคาขนส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้น และจากการตรวจสอบพฤติการณ์ผู้ถูกร้องพบว่า ภายหลังจากการให้ข่าวดังกล่าวไม่ปรากฏพยานหลักฐานว่า ผู้ถูกร้องและสมาชิกของผู้ถูกร้องได้จัดประชุมเพื่อตกลงร่วมกันกำหนดราคาขนส่งสินค้าหรือมีพฤติกรรมร่วมกันปรับขึ้นราคาขนส่งสินค้าตามที่รับข่าว

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์แล้วเห็นว่าการกำหนดราคาขนส่งสินค้าเป็นเรื่องการเจรจาตกลงระหว่างผู้รับจ้างขนส่งสินค้าและผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าตามสัญญาจ้างขนส่งซึ่งไม่สามารถกำหนดอัตราคงที่ได้ เนื่องจากค่าจ้างและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับความพึงพอใจและปัจจัยด้านต้นทุน อันประกอบด้วย ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) เช่น ค่าเช่าสำนักงาน ค่าใช้จ่ายในการซื้อรถบรรทุกหรือรถพ่วง ค่าเสื่อมราคาของรถและอุปกรณ์ ค่าทะเบียนและใบอนุญาต ค่าประกันภัยตัวรถและประกันภัย เป็นต้น และต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่ายกค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษา เป็นต้น ซึ่งสัดส่วนของต้นทุนการขนส่งส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับเชื้อเพลิง เช่น ค่าน้ำมันดีเซล หรือค่าก๊าซธรรมชาติ

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้ามีมติเป็นเอกฉันท์ เห็นว่า กรณีร้องเรียนดังกล่าว ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงหรือพยานเอกสารเพียงพอที่จะรับฟังได้ว่า กรณีเป็นเรื่องราวเรียนที่มีมูลในการที่ผู้ถูกร้อง มีพฤติกรรมที่อาจเข้าข่ายเป็นการร่วมกันกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าอันอาจเข้าลักษณะเป็นการต้องห้าม ตามมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงเห็นควรยุติเรื่อง

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๕

สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า