

ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีผู้ให้บริการรถรับจ้าง (แท็กซี่ยานยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า (EV))
ไม่ได้รับความเป็นธรรมจากผู้ประกอบธุรกิจดิจิทัลแพลตฟอร์มให้บริการรถรับจ้าง

นาย ก.	ผู้ร้องที่ ๑
นาย ข.	ผู้ร้องที่ ๒
บริษัท ค. จำกัด	ผู้ถูกร้องที่ ๑
บริษัท ง. จำกัด	ผู้ถูกร้องที่ ๒
บริษัท จ. จำกัด	ผู้ถูกร้องที่ ๓

พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๕๐ (๑) และมาตรา ๕๗ (๑) (๒) (๓)

ประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการพิจารณาการกระทำต้องห้ามของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑

ประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางพิจารณาการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น

ผู้ร้องที่ ๑ ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) บนดิจิทัลแพลตฟอร์มของผู้ถูกร้องที่ ๑ และผู้ถูกร้องที่ ๒ ส่วนผู้ร้องที่ ๒ ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ผู้ถูกร้องที่ ๑ ผู้ถูกร้องที่ ๒ และผู้ถูกร้องที่ ๓ ประกอบธุรกิจให้บริการแอปพลิเคชันจับคู่คำสั่งระหว่างผู้ใช้แอปพลิเคชันที่ประสงค์จะเรียกรถรับจ้างกับผู้ให้บริการรถรับจ้าง (คนขับ) ผ่านแอปพลิเคชัน โดยผู้ถูกร้องที่ ๑ เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดผู้ประกอบธุรกิจให้บริการเรียกรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ชนิด ๔ ล้อ แต่ผู้ถูกร้องที่ ๒ และ ๓ มิใช่ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดผู้ประกอบธุรกิจให้บริการเรียกรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ชนิด ๔ ล้อ และผู้ถูกร้องทั้ง ๓ ราย มิใช่ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดผู้ประกอบธุรกิจให้บริการเรียกรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน ชนิด ๒ ล้อ

ในการให้บริการแอปพลิเคชันผู้ถูกร้องที่ ๑ เรียกเก็บอัตราค่าบริการแอปพลิเคชันจากผู้ขับที่แตกต่างกันโดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้แอปพลิเคชัน ๑๒ บาท จากผู้ขับแท็กซี่ที่ให้บริการในรูปแบบรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้มาตรฐานโดยสาร แต่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมกับผู้ขับแท็กซี่และผู้ขับขี่รถยนต์ทั่วไปที่ให้บริการในรูปแบบรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จะคิดส่วนแบ่งรายได้ (GP) ร้อยละ ๒๐ ของยอดรวมค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมการใช้แอปพลิเคชันครั้งละ ๒๐ บาท จากการแสวงหาข้อเท็จจริงพบว่า ค่าบริการแอปพลิเคชันมีความแตกต่างกันด้วยผลของประกาศของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม โดยผู้ถูกร้องที่ ๑ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ขับแท็กซี่สามารถเลือกให้บริการได้ทั้ง ๒ รูปแบบ การกำหนดอัตราค่าบริการของผู้ถูกร้องที่ ๑ เป็นไปตามกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับของกระทรวงคมนาคม กรณีจึงไม่เข้าลักษณะเป็นการกำหนดหรือรักษาระดับราคาซื้อหรือขายสินค้าหรือค่าบริการอย่างไม่เป็นธรรมตามมาตรา ๕๐ พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

กรณีผู้ถูกร้องที่ ๑ ผู้ถูกร้องที่ ๒ และผู้ถูกร้องที่ ๓ มีพฤติกรรมกำหนดอัตราค่าโดยสารรถยนต์ ๔ ล้อต่ำกว่ามาตรฐานโดยสาร และผู้ถูกร้องที่ ๑ ออกรายการส่งเสริมการขายคุ้มครองส่วนลดให้ผู้โดยสารเป็นเหตุให้ผู้ให้บริการรถรับจ้างไม่สามารถแข่งขันได้เนื่องจากค่าโดยสารต่ำกว่าราคามาตรฐานโดยสาร ข้อเท็จจริงปรากฏว่า

การประกอบธุรกิจให้บริการรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม และผู้ร้องที่ ๑ ผู้ร้องที่ ๒ และผู้ร้องที่ ๓ ใช้อัตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎหมายกระทรวงและประกาศกระทรวงคมนาคมซึ่งสูงกว่ามาตรฐานค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้มาตรฐานค่าโดยสาร (แท็กซี่) ในกรณีการจัดทำรายการส่งเสริมการขายคูปองส่วนลด ผู้ร้องที่ ๑ มีการกำหนดเงื่อนไขจำนวนส่วนลดสูงสุดไว้เพื่อป้องกันมิให้อัตราค่าโดยสารที่ใช้ส่วนลดแล้วต่ำกว่าค่าโดยสารตามที่กฎหมายกำหนดเป็นไปตามกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับของกระทรวงคมนาคมประกอบกับผู้ร้องที่ ๑ และผู้ร้องที่ ๒ ไม่มีข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานเพียงพอที่จะยืนยันให้เห็นว่า ผู้ร้องที่ ๑ ให้การสนับสนุนส่วนลดแก่ผู้โดยสารจนเป็นเหตุให้ผู้ให้บริการรถยนต์รับจ้างไม่สามารถแข่งขันได้ กรณีจึงไม่เข้าลักษณะเป็นการกำหนดหรือรักษาระดับราคาซื้อหรือขายสินค้าหรือค่าบริการอย่างไม่เป็นธรรมตามมาตรา ๕๐ และไม่เข้าลักษณะเป็นการกีดกันการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นอย่างไม่เป็นธรรมตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ในส่วนที่ผู้ร้องที่ ๒ อ้างว่า ผู้ร้องที่ ๑ ผู้ร้องที่ ๒ และผู้ร้องที่ ๓ กำหนดราคาขายหรืออัตราค่าโดยสาร รถ ๒ ล้อ ต่ำกว่าต้นทุน ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ร้องที่ ๒ ไม่ได้เป็นคู่ค้ากับผู้ร้องทั้งสามรายโดยตรง และไม่แจ้งข้อมูลความเสียหายของผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น กรณีจึงไม่ครบองค์ประกอบความผิดตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

กรณีผู้ร้องที่ ๑ เรียงลำดับการแสดงผลบริการโดยแสดงตัวเลือกลำดับแรกเป็นบริการรูปแบบราคาเหมาซึ่งให้บริการโดยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และลำดับสุดท้ายเป็นบริการจากผู้ขับแท็กซี่ที่ให้บริการในรูปแบบรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้มาตรฐานค่าโดยสาร ส่งผลให้ผู้โดยสารมีโอกาสเห็นและเลือกใช้บริการแบบใช้มาตรฐานค่าโดยสารน้อยกว่าบริการแบบราคาเหมา จากการแสวงหาข้อเท็จจริงพบว่า ผู้ร้องที่ ๑ ได้จัดลำดับให้บริการแบบราคาเหมาเป็นลำดับแรกเนื่องจากเป็นบริการประเภทที่ผู้ขับขี่แท็กซี่และบุคคลทั่วไปสามารถให้บริการได้ และผู้ขับขี่แท็กซี่สามารถเลือกให้บริการแบบราคาเหมาได้เช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่เป็นบุคคลทั่วไป โดยบริการดังกล่าวจะเลือกรถที่อยู่ใกล้ผู้โดยสารที่สุดโดยอัตโนมัติ ดังนั้น การจัดลำดับการแสดงผลบริการของผู้ร้องที่ ๑ ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกประเภทสามารถถูกเลือกให้บริการได้อย่างเท่าเทียมกัน ส่วนการที่ผู้ร้องที่ ๑ มีพฤติกรรมไม่จ่ายค่าตอบแทนเพิ่มเติมจำนวน ๑๕๐ บาทให้ผู้ร้องที่ ๑ เมื่อให้บริการรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางไปสนามบินซึ่งผู้ร้องที่ ๑ ประกาศตารางราคา/ค่าโดยสารสำหรับการเดินทางไปสนามบินจะบวกเพิ่มค่าบริการให้ผู้ขับขี่ ๑๕๐ บาท ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ร้องที่ ๑ ให้บริการเดินทางจากสนามบินดอนเมืองไปยังบ้านของผู้โดยสารจึงไม่ตรงตามที่ผู้ร้องที่ ๑ ประชาสัมพันธ์ซึ่งระบุค่าให้บริการเดินทางไปยังสนามบินจำนวน ๑๕๐ บาท ประเด็นดังกล่าวจึงเกิดจากความเข้าใจผิดหรือความคลาดเคลื่อนของผู้ร้องที่ ๑ กรณีจึงไม่เข้าลักษณะเป็นการใช้อำนาจตลาดหรืออำนาจต่อรองที่เหนือกว่ากำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นยอมรับข้อกำหนดบางประการที่แตกต่างจากที่ตกลงกันไว้ในสัญญา โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

กรณีผู้ร้องที่ ๑ ไม่ได้รับรายได้ตามที่โฆษณาจากผู้ร้องที่ ๑ ที่โฆษณาว่า หากให้บริการรถยนต์รับจ้างแบบราคาเหมากับผู้บริโภคจะมีรายได้พิเศษ คือ “ตัวคูณ” โดยจะเพิ่มให้สูงสุด ๓ เท่า ของค่าโดยสารซึ่งผู้ร้องที่ ๑ เข้าใจว่าจะได้ค่าโดยสารสูงกว่ามาตรฐานค่าโดยสาร ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ในเอกสารการสมัครเป็นผู้ให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ร้องที่ ๑ ยื่นต่อกรมการขนส่งทางบก ตัวคูณที่จะทำให้ได้รับรายได้ตามที่โฆษณาจะมีขึ้นในกรณีที่อุปสงค์และอุปทานขาดความสมดุลมิได้ทุกครั้งที่ได้รับบริการ อย่างไรก็ตาม ผู้ร้องที่ ๑ มิได้นำส่งพยานหลักฐานการให้บริการของตนในช่วงเวลาที่อุปสงค์และอุปทานขาดความสมดุลหรือไม่ ซึ่งเป็นสาระสำคัญในการพิจารณาตัวคูณ จึงไม่สามารถพิจารณาได้ว่าผู้ร้องที่ ๑ ไม่ได้รับค่าโดยสารตามโฆษณาหรือไม่ และกรณีผู้ร้องที่ ๑ และผู้ร้องที่ ๒ ร้องเรียนผู้ร้องที่ ๑ ผู้ร้องที่ ๒ และผู้ร้องที่ ๓

อนุญาตให้ผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลซึ่งมิได้จดทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้บริการรับส่งผู้โดยสารอย่างไม่เป็นธรรม ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบกมิได้อยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

กรณีผู้ถูกร้องที่ ๑ ชำระค่าปรับให้ผู้ขับขี่ที่ใช้รถไม่ถูกต้องตามประเภทที่จดทะเบียน ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ถูกร้องที่ ๑ ชำระค่าปรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ให้บริการกับผู้ถูกร้องที่ ๑ เป็นการช่วยเหลือผู้ขับขี่ตามความจำเป็นเพื่อให้มีจำนวนผู้ขับขี่เพียงพอต่อความต้องการเรียกรถของผู้โดยสาร หากผู้ขับขี่ไม่เพียงพอผู้โดยสารต้องรอรถเป็นเวลานานจะทำให้มีการเรียกใช้บริการลดลงและส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่จึงมีความจำเป็นต้องช่วยเหลือผู้ขับขี่เพื่อป้องกันมิให้สถานการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น รวมถึงการชำระค่าปรับดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้ขับขี่รายอื่นได้รับผลกระทบทำให้ไม่สามารถรับงานได้ เนื่องจากความต้องการใช้บริการของผู้โดยสารมีมากกว่าปริมาณผู้ขับขี่และไม่มีผู้ใดได้รับความเสียหาย ซึ่งรับฟังได้ด้วยเหตุผลอันชอบธรรมในทางเศรษฐศาสตร์ ธุรกิจ หรือการตลาด กรณีจึงไม่เข้าลักษณะเป็นการกำหนดเงื่อนไขทางการค้าอันเป็นการจำกัดหรือขัดขวางการประกอบธุรกิจของผู้อื่นอย่างไม่เป็นธรรมตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ และกรณีผู้ถูกร้องที่ ๑ และผู้ถูกร้องที่ ๓ มีพฤติกรรมปิดระบบการใช้บริการแอปพลิเคชันของผู้ขับขี่อย่างไม่เป็นธรรม ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ร้องทั้ง ๒ ราย มิได้นำส่งพยานหลักฐานและมิได้ชี้แจงข้อเท็จจริงว่าผู้ถูกร้องที่ ๑ และผู้ถูกร้องที่ ๓ ปิดระบบการใช้บริการแอปพลิเคชันของผู้ขับขี่อย่างไม่เป็นธรรมอย่างไร กรณีจึงยังไม่อาจรับฟังได้ว่าผู้ถูกร้องที่ ๑ และผู้ถูกร้องที่ ๓ มีพฤติกรรมปิดระบบการใช้บริการแอปพลิเคชันของผู้ขับขี่อันเข้าลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

กรณีจึงไม่มีมูลเพียงพอรับฟังได้ว่า พฤติกรรมของผู้ถูกร้องที่ ๑ ผู้ถูกร้องที่ ๒ และผู้ถูกร้องที่ ๓ เข้าหรืออาจเข้าลักษณะความผิดตามมาตรา ๕๐ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการพิจารณาการกระทำต้องห้ามของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางพิจารณาการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ จึงยุติเรื่อง

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๗