



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณี การแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ.

ระหว่าง
บริษัท ม.
บริษัท บ.

ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ

ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

การแจ้งผลการรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ม. ได้ยื่นแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจพร้อมเอกสารหลักฐาน ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๖ เพื่อขอแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ. ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยได้แจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการพิจารณาการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ. มีรายละเอียดดังนี้

๑. ข้อมูลผู้ประกอบการ

๑.๑ ผู้ประกอบการที่กระทำการรวมธุรกิจ

บริษัท ม. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxx จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเดนมาร์ก ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์แบบบูรณาการ (Integrated Transport and Logistics) อาทิ การขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) การบริการท่าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal Services) การขนส่งภาคพื้นดิน (Inland Transportation) การบริการภาคพื้นดิน (Inland Services) การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) การขนส่งสินค้านานาชาติ (Freight Forwarding) การลากจูงโดยเรือ (Harbor Towing) และการผลิตตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิได้ (Reefer Container Manufacturing) และถือครองสัดส่วนการลงทุนในตราสารทุนต่าง ๆ เพื่อเป็นเจ้าของในบริษัทซึ่งประกอบกิจการด้านโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้านานาชาติ การเช่าเหมา และกิจการขนส่งรูปแบบอื่น และให้บริการอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน

ทั้งนี้ บริษัท อพ. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxx จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเดนมาร์ก ซึ่งมีบริษัทย่อยและบริษัทในเครือทั่วโลกรวมกัน ๗๙๕ บริษัท รวมถึงเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดในบริษัท ม. ด้วยในประเทศไทย บริษัท อพ. มีบริษัทที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ จำนวน ๑๑ บริษัท แบ่งเป็นบริษัทย่อย (Subsidiaries) จำนวน ๙ บริษัท และบริษัทร่วมทุน (Joint Ventures) จำนวน ๒ บริษัท

๑.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท บ. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxxxxxxx จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเดนมาร์ก ประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการ (Project Logistics) ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองอาร์ฮัส (Aarhus) ประเทศเดนมาร์ก และมีการประกอบธุรกิจใน ๒๓ ประเทศทั่วโลก ธุรกิจหลักของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ อาทิ การให้บริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการ (Project Logistics) รวมถึงการขนส่งสินค้าสำหรับโครงการ การบริหารจัดการโครงการ (Project Management) การบริการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของโครงการ (Project Supply Chain Management) และการบริการให้คำปรึกษาด้านวิศวกรรม (Engineering Solutions) ทั้งนี้ บริษัท บ. มีบริษัทย่อยและบริษัทในเครือทั่วโลกรวมกัน ๓๗ บริษัท โดยในประเทศไทย บริษัท บ. มีบริษัทร่วมทุน (Joint Ventures) จำนวน ๑ บริษัท

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

บริษัท ม. ได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดในสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของบริษัท บ. จากผู้ถือหุ้นเดิม ตามสัญญาซื้อขายหุ้นฉบับลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๕ ทั้งนี้ การรวมธุรกิจดังกล่าวมีมูลค่าธุรกรรม ณ วันที่รวมธุรกิจ จำนวน xxx,xxx,xxx.xx โครเนอร์เดนมาร์ค หรือประมาณ x,xxx,xxx,xxx บาท

๓. โครงสร้างผู้ถือหุ้นหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ม. จะมีสัดส่วนหุ้นในบริษัท บ. ร้อยละ ๑๐๐

๔. ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท ม. เป็นบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์แบบบูรณาการ (Integrated Transport and Logistics) มีการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract Logistics Services) การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding Services) รวมถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) และบริการคลังสินค้าผ่านบริษัทในเครือทั่วโลก รวมถึงการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) บริการท่าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal Services) การขนส่งภาคพื้นดิน (Inland Transportation) บริการภาคพื้นดิน (Inland Services) การลากจูงโดยเรือ (Harbor Towing)

ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท บ. ประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการ (Project Logistics) มีการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการ รวมถึงการขนส่งสินค้าสำหรับโครงการผ่านวิธีการต่าง ๆ เช่น ทางรถบรรทุก ทางอากาศ ทางราง การบริการบริหารจัดการโครงการ (Project Management) การบริการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของโครงการ (Project Supply Chain Management) และบริการให้คำปรึกษาด้านวิศวกรรม (Engineering Solutions)

จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองรายในประเทศไทย พบว่า การขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล (Container Liner Shipping) คือ การให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ตามตารางเวลาที่กำหนดล่วงหน้าในเส้นทางประจำโดยผู้ให้บริการ นอกจากนี้ การบริการโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลจะให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลตามเส้นทางประจำซึ่งมีหมายกำหนดการที่แน่ชัด ดังนั้น ความสม่ำเสมอและความถี่ในการให้บริการจึงถือเป็นคุณลักษณะที่สำคัญที่ทำให้บริการดังกล่าวมีความแตกต่างจากการบริการเดินเรือขนส่งสินค้าเฉพาะกิจอย่างชัดเจน สำหรับการบริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการต่าง ๆ เป็นบริการเฉพาะที่เป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั่วโลก

และครอบคลุมการรวมกันของการออกแบบการขนส่ง (Solution Design) การขนส่งสินค้าเกินขนาด (Oversized Cargo) และบริการบริหารจัดการโครงการ (Project Management Services) ทั้งนี้ การให้บริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการจำเป็นต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการการขนส่งและความรู้ความเชี่ยวชาญที่ลึกซึ้งด้านเทคนิคเกี่ยวกับส่วนต่าง ๆ ของห่วงโซ่อุปทานที่มีความเฉพาะ

การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ. ไม่มีการประกอบธุรกิจในตลาดสินค้าหรือบริการที่ทับซ้อนแต่มีความสัมพันธ์ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล (Container Liner Shipping) กับการบริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการ (Specialized Project Logistics) สามารถสรุปได้ว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ คือ การขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) เพียงตลาดเดียว เนื่องจากในตลาดดังกล่าวมีรายได้ในประเทศไทยในปีที่ผ่านมาเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท

๕. ขอบเขตตลาด

๕.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

เมื่อพิจารณาการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจแล้ว พบว่า ทั้งสองรายมีการประกอบธุรกิจในประเทศไทย ซึ่งไม่มีการประกอบธุรกิจที่ทับซ้อนกันแต่มีความสัมพันธ์ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน นั่นคือ การขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล (Container Liner Shipping) กับการบริการโลจิสติกส์สำหรับโครงการต่าง ๆ โดยเฉพาะ (Specialized Project Logistics) ต่อมาพิจารณารายได้ในประเทศไทยในปีที่ผ่านมา พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีรายได้เกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ส่วนผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจมีรายได้ไม่ถึงหนึ่งพันล้านบาท ดังนั้น ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจกรณีนี้ คือ ตลาดการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) อย่างไรก็ตาม ในตลาดขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือจะพิจารณาขนาดของธุรกิจจากปริมาณจำหน่าย เช่น จำนวนคอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่ง โดยคิดเป็นหน่วยต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต (TEU) หรือต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๔๐ ฟุต (FFE) และมักจะไม่ใช่ยอดเงินขายในการวัดส่วนแบ่งตลาดเนื่องจากราคาการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรื่อนั้นจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับรูปแบบของสัญญาที่เข้าทำ ช่วงฤดูกาลทางเดินเรือ อุปสงค์และอุปทานในขณะนั้น เป็นต้น

● การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability)

การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability) ของตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจครั้งนี้ ได้แก่ ตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ พบว่า ผู้ใช้บริการต้องการบริการขนส่งสินค้าให้ทันกำหนดเวลาส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้าปลายทางซึ่งไม่สามารถพึ่งพาการบริการดังกล่าวจากการเดินเรือขนส่งสินค้าเฉพาะกิจได้ นอกจากนี้ ความยืดหยุ่นในพื้นที่สำหรับการจัดวางสินค้า คุณสมบัติข้อนี้ไม่อาจหาได้จากบริการให้บริการในลักษณะเช่าเหมาเรือขนส่งไม่ว่าจะทั้งลำหรือบางส่วน ดังนั้น วัตถุประสงค์ในการบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ จึงไม่สามารถทดแทนกันด้านอุปสงค์ด้วยวิธีการขนส่งช่องทางอื่นได้โดยง่าย

● การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability)

การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability) ของตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจครั้งนี้ ได้แก่ ตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ พบว่า มีกระบวนการให้บริการที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน การกำหนดตารางเวลาและเส้นทางเดินเรือประจำ รวมถึงคุณลักษณะของตู้และเรือขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะ เทคโนโลยีเครื่องมือเครื่องจักรต่าง ๆ แบบเฉพาะ และมีต้นทุนสูง ดังนั้น การให้บริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ จึงไม่สามารถทดแทนกันด้านอุปทานด้วยวิธีการขนส่งช่องทางอื่นได้โดยง่าย

๕.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

การให้บริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือประกอบด้วยเส้นทางเดินเรือที่เป็นเอกเทศโดยกำหนดจากท่าเรือขนส่งสินค้าต้นทางและปลายทาง อีกทั้งเส้นทางเดินเรือแต่ละเส้นมีลักษณะเฉพาะตัวขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง ประเภทของสินค้าที่จะขนส่ง ท่าเรือที่ให้บริการและระยะทางในการเดินเรือจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง ดังนั้น เส้นทางขาหนึ่งของการเดินเรือจึงเป็นตลาดแยกจากกันในแต่ละเที่ยว เนื่องจากเส้นทางการเดินเรือหนึ่งอาจมีความแตกต่างกันในแต่ละขาของเส้นทางอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อให้การกำหนดตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนั้น จึงเห็นควรให้กำหนดตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ขอบเขตตลาดในระดับประเทศ

๖. ส่วนแบ่งตลาด

การพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ เพื่อพิจารณาว่ากรณีการรวมธุรกิจครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเข้าข่ายต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจหรือไม่ โดยพิจารณาจากยอดเงินขายและส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจตามหลักเกณฑ์ในประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบกับประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) ในพื้นที่ประเทศไทยในปีที่ผ่านมา โดยแบ่งเป็นขาเข้าและขาออกมีรายละเอียดดังนี้

สำหรับตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๕ (ขาออก) เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด ได้แก่ (๑) บริษัท ม. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) (๒) บริษัท ช. และ (๓) บริษัท อ. สำหรับบริษัท บ. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) ไม่มีการประกอบธุรกิจในตลาดนี้ โดยเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดของบริษัท ม. ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจพบว่า ไม่เกินกว่าร้อยละ ๕๐ และมีได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกในตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันตั้งแต่ร้อยละ ๗๕ ขึ้นไป ดังนั้น ตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) ในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๕ (ขาออก) จึงไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใดที่เข้าข่ายหลักเกณฑ์ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓

สำหรับตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๕ (ขาเข้า) เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด ได้แก่ (๑) บริษัท ม. (ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ) (๒) บริษัท ช. และ (๓) บริษัท อ. สำหรับบริษัท บ. (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ) ไม่มีการประกอบธุรกิจในตลาดนี้ โดยเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดของบริษัท ม. ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจพบว่า ไม่เกินกว่าร้อยละ ๕๐ และมีได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกในตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันตั้งแต่ร้อยละ ๗๕ ขึ้นไป ดังนั้น ตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Liner Shipping) ในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๕ (ขาเข้า) จึงไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใดที่เข้าข่ายหลักเกณฑ์ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓

ประเด็นวินิจฉัย

การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ. 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. การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่งหรือไม่

คำวินิจฉัย

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่หนึ่ง คือ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ มีสถานะเป็นผู้ประกอบธุรกิจตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัท ม. และบริษัท บ. มีการประกอบธุรกิจผ่านบริษัทที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย จึงถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจ ตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

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

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้พิจารณาการรวมธุรกิจแล้วเห็นว่า บริษัท ม. เข้าถือหุ้นในบริษัท บ. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ซึ่งเป็นการเข้าซื้อหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง สิ้นวันใดวันหนึ่ง เพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่นตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยความสะดวก หรือการจัดการที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นที่ต้องวินิจฉัยเป็นประการที่สาม คือ การรวมธุรกิจดังกล่าวเป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่งหรือไม่

จากข้อเท็จจริงปรากฏว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ ตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือในพื้นที่ประเทศไทย พบว่า ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ ไม่มีผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดดังกล่าว เนื่องจากไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใดที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาเกินกว่าร้อยละ ๕๐ ขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ และไม่มีผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันเกินกว่าร้อยละ ๗๕ ขึ้นไป ในตลาดใดตลาดหนึ่ง ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศดังกล่าว

ต่อมาเมื่อพิจารณายอดขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจ ที่กระทำการรวมธุรกิจยอดขายเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ในตลาดบริการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ ในพื้นที่ประเทศไทย จึงถือว่าการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็น “การรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง” ตามความในข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

เมื่อการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ. เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง จึงเข้าข่ายต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ บริษัท ม. ได้กระทำการรวมธุรกิจกับบริษัท บ. เมื่อวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๖๖ และได้แจ้งผลการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๖ ถือเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กำหนด ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า มีมติเอกฉันท์รับทราบการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท บ. ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๖