



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณีการขนส่งสินค้าผ่านแดนในเขตพื้นที่จังหวัดตาก

ระหว่าง { คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ผู้กล่าวหา
บริษัท ข. คู่กรณีที่ ๑
นางสาว ก. คู่กรณีที่ ๒

ข้อร้องเรียน

ผู้ร้อง (บริษัท อ.) ใช้บริการท่าข้ามของคู่กรณีที่ ๑ ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยคู่กรณีที่ ๑ จัดคิวในการลงตู้สินค้าและจัดสรรปันส่วนการลงตู้สินค้าของบริษัทขนส่งแต่ละรายที่มาใช้บริการ ท่าข้ามของคู่กรณีที่ ๑ อย่างไม่เป็นธรรม คือ ให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งที่จะใช้บริการท่าข้ามของคู่กรณีที่ ๑ ลัดคิวในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นที่มาก่อน จนเกิดปัญหาสินค้าค้างที่ท่าข้ามจำนวนมาก นอกจากนี้คู่กรณีที่ ๑ ยังปล่อยข่าวว่า หากผู้ค้ารายใดใช้บริการขนส่งของผู้ร้อง จะไม่ให้ผู้ค้ารายนั้นนำรถขนส่ง สินค้าเข้าท่าข้ามของคู่กรณีที่ ๑

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงจากผู้ร้องรับฟังโดยสรุปได้ว่า ผู้ร้องประกอบธุรกิจให้บริการด้านการขนส่งสินค้า ภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนดำเนินพิธีการทางศุลกากร ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกในประเทศไทยโดยรับตู้คอนเทนเนอร์สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขนส่งทางรถบรรทุกไปยังคลังที่ด่านแม่สอดเพื่อผ่านแดนออกไปยังประเทศเมียนมาผ่านทางท่าข้าม โดยระบุท่าที่จะส่งสินค้าผ่านแดนตามความต้องการของลูกค้าว่าจะให้สินค้าลงที่ท่าใด เมื่อได้รับอนุญาตให้ลงท่าแล้ว จึงขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังท่าที่ได้รับอนุญาต ซึ่งท่า ๑๓ เป็นท่าข้ามที่ลูกค้าของผู้ร้องใช้บริการมากที่สุด เมื่อมีการตั้งบริษัท ค. ซึ่งประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยใช้ท่าข้ามเช่นเดียวกับผู้ร้อง ส่งผลให้โควตา การลงตู้คอนเทนเนอร์ในการข้ามท่าของผู้ขนส่งแต่ละรายเปลี่ยนไป โดยประมาณเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ คู่กรณีที่ ๑ ห้ามการลงสินค้าของผู้ร้องที่ท่า ๑๓ เป็นครั้งแรก แต่สามารถเจรจากับนายด่านทำให้ผู้ร้องสามารถลงสินค้าได้บ้างแต่ไม่ทั้งหมด ต่อมาเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ ปริมาณงานขนส่ง สินค้าของบริษัท ค. เพิ่มขึ้นจนบริหารจัดการไม่ทัน คู่กรณีที่ ๑ จึงขอชะลอการลงสินค้าที่ท่า ๑๓ ของ บริษัทขนส่งอื่น เป็นเหตุให้ผู้ร้องยื่นหนังสือต่อคู่กรณีที่ ๑ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายที่ผู้ร้องได้รับตลอดช่วงระยะเวลา

๒ ปีที่ผ่านมา คู่กรณีทั้งสองไม่พอใจ จึงห้ามการลงสินค้าของผู้ร้องอย่างถาวรตั้งแต่ประมาณเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นมา ทั้งนี้ผู้ร้องทราบจากลูกค้าของผู้ร้องว่าผู้ร้องไม่สามารถใช้บริการท่า ๑๓ ของคู่กรณีที่ ๑ ได้ นั้นเนื่องจากคู่กรณีที่ ๒ และพนักงานของคู่กรณีติดต่อทางโทรศัพท์ไปยังลูกค้าที่ใช้บริการของผู้ร้องเพื่อต่อว่ารวมทั้งได้เรียกลูกค้าของผู้ร้องให้เข้าร่วมประชุมรับฟังข้อชี้แจงโดยจำกัดสิทธิลูกค้าและบอกกล่าวห้ามไม่ให้ลูกค้าใช้บริการขนส่งสินค้าของผู้ร้อง หากลูกค้ารายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม คู่กรณีทั้งสองจะไม่เปิดตู้คอนเทนเนอร์ให้ลงสินค้าและจะไม่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าผ่านทางท่า แต่หากลูกค้าเปลี่ยนไปใช้บริการบริษัทขนส่งรายอื่นแทนก็จะลงสินค้าให้และให้ผ่านทางท่าได้ตามปกติ โดยไม่ได้ระบุว่าต้องไปใช้บริการของบริษัทใดเป็นการเฉพาะ ซึ่งสาเหตุที่คู่กรณีทั้งสองห้ามไม่ให้ลูกค้าของผู้ร้องใช้บริการของผู้ร้องนั้น คาดว่าเกิดจากการที่คู่กรณีทั้งสองไม่พอใจที่ผู้ร้องเคยมีข้อพิพาทเรื่องการเฉลี่ยสินค้าในการข้ามท่ากับคู่กรณีทั้งสอง การกระทำของคู่กรณีทั้งสองทำให้ลูกค้าส่วนใหญ่ของผู้ร้องเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนกับผู้ขนส่งรายอื่น จากเดิมมีลูกค้าใช้บริการขนส่งประมาณ ๖๕ ราย ปัจจุบันเหลือเพียง ๖ ราย ซึ่งเป็นลูกค้าที่ใช้บริการคลังอื่น และจากที่เคยขนส่งสินค้าผ่านแดนเดือนละประมาณ ๔๕๐ - ๕๐๐ ตู้คอนเทนเนอร์ เหลือเพียงเดือนละประมาณ ๑๐๐ ตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้บริการผ่านทางอื่น ซึ่งผู้ร้องพยายามหารายได้ชดเชยด้วยการบอกกล่าวจูงใจให้ลูกค้าของผู้ร้องย้ายไปใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนออกทางท่าอื่น แต่ก็ได้ผลเฉพาะลูกค้าที่ขนส่งสินค้าประเภทอื่นนอกจากรถยนต์มือสอง เพราะท่า ๑๓ มีตลาดรถยนต์มือสองและตลาดจักรยานซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับจากผู้ซื้อชาวเมียนมามากที่สุด ผู้ร้องเคยขอย้ายไปลงท่าอื่นเช่น ท่า ๓๓ หรือท่า ๑๐ แต่ลูกค้าทั้งชาวเมียนมาและชาวปากีสถานโดยเฉพาะผู้นำเข้าส่งออกรถยนต์มือสองและจักรยานไม่ยอมเสี่ยงเปลี่ยนไปใช้ท่าอื่น เนื่องจากไม่มีผู้ซื้อชาวเมียนมาตามไปซื้อ ลูกค้าผู้นำเข้าส่งออกจึงยอมเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งของบริษัทอื่นแทน ส่วนท่าอื่นจะทดแทนได้เฉพาะสินค้าประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถยนต์มือสองและจักรยาน หรือกรณีที่มีมือเดออร์จากผู้ซื้อทางฝั่งเมียนมาโดยตรง โดยไม่ต้องมีการซื้อขายกันผ่านตลาดของคู่กรณี นอกจากนี้เคยเกิดเหตุการณ์ที่คู่กรณีทั้งสองปฏิเสธการลงสินค้าของผู้ร้องที่ท่า ๑๓ โดยการแจ้งลูกค้าหรือตัวแทนของลูกค้าที่รอลงสินค้าอยู่ที่ท่าว่า ถ้าเป็นผู้สินค้าของผู้ร้องจะไม่เปิดสินค้าและลงสินค้าให้ จนต้องติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรขอย้ายท่าไปลงสินค้าที่ท่าอื่นที่สามารถทดแทนได้ตามที่ลูกค้ากำหนด ซึ่งลูกค้าจะไปตกลงกับผู้รับทางเมียนมาเอง ดังปรากฏในรายงานการนำของลงท่า นอกจากนี้ยังปรากฏข้อเท็จจริงว่า พนักงานของผู้ร้องเคยดำเนินการขออนุญาตย้ายท่าโดยทำคำร้องทั่วไป เรื่อง ขอย้ายท่าการส่งออกนอกทางอนุมัติไปขนส่งสินค้า (ผ่านแดน) ซึ่งด่านศุลกากรแม่สอดให้ระบุเหตุผลว่า ขอย้ายท่า “เนื่องจากลูกค้าไม่สะดวกที่จะรับของ ท่า ๑๓” แต่พนักงานของผู้ร้องให้เปลี่ยนเป็น “ท่า ๑๓/๑ ไม่ลงของให้” ตามข้อเท็จจริงและตามที่ปรากฏในสำเนาเอกสารที่มอบให้เจ้าหน้าที่ก่อนหน้านี ซึ่งด่านศุลกากรก็ยอมรับเหตุผลดังกล่าว

ส่วนสาเหตุที่คู่กรณีทั้งสองปฏิเสธการลงสินค้าของผู้ร้องนั้น เนื่องจากผู้ร้องฟ้องคู่กรณีทั้งสองเรื่องรถติดค้ำนานและลงสินค้าล่าช้า รวมทั้งมีการเอื้อประโยชน์แก่บริษัท ค. เนื่องจากคู่กรณีที่ ๑ จัดทะเบียนเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนเองจากเดิมที่ทำธุรกิจท่าข้ามอย่างเดียว โดยในสมัยที่ยังใช้ระบบถ่วงลำ ผู้ร้องเป็นผู้ขนส่งรถยนต์มือสองผ่านแดนแต่เพียงรายเดียว แม้ต่อมามีบริษัทขนส่งสินค้ารถยนต์มือสองอื่นเกิดขึ้น ก็ยังคงแบ่งลูกค้ากันได้ ในระยะเริ่มแรกที่คู่กรณีที่ ๑ มาทำธุรกิจขนส่งสินค้าเอง ยังไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญกว่าจ้างผู้ร้องดำเนินการพิธีการศุลกากรและขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ในชื่อของบริษัท ค. แต่เมื่อบริษัท ค. มีความเชี่ยวชาญ

กลับเลิกจ้างบริการผู้ร้องและดำเนินการขนส่งเองในราคาที่ถูกกว่าผู้ร้อง ประมาณ ๓๕,๐๐๐ บาทต่อตู้ และกีดกัน การให้บริการของผู้ร้อง โดยไม่ให้ลูกค้าของผู้ร้องลงสินค้าผ่านท่า ๑๓ อีก

สำหรับข้อเท็จจริงในส่วนของคุณกรณีนั้น ได้ความว่า คุณกรณีที่ ๑ โดยคุณกรณีที่ ๒ ให้การเมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๒ รับฟังได้ว่า คุณกรณีที่ ๑ ประกอบธุรกิจท่าข้าม ท่า ๑๓/๑ โดยคุณกรณีที่ ๒ เป็นผู้มีอำนาจ ในการบริหารงานแต่เพียงผู้เดียว ให้บริการขนสินค้าออกจากตู้สินค้าและขนถ่ายสินค้าผ่านแดนไปขึ้นฝั่ง ประเทศเมียนมา และให้เข้าพื้นที่ภายในบริเวณท่า ๑๓/๑ หากผู้นำเข้าส่งออกสินค้าประสงค์จะใช้บริการท่า ๑๓/๑ ผู้นำเข้าส่งออกสินค้าจะแจ้งไปยังผู้ขนส่งสินค้า (shipping) ว่าประสงค์จะลงสินค้าเพื่อผ่านแดนที่ท่าใด ทางผู้ขนส่งจะแจ้งคุณกรณีที่ ๑ ว่าจะมีสินค้ามาลงที่ตู้ คุณกรณีที่ ๑ จะจัดคิวและกำหนดปริมาณตู้ที่แต่ละผู้ขนส่งสินค้า จะลงได้ในแต่ละวัน จากนั้นเมื่อสินค้ามาถึง คุณกรณีที่ ๑ จะแจ้งว่าตู้สินค้ามาถึงแล้ว ทางผู้ขนส่งหรือเจ้าของสินค้า จะต้องมาเผื่อเปิดตู้เพื่อกำกับการขนถ่ายสินค้าผ่านแดน หากผู้ขนส่งหรือเจ้าของสินค้าไม่ยอมมาหรือมาช้า ทำให้ลงของช้า คุณกรณีที่ ๑ จะมีมาตรการลงโทษไม่ให้ลงสินค้าในวันถัดไป ปัจจุบันคุณกรณีที่ ๑ ไม่ให้ผู้ร้อง ขนถ่ายสินค้าผ่านท่า ๑๓ แล้ว เนื่องจากสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่า ๑๓ มีจำนวนมาก จึงมีข้อจำกัดในการขนถ่าย สินค้าผ่านแดน โดยจำกัดจำนวนตู้สินค้าที่ลงได้และต้องมีการจัดคิวจัดสรรปันส่วนตามที่ท่าสามารถรับได้ ทำให้ผู้ร้องเห็นว่าเป็นการเอื้อประโยชน์แก่บริษัท ค. ที่มีความสัมพันธ์ทางเครือญาติเกี่ยวข้องกับคุณกรณีทั้งสอง จึงร้องเรียนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากคุณกรณีทั้งสองด้วย โดยผู้ร้องทำหนังสือ แจ้งคุณกรณีทั้งสองให้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ร้อง จากกรณีที่ผู้ร้องไม่สามารถขนถ่ายสินค้าข้ามไปยังจังหวัดเมียวดี ประเทศเมียนมา ได้ภายใน ๑ วัน และกรณีมีรถยนต์มือสองที่คงค้างไว้ที่ท่า ๑๓ แล้วได้รับความเสียหาย จึงทำให้คุณกรณีที่ ๒ ในฐานะผู้จัดการท่า ๑๓ ซึ่งเห็นว่าท่าเป็นพื้นที่ของคุณกรณี จะให้ใครเข้าหรือไม่ให้ใครเข้าก็ได้ จึงไม่อนุญาตให้ผู้ร้องขนถ่ายสินค้าผ่านท่า ๑๓ อีกต่อไป โดยแจ้งต่อต้านศุลกากรว่าจะไม่ให้ผู้ร้องลงสินค้า ที่ท่า ๑๓ อีก และเรียกลูกค้า (ผู้นำเข้าส่งออกสินค้า) ที่ประสงค์จะขนถ่ายสินค้าผ่านท่า ๑๓ ทั้งหมด (ไม่ได้เจาะจงเฉพาะลูกค้าของผู้ร้อง) มาประชุมกันที่ท่า ๑๓ ในช่วงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑ แจ้งว่า จะไม่ให้ผู้ร้อง ขนถ่ายสินค้าผ่านท่า ๑๓ ของคุณกรณีทั้งสองอีก ลูกค้าจะใช้บริการขนส่งของบริษัทใดก็ได้ แต่ต้องไม่ใช่บริการ ขนส่งของผู้ร้อง โดยคุณกรณีทั้งสองให้โอกาสลูกค้าในการเปลี่ยนบริษัทขนส่งภายในเวลา ๒ เดือน คุณกรณีทั้งสอง ไม่ให้ผู้ร้องลงสินค้าตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๑ เป็นต้นไป ในการแจ้งนี้ไม่ได้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด และคุณกรณีทั้งสองไม่ได้แจ้งต่อผู้ร้องโดยตรงว่าจะไม่ให้ลงสินค้า เนื่องจากไม่ติดต่อกันอีกแล้วเพราะมีปัญหา ฟ้องร้องกันทำให้ไม่อยากยุ่งเกี่ยวกับอีก ทั้งนี้ ลูกค้าบางรายจึงต้องทำการย้ายท่าเพราะยังคงใช้บริการของผู้ร้อง และท่าที่คุณกรณีทั้งสองทราบ หลังจากผู้ร้องไม่ได้นำสินค้ามาลงที่ท่า ๑๓/๑ แล้ว ลูกค้าส่วนใหญ่เปลี่ยนไปใช้ บริการขนส่งสินค้ากับห้างหุ้นส่วนจำกัด ช. และบริษัท ค. ซึ่งได้ประโยชน์จากกรณีนี้บ้าง มีงานเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ไม่ได้ส่งผลอย่างเป็นสาระสำคัญ เนื่องจากบริษัท ค. มีฐานลูกค้าเดิมที่เป็นรายใหญ่อยู่แล้ว โดยบริษัท ค. อยู่ภายใต้การบริหารของนาย ธ. ซึ่งเป็นน้องชายของตน ทั้งนี้ การบริหารงานบริษัทดังกล่าวไม่ได้รับการควบคุม นโยบายการบริหารจากคุณกรณีทั้งสองเลยแม้จะเป็นบุคคลในครอบครัว ต่อมาคุณกรณีที่ ๑ โดยคุณกรณีที่ ๒ ให้การ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๓ ว่า สาเหตุที่คุณกรณีที่ ๑ จำเป็นต้องจำกัดจำนวนการลงสินค้าต่อวัน เนื่องมาจาก ความสามารถในการให้บริการของคุณกรณีที่ ๑ มีเพียงประมาณ ๔๐ ตู้ต่อวัน โดยเฉลี่ยโควตาให้แก่บริษัทผู้ขนส่ง สินค้าแต่ละราย ลำดับการมาถึงก่อนหลัง และการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากรที่ถูกต้องและครบถ้วน

ส่วนข้อเท็จจริงที่คู่กรณีที่ ๑ ชี้แจงแก้ข้อกล่าวหาเป็นหนังสือ ลงวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ให้การว่า ช่วงต้นเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑ ได้แจ้งแก่ลูกค้าผู้ใช้บริการในความหมายเชิงว่าหากจะใช้บริการทำข้ามนี้ จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงร่วมกัน หากผู้ร้องไม่ปฏิบัติตามระเบียบร่วมกันเกี่ยวกับการจัดลำดับคิว ก็จะไม่ให้ผู้ร้อง เข้ามาใช้บริการทำข้ามสินค้าอีกต่อไป ซึ่งคู่กรณีทั้งสองเห็นว่าเป็นมูลเหตุของการร้องเรียนว่าคู่กรณีที่ ๑ กระทบการ โดยไม่เป็นธรรมขัดขวางการประกอบธุรกิจของผู้ร้อง แต่ความจริงแล้วเป็นเพียงข้อความที่ตักเตือนเกี่ยวกับการร่วมกันบริหารจัดการ จัดลำดับก่อนหลัง และประสานการทำงานร่วมกันของทุกฝ่ายระหว่างคู่กรณีที่ ๑ กับลูกค้า ผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ถือปฏิบัติร่วมกันตลอดมา ไม่ได้มีความหมายเป็นการปฏิเสธที่จะไม่ให้บริการผู้ร้อง ในการเข้ามาใช้บริการแต่อย่างใด ผู้ร้องยังสามารถใช้บริการทำข้ามได้และจะต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อตกลง การประสานงานการจัดลำดับคิวก่อนหลังของผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ซึ่งภายหลังปรากฏว่าผู้ร้องยอมรับและยังคง เข้ามาใช้บริการทำข้ามของคู่กรณีที่ ๑ และยอมรับที่จะปฏิบัติตามการบริหารจัดการจัดลำดับก่อนหลัง และประสานการทำงานร่วมกันทุกฝ่าย ระหว่างเดือนเมษายน ๒๕๖๑ ถึงเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ คู่กรณีที่ ๑ ให้บริการผู้ร้อง รวมจำนวนทั้งสิ้น ๙๒๑ ตู โดยแยกเป็นเฉพาะระหว่างเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑ ก็มี การเปิดตู้สินค้า ขนถ่ายสินค้า ณ ท่าข้ามของคู่กรณีที่ ๑ จนถึงเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ รวมทั้งสิ้นถึง ๑๗๗ ตู จนกระทั่งผู้ร้อง ได้เปลี่ยนไปใช้บริการทำข้ามอื่น ไม่เกี่ยวข้องหรือทำธุรกิจร่วมกันกับคู่กรณีที่ ๑ อีกต่อไป

ประเด็นวินิจฉัย

กรณีมีประเด็นที่ต้องวินิจฉัย ดังนี้

๑. คู่กรณีที่ ๑ เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด กระทบการในลักษณะต้องห้าม ตามมาตรา ๕๐ อันเป็นความผิดตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่
๒. คู่กรณีที่ ๑ กระทบการใด ๆ อันเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการรายอื่น ในลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๕๗ อันเป็นความผิดตามมาตรา ๘๒ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ และมีบุคคลตามมาตรา ๘๔ ที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

คำวินิจฉัย

การพิจารณาว่าคู่กรณีที่ ๑ เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด กระทบการในลักษณะ ต้องห้ามตามมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ นั้น ต้องพิเคราะห์ เป็นเบื้องต้นก่อนว่า คู่กรณีที่ ๑ เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่ แล้วจึงพิเคราะห์ต่อไปว่า มีการกระทำในลักษณะต้องห้าม หรือไม่

แม้ในการแสวงหาข้อเท็จจริงปรากฏว่าคู่กรณีที่ ๑ มีส่วนแบ่งตลาดเกินกว่าร้อยละ ๕๐ จากการพิจารณาขอบเขตตลาดการให้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนตามทางอื่นนอกทางอนุมติ (ท่าข้ามธรรมชาติ) ในพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยพิจารณาสินค้าผ่านแดนเฉพาะประเภทรถยนต์มือสอง เนื่องจากพฤติกรรมการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปของผู้ร้องนั้นให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าประเภทรถยนต์มือสอง ซึ่งคิดเป็น สัดส่วนรายได้มากที่สุดของผู้ร้อง แต่เมื่อพิจารณาข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ปี ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นข้อมูล ปีที่ผ่านมาปรากฏว่า ยอดเงินขายของคู่กรณีที่ ๑ มีจำนวนรวมไม่เกินกว่าหนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ดังนี้ คู่กรณีที่ ๑

ยอมมิใช้ผู้ประกอบการซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบการซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๑ จึงมีต้องพิจารณาว่าคู่กรณีที่ ๑ มีการกระทำในลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป

ประเด็นในการพิจารณาการกระทำความผิดจึงมีเพียงประเด็นเดียว คือคู่กรณีที่ ๑ กระทำการใด ๆ อันเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการรายอื่น ตามมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิเคราะห์แล้วเห็นว่า ผู้ร้อง ผู้ประกอบการก็นำเข้าและส่งออกสินค้าเคยได้รับการบอกกล่าวจากคู่กรณีในทำนองเดียวกันว่า หากยังใช้บริการขนส่งของผู้ร้อง จะไม่ให้นำสินค้าลงท่าและลงสินค้าให้ อีกทั้งคู่กรณียังคงให้ถ้อยคำยอมรับว่า ได้เรียกลูกค้าผู้นำเข้าส่งออกสินค้าที่ประสงค์จะใช้บริการท่าข้าม ๑๓ ทั้งหมด มาประชุมกันในช่วงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑ โดยแจ้งว่าจะไม่ให้ผู้ร้องขนถ่ายสินค้าผ่านทางท่า ๑๓ ของคู่กรณีทั้งสองอีก และลูกค้าจะใช้บริการขนส่งของบริษัทใดก็ได้ แต่ต้องไม่ใช้บริการขนส่งของผู้ร้อง โดยคู่กรณีให้โอกาสลูกค้าในการเปลี่ยนบริษัทขนส่งภายในเวลา ๒ เดือน และคู่กรณีทั้งสองไม่ให้ผู้ร้องลงสินค้าตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๑ ประกอบกับคู่กรณีที่ ๑ โดยคู่กรณีที่ ๒ เองได้ให้ถ้อยคำไว้ในบันทึกถ้อยคำเมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๒ ว่ามีการปฏิเสธไม่ให้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนแก่ผู้ร้องจริงเนื่องจากผู้ร้องดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากคู่กรณีที่ ๑ และทำเป็นพื้นที่ของคู่กรณีที่ ๑ ที่จะให้ใครเข้าหรือไม่ให้ใครเข้าก็ได้ และได้แจ้งเป็นการทั่วไปให้ลูกค้าที่ประสงค์จะขนถ่ายสินค้าผ่านทางท่า ๑๓ ทั้งหมด (ไม่ได้เจาะจงว่าเป็นลูกค้าของผู้ร้อง) เปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งสินค้าจากผู้ให้บริการรายอื่นที่มีใช้ผู้ร้อง แม้ต่อมาคู่กรณีที่ ๑ จะให้ถ้อยคำ เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และทำคำชี้แจงเป็นหนังสือลงวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ปฏิเสธการกระทำความผิดโดยได้ให้การแก้ต่างว่า เป็นเพียงข้อความที่ตักเตือนเกี่ยวกับการร่วมกันบริหารจัดการจัดลำดับก่อนหลังและประสานการทำงานร่วมกันของทุกฝ่ายระหว่างคู่กรณีกับลูกค้าผู้ใช้บริการเท่านั้น ผู้ร้องไม่ยอมรับข้อกำหนดและเงื่อนไขเรื่องการจัดลำดับและจำกัดจำนวนการลงสินค้าที่คู่กรณีที่ ๑ ประกาศให้ลูกค้าทราบเป็นการทั่วไปเอง ประกอบกับข้อพิพาทที่มีอยู่เดิมและอาจจะมีเพิ่มขึ้นในอนาคตหากยังคงทำธุรกิจร่วมกัน จึงได้ปฏิเสธไม่ให้บริการกับผู้ร้อง ซึ่งก็ไม่ได้ให้การหักล้างพยานหลักฐานของผู้ร้องและผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้าทั้ง ๔ ราย จึงไม่ทำให้ข้อเท็จจริงที่ว่า คู่กรณีที่ ๑ ได้มีการบอกกล่าวว่าถ้ายังใช้บริการของผู้ร้องจะไม่ให้นำสินค้าลงท่าและไม่ลงสินค้าให้ นั้นเปลี่ยนแปลงไป คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิเคราะห์พยานหลักฐานต่าง ๆ แล้ว เห็นว่า มีน้ำหนักเพียงพอรับฟังได้ว่าคู่กรณีที่ ๑ เรียกลูกค้าของตนไปประชุมเพื่อแจ้งเงื่อนไขให้เลิกใช้บริการขนส่งของผู้ร้อง และมีพฤติกรรมห้ามไม่ให้ผู้นำเข้าส่งออกใช้บริการขนส่งของผู้ร้องใช้บริการท่าข้าม ๑๓ ของคู่กรณีจริง และเป็นการกำหนดไม่ให้ลูกค้าของตนไปใช้บริการของผู้ร้องซึ่งมีลักษณะเป็นการกำหนดเงื่อนไขทางการค้าที่จำกัดหรือขัดขวางการประกอบธุรกิจของผู้ร้องแล้ว

ประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไป คือ เงื่อนไขที่คู่กรณีกำหนดนั้นมีลักษณะเป็นการกระทำที่ไม่เป็นธรรม ตามข้อ ๑๑ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวปฏิบัติในการพิจารณาการกระทำอันเป็นผลเสียหายแก่ผู้ประกอบการรายอื่น พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๑ หรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่าเหตุผลในการกำหนดเงื่อนไขไม่ให้ผู้ร้องใช้ท่า ๑๓ ของคู่กรณีนั้น เป็นเหตุผลที่เกิดจากการที่ผู้ร้องเรียกให้คู่กรณีชำระค่าเสียหายซึ่งมีมูลเหตุมาจากข้อพิพาทที่มีมาแต่เดิม มิใช่จากปัญหาที่ผู้ร้องไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในการลงสู่สินค้าที่คู่กรณีกำหนดเงื่อนไขที่คู่กรณีกำหนดจึงถือเป็นการกระทำที่ไม่เคยมีการปฏิบัติมาก่อนที่มีใช้การดำเนินการตามธุรกิจปกติ แต่เกิดจากความขัดแย้งที่คู่กรณีมีกับผู้ร้องอันมิใช่เหตุผลอันชอบธรรมในทางธุรกิจที่จะกระทำได้อย่างใด อีกทั้งไม่มีข้อเท็จจริงใดที่สนับสนุนว่าการกระทำดังกล่าวสามารถรับฟังได้ด้วยเหตุผลอันชอบธรรมไม่ว่าในทางธุรกิจ การตลาด หรือทางเศรษฐศาสตร์

ประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไป คือ การกระทำของผู้ร้องที่มีการกำหนดเงื่อนไขที่ไม่มีเหตุผลอันสมควรอันเป็นการขัดขวางการประกอบธุรกิจของผู้ร้องนั้น ส่งผลให้ผู้ร้องได้รับความเสียหายหรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาจากหลักฐานที่ปรากฏแล้ว เห็นว่ามีความเสียหายต่อผู้ร้องจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจ คือ การสูญเสียรายได้ของผู้ร้อง จากจำนวนรายได้เฉลี่ย เดือนละ xx,xxx,xxx บาท หลังจากคู่กรณีทั้งสองกระทำการดังกล่าวทำให้รายได้เฉลี่ยของผู้ร้องเหลือไม่ถึง xx,xxx,xxx บาท ต่อเดือน และส่งผลให้รายได้รวมของผู้ร้องในปี ๒๕๖๑ ลดลงจากปี ๒๕๖๐ จำนวน xx,xxx,xxx บาท ตลอดจนโอกาสทางธุรกิจของผู้ร้องที่ต้องเสียไปจากการที่ไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านท่า ๑๓ ได้อย่างสิ้นเชิง จนต้องไปขนส่งผ่านท่าอื่น การกระทำดังกล่าวของคู่กรณีทั้งสองจึงก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ร้องตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวปฏิบัติในการพิจารณาการกระทำอันเป็นผลเสียหายแก่ผู้ประกอบการรายอื่น พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๕ แล้ว

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเสียงข้างมาก เห็นว่าการกระทำของคู่กรณีที่ ๑ ที่กำหนดเงื่อนไขไม่ให้ลูกค้าของตน ใช้บริการของผู้ร้องถ้าหากต้องการจะใช้ท่าข้ามของคู่กรณีที่ ๑ และปรากฏความเสียหายต่อผู้ร้องนั้น เป็นความผิดตามมาตรา ๕๗ (๓) และมาตรา ๘๒ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวปฏิบัติในการพิจารณาการกระทำอันเป็นผลเสียหายแก่ผู้ประกอบการรายอื่น พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๑ ข้อ ๑๐ (๔) การกำหนดเงื่อนไขบังคับโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ให้ลูกค้าต้องซื้อสินค้าหรือบริการอื่นจากตนหรือจากผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น หากลูกค้าจะซื้อสินค้าหรือบริการชนิดที่ต้องการจากตน ข้อ ๑๐ (๖) การกำหนดเงื่อนไขทางการค้าที่จำกัดหรือขัดขวางการประกอบธุรกิจของคู่ค้ากับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นอย่างไม่เป็นธรรม ซึ่งมีโทษปรับทางปกครองในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของรายได้ในปีที่กระทำความผิด โดยกรรมการเสียงข้างมาก เห็นควรให้กำหนดโทษปรับทางปกครองในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราค่าปรับสูงสุดของรายได้ในปีที่กระทำความผิด คือ ร้อยละ x ของรายได้ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่ xx,xxx,xxx บาท เป็นจำนวน ๙๕,๙๑๔.๓๖ บาท

ส่วนคู่กรณีที่ ๒ เป็นกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทและเป็นผู้สั่งการหรือกระทำการให้คู่กรณีที่ ๑ กระทำความผิด จึงต้องรับโทษเช่นเดียวกับคู่กรณีที่ ๑ ด้วย ซึ่งคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเสียงข้างมาก เห็นควรกำหนดโทษปรับทางปกครองในอัตราร้อยละ ๑๐ ของค่าปรับทางปกครองที่ปรับคู่กรณีที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๙,๕๙๑.๔๔ บาท

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้ามีมติโดยเสียงข้างมากกว่า การกระทำของคู่กรณีที่ ๑ เป็นความผิดตามมาตรา ๕๗ (๓) และมาตรา ๘๒ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวปฏิบัติในการพิจารณาการกระทำอันเป็นผลเสียหายแก่ผู้ประกอบการรายอื่น พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๑ ข้อ ๑๐ (๔) และข้อ ๑๐ (๖) และกำหนดโทษปรับทางปกครองแก่คู่กรณีที่ ๑ และคู่กรณีที่ ๒ เป็นจำนวนเงิน ๙๕,๙๑๔.๓๖ บาท (เก้าหมื่นห้าพันเก้าร้อยสิบสี่บาทสามสิบหกสตางค์) และ ๙,๕๙๑.๔๔ บาท (เก้าพันห้าร้อยเก้าสิบเอ็ดบาทสี่สิบสี่สตางค์) ตามลำดับ

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
๑๖ เมษายน ๒๕๖๓

สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า