



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณี ผลการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจ
ระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย.

ระหว่าง	บริษัท อ.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจ
	บริษัท ย.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

ข้อเท็จจริง

ด้วยบริษัท อ. ได้ยื่นคำขออนุญาตรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐานตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ เพื่อให้คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย. โดยต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ก่อนกระทำการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ประเด็นวินิจฉัย

การพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย. อันอาจก่อให้เกิดการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามความในข้อ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด จะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าก่อนกระทำการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ เห็นควรอนุญาตให้รวมธุรกิจหรือไม่

คำวินิจฉัย

การพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจว่าอยู่ภายใต้บังคับมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาอยู่ว่า การกระทำการรวมธุรกิจกรณีนี้ ก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่ ซึ่งตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ข้อ ๓ (๒) “ผู้ประกอบการ

สามารถรวมในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่ง หรือบริการใดบริการหนึ่งที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันตั้งแต่ร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป” เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด โดยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ได้วิเคราะห์ผลการศึกษาประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. โครงสร้างผู้ถือหุ้น

บริษัท อ. ในฐานะผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจ และบริษัท ย. ในฐานะผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ โดยบริษัท อ. จะกระทำการรวมธุรกิจกับบริษัท ย. โดยการเข้าซื้อหุ้นที่ประเทศญี่ปุ่น และก่อนกระทำการรวมธุรกิจ บริษัท ย. ในฐานะผู้ขายจะดำเนินการ (๑) ปรับโครงสร้างภายในของกลุ่มบริษัทในประเทศไทย และ (๒) ดำเนินแผนการแยกธุรกิจ เพื่อแยกธุรกิจรถบรรทุกกับธุรกิจรถบรรทุก เพื่อให้บริษัท ย. เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายรถบรรทุกในประเทศไทย ก่อนดำเนินการรวมธุรกิจต่อไป

การเข้าซื้อหุ้นดังกล่าวถือเป็นการเข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของธุรกิจอื่น เพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยความสะดวก หรือการจัดการ อันเป็นลักษณะของการรวมธุรกิจ ตามความในมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. โครงสร้างตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตรวมธุรกิจ

๒.๑ การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย. ตลาดสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตรวมธุรกิจ คือ ตลาดรถบรรทุกในประเทศไทย

๒.๒ การกำหนดขอบเขตตลาด

๑) ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องเนื่อง (Relevant Product Market)

๑.๑) การทดแทนด้านอุปสงค์

เมื่อพิจารณาขอบเขตตลาดสินค้าในด้านอุปสงค์ พบว่า รถบรรทุกแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในด้านราคา น้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight: GVW) และความสามารถในการบรรทุกสูงสุดตามแผนหรือนโยบายการใช้งานรถบรรทุกของลูกค้า ทำให้ผู้ผลิตรถบรรทุกแต่ละรายจะผลิตรถบรรทุกตามคุณสมบัติที่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายต้องการเป็นสำคัญ สามารถแบ่งประเภทตามน้ำหนัก (GVW) ได้ ๓ ประเภทดังนี้

(๑) รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Duty: HD) หมายถึง รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก (GVW) มากกว่า ๑๕ ตันขึ้นไป

(๒) รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Duty: MD) หมายถึง รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก (GVW) ตั้งแต่ ๖ ตัน แต่ไม่เกิน ๑๕ ตัน

(๓) รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Duty: LD) หมายถึง รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุก (GVW) ตั้งแต่ ๓.๕ ตัน แต่ไม่ถึง ๖ ตัน

ในมุมมองของลูกค้า หากลูกค้าไม่พบรถบรรทุกที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ที่ตนต้องการในกลุ่มรถบรรทุกในประเภทเดียวกัน ลูกค้าก็สามารถเลือกรถบรรทุกจากกลุ่มรถบรรทุกในประเภทอื่น ๆ ได้ โดยเฉพาะระหว่างกลุ่มรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HD) และรถบรรทุกขนาดกลาง (MD) เนื่องจากรถบรรทุกทั้งขนาดใหญ่และขนาดกลาง เป็นสินค้าที่มีวัตถุประสงค์หลักในการใช้สำหรับการขนส่งสัมภาระขนาดใหญ่และระยะเดินทางไกล ในขณะที่รถบรรทุกขนาดเล็ก (LD) เหมาะสำหรับการเดินทางในเมือง เนื่องจากมีขนาดโครงสร้างและตัวถังที่เล็กกว่าและสามารถเดินทางไปที่ตัวเมืองได้ครอบคลุมมากกว่ารถบรรทุกขนาดใหญ่หรือขนาดกลาง ดังนั้น ในสายตาของผู้บริโภค ความสามารถในการทดแทนด้านอุปสงค์ระหว่างรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD) และตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LD) สามารถทดแทนกันได้โดยไม่สมบูรณ์ (Imperfect Substitution)

๑.๒) การทดแทนด้านอุปทาน

เมื่อพิจารณาขอบเขตตลาดสินค้าในด้านอุปทาน พบว่า การผลิตรถบรรทุกหรือยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ จะต้องประกอบด้วย ห้องโดยสาร (Cabs) หรือแพลตฟอร์มคนขับ ขึ้นส่วนและอุปกรณ์ภายใน โดยในมุมมองของผู้ผลิต การผลิตรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HD) และขนาดกลาง (MD) สามารถใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ชุดเดียวกัน โดยมีความแตกต่างกันเพียงฐานโครงสร้างของรถบรรทุก ขณะที่ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตรถบรรทุกขนาดเล็ก (LD) จำเป็นต้องใช้กระบวนการผลิตชิ้นส่วนที่แตกต่างกัน และการผลิตรถบรรทุกจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก อีกทั้งมีกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนแตกต่างกันตามความต้องการของลูกค้า จากการทดแทนด้านอุปสงค์ เห็นว่า ตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HD) และตลาดรถบรรทุกขนาดกลาง (MD) เป็นตลาดที่สามารถทดแทนกันได้ แต่ไม่สามารถทดแทนตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (LD) สรุปได้ว่าตลาดที่มีการทับซ้อนกัน คือ ตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD)

๒) ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

เมื่อพิจารณาขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ พบว่า ลูกค้าจะซื้อรถบรรทุกจากตัวแทนจำหน่ายรถบรรทุกของผู้ผลิตรถบรรทุก ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย หรือซื้อจากผู้ผลิตรถบรรทุกผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายของผู้ผลิตรถบรรทุกเองโดยตรง ซึ่งการซื้อผ่านช่องทางใดก็ตามจะทำให้ลูกค้าได้รับสินค้าที่ตนต้องการเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ รถบรรทุกขนาดใหญ่ (HD) ขนาดกลาง (MD) และขนาดเล็ก (LD) ที่จำหน่ายจะไม่มี ความแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ทั้งในด้านราคาขาย ต้นทุนการขนส่ง และผู้จัดจำหน่ายของสินค้าที่มีความคล้ายคลึงกัน แม้ว่าประเทศไทยจะแบ่งย่อยออกเป็นภูมิภาคเล็ก ๆ ก็ตาม ดังนั้น ขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ ระดับประเทศ

๒.๓ ส่วนแบ่งตลาด

เมื่อพิจารณาขอบเขตตลาด ทั้งในตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับลักษณะการประกอบธุรกิจที่มีความทับซ้อนกันระหว่างผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ ได้แก่ บริษัท อ. และบริษัท ย. เห็นว่า ตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจครั้งนี้ คือ ตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD) ที่จำหน่ายในประเทศไทย โดย IHS Markit ได้จัดทำส่วนแบ่งตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD) ในปี ๒๕๖๒ พบว่า ก่อนการรวมธุรกิจ บริษัท อ. และบริษัท ย. มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xx.xx และ x.xx เป็นอันดับที่ ๒ และ ๓ ตามลำดับ โดยค่าการกระจุกตัวจากส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรก (CR๓) ก่อนการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๙๑.๕๐ และหลังการรวมธุรกิจเท่ากับร้อยละ ๙๔.๑๑

ความในประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ข้อ ๓ (๑) “...ผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่ง ในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่ง หรือบริการใดบริการหนึ่งที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละห้าสิบขึ้นไป และมียอดขายในปีที่ผ่านมาตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป...” เห็นว่าผู้ประกอบธุรกิจที่ขออนุญาตรวมธุรกิจไม่เข้าข่ายเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดตามข้อ ๓ (๑) ดังกล่าว เนื่องจากมีส่วนแบ่งตลาดไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบ จึงพิจารณาข้อ ๓ (๒) “...ผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรก ในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่ง หรือบริการใดบริการหนึ่งที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันตั้งแต่ร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป...” เห็นว่า ภายหลังจากการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกข้างต้นเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ (๒) ทั้งนี้ ผู้ประกอบธุรกิจรายที่ ๓ ได้รับข้อยกเว้น ตามข้อ ๓ วรรคสองของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าดังกล่าว เนื่องจากมีส่วนแบ่งตลาดไม่เกินกว่าร้อยละ ๑๐

/การรวม...

การรวมธุรกิจกรณีนี้จึงเป็นการรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติ การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า โดยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้พิจารณาและประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้น ภายหลังจากการรวมธุรกิจและประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ ดังนี้

๑) การประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันภายหลังจากการรวมธุรกิจ

จากการพิจารณาขอบเขตตลาด ทั้งในตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องและตลาดภูมิศาสตร์ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ ได้แก่ บริษัท อ. และบริษัท ข. พบว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่มีความทับซ้อนกัน คือ ตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD) ดังนั้น จะประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันภายหลังจากการรวมธุรกิจในตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง และจะพิจารณาดตลาดอื่นที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก) การกระจุกตัวของตลาด

การพิจารณาการกระจุกตัวของตลาดจากดัชนี Herfindahl-Hirschman Index (HHI) โดยใช้หลักเกณฑ์จากหน่วยงานกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา หรือ Federal Trade Commission (FTC) และข้อมูลจาก IHS Markit พบว่า ตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD) ในประเทศไทย ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ มีค่าการกระจุกตัวอยู่ในระดับสูง โดยภายหลังจากการรวมธุรกิจดังกล่าว ส่งผลให้ตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง (HD & MD) มีค่าการกระจุกตัวของตลาดเพิ่มขึ้น ภายหลังจากการรวมธุรกิจ ดัชนี Herfindahl-Hirschman Index (HHI) เท่ากับ ๔๒๐๘.๙๑ ทำให้ค่าการเปลี่ยนแปลงของค่า HHI ก่อน และหลังการรวมธุรกิจ (Δ HHI) มีค่าเท่ากับ ๓๓๑.๖๗ เนื่องจากตลาดรถบรรทุกมีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) และการรวมธุรกิจดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการแข่งขันในตลาดอย่างมีนัยสำคัญ

ข) การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Entry and Expansion)

ธุรกิจการผลิตและจัดจำหน่ายรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ ทั้งในรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HD) ขนาดกลาง (MD) และขนาดเล็ก (LD) เป็นธุรกิจที่มีอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากกรณีของประเทศไทยไม่มีกฎหมายหรือระเบียบรัฐที่เข้มงวดมากนัก แต่ก็มีอุปสรรคในด้านเงินทุนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- กฎหมายและระเบียบรัฐ

ประเทศไทยมีกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการผลิตและจัดจำหน่ายรถบรรทุกที่ไม่เข้มงวดมาก เมื่อเปรียบเทียบกับหลายประเทศในยุโรปและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยมลพิษ และสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดมาก ทำให้ไม่สามารถนำเข้า – ส่งออกรถบรรทุกไปยังอีกประเทศหนึ่งได้อย่างอิสระ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดของต่างประเทศ ทำให้ผู้ผลิตรถบรรทุกในยุโรปมีการพัฒนามอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์ไฮโดรเจนเพิ่มขึ้น และเมื่อเทคโนโลยีข้างต้น ถูกนำไปใช้งานจริง ผู้ผลิตในยุโรปอาจเข้าทำตลาดและเพิ่มยอดขายในประเทศไทยที่ยังไม่มีการพัฒนา เทคโนโลยีดังกล่าว ดังนั้น ในกรณีของประเทศไทยจึงยังไม่มีข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบรัฐที่เป็นอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่

- ต้นทุนในการประกอบธุรกิจ

อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์อยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากกรณีของประเทศไทยไม่มีกฎหมายหรือระเบียบรัฐที่เข้มงวดมากนัก แต่ก็มีอุปสรรคในด้านเงินทุนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจต่างชาติจะมีศักยภาพด้านเงินทุนมากกว่าผู้ประกอบธุรกิจไทย

/ค) ผลกระทบ...

ค) ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non-Coordinated Effect) ภายหลังจากการรวมธุรกิจ ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีโอกาสน้อยที่จะใช้อำนาจตลาดฝ่ายเดียวในทางที่มีขอบ ทำให้การลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาดรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ อันเป็นผลเสียต่อลูกค้าหรือคู่แข่งเป็นไปได้ยาก ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

- ผลกระทบต่อคู่แข่ง (Competitor)

- คู่แข่งที่มีประสิทธิภาพในตลาด

ภายหลังจากการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาด อันดับ ๑ ยังคงเป็นรายเดิม โดยผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับ ๒ จากพิจารณาส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจในตลาดพบว่า มีระดับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น จากเดิมผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาด อันดับ ๑ เป็นผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่ที่มีส่วนแบ่งตลาดมากเกินกว่าร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๕๗ จนกระทั่งในปี ๒๕๕๙ มีส่วนแบ่งตลาดลดลง เนื่องจากบริษัท อ. ซึ่งเป็นคู่แข่งที่มีประสิทธิภาพในตลาดมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น จึงทำให้ตลาดรถบรรทุกในประเทศไทยเป็นตลาดที่มีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ คู่แข่งทั้งสองรายต่างแข่งขันกันพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับความชอบส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถบรรทุกมาใช้อย่างจริงจัง

- อุปทานส่วนเกินในตลาด

อุปสงค์ของตลาดรถบรรทุกในประเทศไทยมีสภาพการฟื้นตัวขึ้นจากปี ๒๕๕๗ จนกระทั่งมีอุปสงค์สูงสุดในปี ๒๕๖๑ จากโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมของรัฐบาลไทย และอุปสงค์ลดลงในปี ๒๕๖๒ กล่าวได้ว่า อุปสงค์ของตลาดมีความเสถียรมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับจุดสูงสุดที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ นอกจากนี้ ผู้ขออนุญาตคาดว่าผู้ผลิตแต่ละรายมีอุปทานส่วนเกินอยู่แล้วในระดับหนึ่ง ซึ่งผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจชี้แจงว่า ในความเป็นจริงสำหรับบริษัท อ. ยังคงมีการผลิตรถบรรทุกอยู่ที่ประมาณครึ่งหนึ่งของกำลังการผลิตสูงสุดตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา

- ผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier)

การประกอบธุรกิจผลิตยานยนต์ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ จะมีกระบวนการในการรับซื้อชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) ด้วยวิธีการประมูลราคา โดยการเจรจาความต้องการในชิ้นส่วนและอุปกรณ์ แล้วจึงให้ผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) แต่ละรายเข้าร่วมการประมูล เพื่อคัดเลือกผู้ที่สามารถผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่มีคุณภาพในราคาประมูลที่ต่ำที่สุด จึงไม่มีโอกาสในการสร้างอำนาจต่อรองกับผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) มากนัก ดังนั้น การรวมธุรกิจดังกล่าวมีโอกาสน้อยมากที่จะสร้างผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) ในประเทศไทย

- ผลกระทบต่อลูกค้า

กลุ่มเป้าหมายของสินค้ารถบรรทุกเชิงพาณิชย์ คือ ลูกค้าเชิงพาณิชย์ที่ต้องการรถบรรทุกไปใช้ในงานหรือกิจการของตนเป็นหลัก จึงทำให้การผลิตรถบรรทุกในแต่ละครั้งจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้าในแต่ละครั้ง ทำให้ผู้ผลิตและจัดจำหน่ายรถบรรทุกไม่ได้มีอำนาจต่อรองกับลูกค้าขั้นสุดท้ายมากนัก อีกทั้งลูกค้าจะพิจารณาจากราคาเป็นหลัก จึงไม่ใช่เรื่องยากที่จะเปลี่ยนไปซื้อสินค้ากับผู้ผลิตรถบรรทุกรายอื่น ลูกค้าจึงมีอำนาจต่อรองที่เหนือกว่า โดยเฉพาะลูกค้ารายใหญ่ ดังนั้นผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีโอกาสน้อยที่จะใช้อำนาจตลาดฝ่ายเดียวในทางที่มีขอบภายหลังจากการรวมธุรกิจ เนื่องจากมีคู่แข่งที่มีประสิทธิภาพในตลาดที่แข่งขันกันพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตรถบรรทุกไปสู่ระบบรถบรรทุกอัจฉริยะ อีกทั้งตลาดอยู่ในสภาพที่มีอุปทานส่วนเกินจำนวนมาก และตลาดรถบรรทุกมีลักษณะที่มีอำนาจต่อรองต่ำ ทั้งอำนาจต่อรองต่อผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) และอำนาจต่อรองต่อลูกค้า

/ง) ผลกระทบ...

ง) ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect)

ภายหลังการรวมธุรกิจ โอกาสที่ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะทำความร่วมมือกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น ทั้งคู่แข่งและผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ ในการใช้อำนาจตลาดร่วมกันในทางที่มีขอบ เนื่องจากผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะทำความร่วมมือกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นนั้นเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากมีความเป็นไปได้ในการร่วมมือเพื่อสร้างแรงกดดันต่อคู่แข่งรายย่อยที่เหลืออยู่ในตลาดหรือต่อลูกค้าได้ แต่มีความเป็นไปได้น้อยมากในการสร้างแรงกดดันต่อผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier)

จ) ผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค

การรวมธุรกิจครั้งนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพผลดำเนินงาน (cost-effectiveness) จากการประหยัดจากขนาด (economies of scale) ขั้นตอนในการจัดหาวัสดุและการลงทุนในเทคโนโลยี โดยเฉพาะสินค้านวัตกรรม ซึ่งจะช่วยให้ทั้งสองบริษัทสามารถลงทุนเพิ่มเติมในการพัฒนาเทคโนโลยีร่วมกัน และเร่งการพัฒนาเทคโนโลยีที่เป็นนวัตกรรมใหม่ จะช่วยให้ทั้งสองบริษัทมีส่วนร่วมในการพัฒนาตลาดรถบรรทุกให้ดีขึ้น ทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้ารถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีได้ในราคาที่ต่ำลง สรุปผลการศึกษา พบว่าการรวมธุรกิจยังไม่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค เนื่องจาก ผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์จากการซื้อสินค้ารถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีในราคาที่ต่ำลง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากประโยชน์จากการประหยัดจากขนาด (economies of scale) ของผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ และการแข่งขันกันต่อไปของผู้นำตลาดทั้งสองรายในประเทศไทย

ฉ) ผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่อาจส่งผลต่อการแข่งขันในตลาด (ถ้ามี)

จากการตรวจสอบข้อมูลในการพิจารณาการขออนุญาตรวมธุรกิจดังกล่าว ยังไม่ปรากฏผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่อาจส่งผลต่อการแข่งขันในตลาด

๒) ผลการประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ

การรวมธุรกิจครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจในตลาดรถบรรทุก ที่มีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ จากการพิจารณาส่วนแบ่งตลาดจะกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มผู้นำตลาด โดยผู้ที่ขออนุญาตรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดอยู่อันดับที่ ๒ และอันดับที่ ๓ โดยภายหลังการรวมธุรกิจ ผู้ที่ขออนุญาตรวมธุรกิจจะมีส่วนแบ่งตลาดอยู่อันดับที่ ๒ โดยผู้นำตลาดยังคงเป็นรายเดิม ทำให้ส่วนแบ่งตลาดของผู้นำตลาด ๒ รายแรกข้างต้นรวมกันมีค่าเท่ากับร้อยละ ๙๑.๕๑ จากโครงสร้างตลาดที่มีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยรายเอื้อให้เกิดความได้เปรียบต่อผู้นำตลาดในทางทฤษฎี ทำให้ผู้ขออนุญาตได้รับประโยชน์จากการรวมธุรกิจเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีผลให้ประสิทธิภาพของตลาดลดลงจากการที่ผู้ประกอบการแสวงหากำไรสูงสุด

อย่างไรก็ตาม การรวมธุรกิจดังกล่าวอาจก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการประหยัดต่อขนาด (Economies of scale) ของผู้ขออนุญาตภายหลังการรวมธุรกิจในตลาดรถบรรทุก ๒ ด้าน คือ การประหยัดต่อขนาดในด้านการจัดซื้อชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (Procurement) และการประหยัดต่อขนาดในด้านการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยี (Research and Development) ดังนั้น ต้นทุนในการประกอบธุรกิจของผู้ขออนุญาตโดยรวมจึงลดลง

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๕๒ วรรคสอง บัญญัติให้ในการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง ให้คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าคำนึงถึงความจำเป็นตามควรทางธุรกิจ ประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และการไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าวิเคราะห์แล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. ความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ

การรวมธุรกิจดังกล่าวมีความจำเป็นตามควรทางธุรกิจ เนื่องจากเป็นการรวมธุรกิจในประเทศญี่ปุ่น โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจในอนาคตที่ยั่งยืนที่กำลังเผชิญ

กับการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ ด้วยการร่วมกันใช้จุดแข็งของแต่ละฝ่าย เพื่อสนับสนุนซึ่งกันและกันในด้านภูมิศาสตร์ สายผลิตภัณฑ์ และการควบคุมมลพิษ อีกทั้ง การรวมธุรกิจดังกล่าว จะเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ เนื่องจากมีการเข้าถึงเทคโนโลยีและร่วมกันวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีใหม่ ๆ เพิ่มเติมต่อไปในอนาคต เพื่อกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันในการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงในตลาดโลก

๒. การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง

การรวมธุรกิจดังกล่าว แม้ว่าผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นและส่งผลให้ค่าการกระจุกตัวของตลาดเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจทำให้การแข่งขันในตลาดลดลง แต่เนื่องจากผู้ประกอบการที่ถูกรวมธุรกิจเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ ๔.๑๖ อีกทั้งผู้ประกอบการรายเล็กที่เหลือในตลาดไม่ได้ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายรถบรรทุกเป็นธุรกิจหลัก ซึ่งไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง อีกทั้งยังไม่ปรากฏว่าผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะใช้อำนาจตลาดฝ่ายเดียวในทางที่มีขอบภายหลังการรวมธุรกิจ (Non-coordinated Effect) จากการมีคู่แข่งที่มีประสิทธิภาพในตลาด คือ บริษัท ฮ. ที่แข่งขันกันพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตรถบรรทุกไปสู่ระบบรถบรรทุกอัจฉริยะ รวมถึงคู่แข่งรายย่อยมีการประกอบธุรกิจในตลาดอื่นด้วยนอกเหนือจากตลาดรถบรรทุก จึงส่งผลกระทบต่อประกอบการประกอบธุรกิจของคู่แข่งรายย่อยค่อนข้างน้อย นอกจากนี้ โอกาสที่ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะทำความร่วมมือกับผู้ประกอบการรายอื่น (Coordinated Effect) นั้นเกิดขึ้นได้ยาก แม้ว่าอาจมีโอกาที่จะสร้างแรงกดดันต่อคู่แข่งรายย่อยที่เหลืออยู่ในตลาดหรือต่อผู้บริโภค แต่มีความเป็นไปได้น้อยมากในการสร้างแรงกดดันต่อผู้ผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ (Supplier) เนื่องจากสินค้าหรือวัตถุดิบส่วนใหญ่ที่ใช้ในการผลิตรถบรรทุกของผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ เป็นวัตถุดิบที่ถูกจัดหามาจากประเทศญี่ปุ่น และบริษัทในกลุ่มเดียวกันกับผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ

๓. การไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม

การรวมธุรกิจดังกล่าวไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนรวม เนื่องจากผู้บริโภคมีอำนาจต่อรองสูง ในเรื่องของราคา คุณภาพ และลักษณะในตลาดรถบรรทุก นอกจากนี้ ผู้บริโภคมีแนวโน้มว่าจะได้รับประโยชน์จากการซื้อสินค้ารถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีในราคาที่ต่ำลง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากประโยชน์จากการประหยัดจากขนาด (economies of scale) ของผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ และการแข่งขันกันระหว่างผู้นำตลาดทั้งสองรายในประเทศไทย

คำสั่งคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ได้พิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจ ทั้งในข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้ว อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๗ (๑๕) ประกอบมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงมีมติเป็นเอกฉันท์อนุญาตให้รวมธุรกิจระหว่างบริษัท อ. และบริษัท ย. โดยไม่ได้กำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไขใด ๆ ให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้รวมธุรกิจดำเนินการจัดทำรายงานผลการรวมธุรกิจให้สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าทราบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจแล้วเสร็จ และต้องไม่กระทำการที่เป็นข้อห้ามของผู้ประกอบการซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดตามมาตรา ๕๐ และข้อห้ามของการตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดเดียวกันตามมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๓