

บทที่ 6

วิเคราะห์การรักษาผลประโยชน์ของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) และรถกระบะ

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงบทบาทความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน คือ กลุ่มรถยนต์ประเภทกระบะในการกำหนดนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยจะนำแนวคิดทฤษฎีที่ใช้ทั้ง 5 ทฤษฎีแนวคิด คือ ทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ โครงสร้างโอกาสทางการเมือง โลกาภิวัตน์และบริษัทข้ามชาติ อำนาจ และนโยบายสาธารณะ มาใช้อธิบายเหตุการณ์ในการกำหนดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2547

เมื่อพิจารณาจากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 โดยการเปลี่ยนรายละเอียดคุณลักษณะของรถยนต์นั่งที่มีพื้นฐานจากรถยนต์กระบะ หรือรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-Up Passenger Vehicle: PPV) จากเดิมที่กำหนดให้มีความยาวระยะฐานล้อ (Wheelbase) ขั้นต่ำตั้งแต่ 2,850 มิลลิเมตร ปรับลดลงมาเป็น 2,750 มิลลิเมตรขึ้นไป และได้เปลี่ยนจากเดิมที่บังคับให้ระบบกันสะเทือนหลังต้องเป็นแบบแท่นนั้น มาเป็นการใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบอื่นได้นอกเหนือจากระบบกันสะเทือนหลังแบบแท่น

จากการเปลี่ยนคุณลักษณะดังกล่าวของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 เพียงไม่กี่เดือนให้หลังก็มีรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่มีคุณลักษณะตรงตามการปรับเปลี่ยนกฎเกณฑ์ดังกล่าวออกมาสู่ตลาด นั่นคือ Toyota Fortuner ในเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกัน ซึ่งมีคุณสมบัติตรงตามที่ได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขคุณลักษณะของรถยนต์ประเภทนี้ทุกประการคือ มีระยะฐานล้อ (Wheelbase) 2,750 มิลลิเมตรพอดี และมีระบบกันสะเทือนหลังแบบคอยล์สปริงคล้ายรถยนต์นั่ง มีโช้ช่วงล่างแบบแท่นเหมือนรถกระบะทั่วไป

เมื่อพิจารณาจากระยะเวลาที่รัฐประกาศโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 กับช่วงเวลา Toyota Fortuner เปิดตัวสู่ตลาด ในวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 ซึ่งห่างกันเพียง 4 เดือน จะเห็นได้ว่าเป็นช่วงเวลาสั้นมาก ในความเป็นจริงแล้วการวางแผนผลิตรถยนต์รุ่นหนึ่งๆ ต้องใช้เวลานานเป็นปี เพื่อเตรียมชิ้นส่วนและสายพานการผลิตให้พร้อม ในขณะที่คู่แข่งอย่างอู่ชูชู ที่เปิดตัวรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกรุ่น มิว 7 ในเวลาใกล้เคียงกันเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2547 ยังคงใช้คุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกตามแบบเดิม มีโช้แบบที่มีการประกาศใช้ในเดือน กรกฎาคม 2547 โดยคุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน ได้อธิบายว่า ฝ่ายอู่ชูชูยังไม่แน่ใจว่าทิศทางของรัฐจะเป็นเช่นไรเกี่ยวกับคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ทำให้อู่ชูชูพัฒนารถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกรุ่นล่าสุดของตนตามคุณลักษณะเดิมก่อนการแก้ไข ในขณะที่โตโยต้าสามารถ

ดำเนินการพัฒนารถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกของตนโดยเชื่อมั่นว่าฝ่ายรัฐจะดำเนินการตามที่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ทำการยื่นข้อเสนอต่อรัฐ เรื่อง การยกเลิกข้อจำกัดทางเทคนิคของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก แสดงให้เห็นว่าทางฝ่ายของโตโยต้าได้ติดตามรับทราบข่าวความเคลื่อนไหวของทางภาครัฐโดยตลอด

จากการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่ปรับมาใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ได้ส่งผลกระทบต่อรถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่มีราคาใกล้เคียงอย่าง ฮอนด้า ซีอาร์วี เพราะจะทำให้ ฮอนด้า ซีอาร์วี มีคู่แข่งเพิ่มขึ้นจากคุณลักษณะของรถที่คล้ายคลึงกันสามารถใช้ทดแทนกันได้ นั่นคือรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก โตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ แต่เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่างกัน เนื่องจากจัดอยู่ในหมวดของรถยนต์ต่างประเภทกัน ซึ่งรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกจะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 20 แต่รถยนต์นั่งตรวจการณ์ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซีอย่างฮอนด้า ซีอาร์วี จะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 30 ซึ่งจะส่งผลต่อราคาขายที่แตกต่างกัน

จากข้อมูลสามารถจัดได้ว่าโตโยต้าเป็นกลุ่มวงใน (insider group) ที่สามารถเข้าถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐ สามารถนำเสนอความต้องการของตนเองโดยสะดวก เนื่องจากภาครัฐมีความจำเป็นต้องพึ่งพาและใช้ความร่วมมือจากกลุ่มในการทำให้นโยบายของรัฐสัมฤทธิ์ผล¹ ซึ่งในกรณีนี้มีเหตุการณ์ที่นำมาพิจารณาประกอบได้ดังนี้

ทางฝ่ายโตโยต้าในนามของกลุ่มยานยนต์ในสภาอุตสาหกรรมได้ทำการยื่นข้อเสนอต่อรัฐเรื่องการยกเลิกข้อจำกัดทางเทคนิคของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก เมื่อครั้งประชุมภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2546 เป็นการเรียกร้องผ่านทางสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีผู้บริหารระดับสูงของโตโยต้า คือ คุณนินนาท ไชยธีรภิญโญ รองประธานกรรมการ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นรองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นตัวแทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย² นับได้ว่าเป็นจุดเริ่มของการก่อตัวเชิงนโยบาย (policy formation) โดยทางกลุ่มได้ตระหนักถึงปัญหา และนำวาระนั้นเสนอไปยังรัฐบาล

¹ Ken Newton and Jan W. Van Deth, *Foundation of Comparative Politics* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), pp. 165 – 166.

² "สรุปผลการประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี," [www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_ability/meeting/46/02.pdf], 18 กุมภาพันธ์ 2550.

จากข้อมูลการสัมภาษณ์คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน เลขาธิการกลุ่มยานยนต์ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้อธิบายว่า ทางฝ่ายโตโยต้านอกจากจะผลักดันเรื่องการแก้ไขคุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ผ่านทางสภาอุตสาหกรรมแล้ว ทางฝ่ายโตโยต้ายังได้เข้าพบปะหารือขอราชการกับนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องโดยตรง นำโดยบริหารระดับสูงสุดขององค์กร คือ คุณเรียวอิจิ ซาซากิ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ไปหารือกับนายกรัฐมนตรีและคณะ³

จากลักษณะเหตุการณ์ดังกล่าวสามารถพิจารณาได้ว่าการลอบบี้จากฝ่ายโตโยต้า โดยการติดต่อสื่อสารโดยตรงไปยังผู้ตัดสินใจเชิงนโยบาย (Direct Lobbying Techniques) เป็นการใช้นโยบายต่างๆของกลุ่ม เพื่อพยายามมีอิทธิพลต่อภาครัฐโดยตรงในการกำหนดนโยบาย หรือการออกกฎหมายที่จะเป็นประโยชน์ต่อกลุ่ม หรืออย่างน้อยต้องไม่ลดทอนผลประโยชน์ของกลุ่ม โดยในกรณีของโตโยต้าคือ ต้องการให้รัฐกำหนดคุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเสียใหม่ให้ตรงกับ Toyota Fortuner เพราะถ้ารัฐยังกำหนดให้ใช้คุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเดิมโดยไม่มีการแก้ไข Toyota Fortuner ก็จะไม่สามารถเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำได้ในอัตรา ร้อยละ 20 ทว่า จะต้องเสียในอัตราที่สูงกว่านี้มากที่อัตรา ร้อยละ 40 ซึ่งเป็นอัตรากาสิโนของรถยนต์นั่งที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีแรงม้าไม่เกิน 220 แรงม้า เพราะคุณลักษณะของ Toyota Fortuner นั้น มิได้แตกต่างอะไรจากรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (Off-road Passenger Vehicle – OPV) ซึ่งถูกยุบรวมให้เก็บภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งที่สูงกว่าอัตรากาสิโนของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมาก

สาเหตุที่รัฐเชื่ออำนาจคุณลักษณะดังกล่าวให้แก่ทาง Toyota สามารถวิเคราะห์ได้ในเชิงโครงสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจว่า ในฐานะที่ Toyota เป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เนื่องจากมีการลงทุนในประเทศไทยในระดับหลายหมื่นล้านบาท และมียอดขายรถยนต์ภายในประเทศสูงที่สุดเป็นจำนวนจำนวน 289,108

³ สัมภาษณ์ งามองอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขาธิการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 19 ธันวาคม 2549.

ในความเห็นของผู้เขียน รถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่ได้ถูกจัดเก็บภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง นอกจากเหตุผลเรื่องของการเป็นรถตู้เพียง ไม่ได้ประกอบและใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอย่างสำคัญแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า การที่รถยนต์นั่งตรวจการณ์ยุบรวมไปเก็บอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง เป็นการเปิดทางให้กับนิยามใหม่ของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) คือ Toyota Fortuner ได้ใช้โดยไม่ซ้ำซ้อนกับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ เพราะจากคุณลักษณะก็ไม่ได้แตกต่างจากกัน ไม่ว่าจะเป็นรูปทรงภายนอกของฟอร์จูนเนอร์ที่มีลักษณะของรถยนต์นั่งตรวจการณ์ โดยมีรูปทรงคล้ายรถยนต์นั่งตรวจการณ์ระดับหรืออย่างโตโยต้า แอริเออร์ หรือเล็กซ์ส อารีเอ็กซ์ 300 นอกจากนี้ยังมีเรื่องของระบบช่วงล่างแบบคอกซ์สปริงที่เหมือนรถยนต์นั่งตรวจการณ์อีกด้วย

คัน ในปี พ.ศ. 2549⁴ รวมทั้งมียอดส่งออกตั้งแต่เดือนมกราคม – ตุลาคม พ.ศ. 2549 เป็นอันดับ 1 ส่งออกทั้งสิ้น 133,485 คัน ส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ 38.3⁵ ปัจจัยต่างๆเหล่านี้ได้ทำให้ Toyota มีอำนาจต่อรัฐในแง่ของการครอบครองทรัพยากรทางเศรษฐกิจส่วนหนึ่งที่สำคัญต่อนโยบายและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

โดยจะเป็นอำนาจในรูปแบบของการสร้างความต้องการ (Shaping desire) สาเหตุมาจากเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2545 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ญี่ปุ่น (Toyota Motor Corporation: TMC) ได้ประกาศแผนโครงการ IMV ซึ่งเป็นโครงการผลิตรถกระบะขนาด 1 คัน รถอเนกประสงค์ เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่ เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และส่งออก ซึ่งเป็นโครงการที่จะพัฒนาและสร้างระบบการผลิตและโครงข่ายอุปทานระดับโลก ซึ่งทางโตโยต้าได้ระบุให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตด้วยมูลค่าการลงทุนกว่า 30,000 ล้านบาท โดยจะมีกำลังการผลิตสูงที่สุด คือ ประมาณร้อยละ 60 (เป็นจำนวน 280,000 คัน) ซึ่งในโครงการ IMV นี้ทางโตโยต้ามีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตทั้งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนสำคัญเข้าด้วยกันในระดับโลก (Global Production Network: GPN) และมุ่งพัฒนาสร้างเครือข่ายการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นโดยอาศัยปริมาณการผลิตขนาดใหญ่เป็นแรงผลักดัน ปริมาณการผลิตที่ตั้งไว้นี้จะช่วยให้แต่ละฐานการผลิตมีการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) และโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการ IMV นี้ จะทำให้ประเทศไทยจะสามารถผลิตเครื่องยนต์ดีเซลได้เอง ซึ่งโดยปกติแล้วมีแต่ประเทศของบริษัทแม่เท่านั้นที่จะผลิตได้

ในฐานะที่โตโยต้าเป็นบริษัทข้ามชาติมีการลงทุนจำนวนมหาศาล จึงทำให้ได้รับสิทธิพิเศษจากรัฐบาล เนื่องจากผลการดำเนินการของบรรษัทจะมีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อรัฐบาลในการที่ประชาชนจะตัดสินใจเลือกรัฐบาลเข้ามาบริหารประเทศอีกครั้ง เนื่องจากรัฐบาลที่บริหารดำเนินการให้เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเจริญรุ่งเรือง จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศนั้นๆ ทำให้เศรษฐกิจการค้าไม่ชะงักงัน สร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชน ส่งผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจซึ่งนำมาสู่เสถียรภาพทางรัฐบาล ดังนั้นเสถียรภาพของบรรษัทในการดำเนินธุรกิจจึงเป็นสิ่งสำคัญในการอยู่รอดในระบบเศรษฐกิจที่มีการแข่งขันสูง ถ้าการดำเนินการของบรรษัทถูกจำกัดรั้งไปด้วยกฎระเบียบ จะทำให้บรรษัทต้องออกจากประเทศนั้นไปสู่อะไรประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่เปิดเสรี

⁴ ผู้จัดการออนไลน์, "มีนโตโยต้า-อีซูซุใครแชมป์ปีกอล์ฟตัวจริง?,"

[<http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9500000003127>], 20 มกราคม 2550.

⁵ ประชาชาติธุรกิจ, "อุตสาหกรรมรถยนต์-อะไหล่ตัวเลขพุ่งฉิว 8 เดือนดูตเงินเข้าประเทศกว่า2.2แสนล."

[http://www.isit.or.th/news_detail.asp?ContentID=4273&CatID=0300000000], 20 มกราคม 2550.

มากกว่า และผลกระทบที่ตามมาหลังจากบรรษัทใหญ่ๆ ได้ละทิ้งประเทศนั้นไป จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศนั้นเกิดสภาวะการชะงักงัน จากผลของการว่างงาน และการพังทลายของฐานภาษีรัฐบาลจึงจำเป็นต้องใช้อำนาจให้บรรษัทสามารถตั้งรากฐานในประเทศของตนให้ได้ โดยมีให้ละทิ้งการลงทุนในประเทศของตนไปลงทุนยังประเทศอื่นๆ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้รัฐได้ผ่อนคลายนโยบายจำกัดทางเทคนิคของรถยนต์นั่งถึงบรรทุก (PPV)

สาเหตุที่บรรษัทข้ามชาติมีกำลังเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากกระแสโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจที่เข้ามาอย่างเต็มรูปแบบ เมื่อประเทศไทยผ่อนคลายนโยบายการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ และเริ่มเปิดเสรีทางการค้า นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 จากการดำเนินนโยบายตามแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ที่ได้คาดการณ์ว่าการขยายตัวของตลาดต่างประเทศจะสูงกว่าในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เพื่อที่จะใช้โอกาสนี้ในการเพิ่มการส่งออกให้ได้มากที่สุด จำเป็นจะต้องปรับปรุงกฎเกณฑ์ ระเบียบ และระบบภาษีต่างๆ ของรัฐที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก ตลอดจนการลงทุนในการปรับระบบการผลิต การตลาด และคุณภาพของบริการพื้นฐานที่จะลดต้นทุนการส่งออก และปรับปรุงคุณภาพสินค้าไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

โดยในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถพิจารณาได้ตั้งแต่ การยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์ โดยจะใช้กลไกตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่นหรือแบบของการผลิตรถยนต์นั่งแทนที่ รวมถึงการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์บางขนาด และยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบมากกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร เพื่อสอดคล้องกับการเปิดเสรีทางการค้า และเป็นการกระตุ้นให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศเร่งปรับปรุงคุณภาพรถยนต์ และประสิทธิภาพการผลิต ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการผลิตต่ำลงและเกิดการแข่งขันในด้านราคา สร้างตัวเลือกให้แก่ผู้บริโภค

มาตรการที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ยุคโลกาภิวัตน์ คือ การดำเนินการตามแนวทางของข้อตกลงว่าด้วยอัตราศุลกากรพิเศษที่เท่ากัน (Common Effective Preferential Tariff - CEPT) ของประเทศในกลุ่มอาเซียน อย่างเช่น โครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมในกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN Industrial Cooperation Scheme Agreement: AICO) ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2539 เป็นโครงการเพื่อส่งเสริมการขยายความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างภาคเอกชนของประเทศสมาชิกอาเซียนและเพิ่มศักยภาพในการผลิตสินค้าและการลงทุนระหว่าง

อาเซียน โดยแบ่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมแล้วส่งออกขายในอาเซียน สินค้าที่อยู่ในโครงการนี้ จะได้รับการลดภาษีนำเข้าเหลือ 0-5 %⁶

นอกจากนี้ โครงการส่วนใหญ่ที่ยื่นคำขอเข้าร่วมโครงการ AICO เป็นโครงการ แลกเปลี่ยนในอุตสาหกรรมรถยนต์ และเกือบทั้งหมดจะเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่มีฐานการผลิต ยานยนต์ในเกือบทุกประเทศในอาเซียน⁷ ดังนั้นบริษัทเหล่านี้จึงสามารถที่จะดำเนินการ แลกเปลี่ยนสินค้าภายใต้โครงการนี้ได้ได้ง่าย เพราะมีหน่วยงานวางแผนกลางที่บริษัทแม่หรือ ศูนย์กลางบริหารในภูมิภาคเป็นผู้ตัดสินใจวางแผนการผลิตทั้งภูมิภาคในภาพรวมได้ง่าย โดย กำหนดให้บริษัทในเครือที่มีการผลิตในแต่ละประเทศในภูมิภาคผลิตสินค้าแต่ละประเภทแตกต่างกันตามที่ตนเองมีความถนัดหรือมีต้นทุนต่ำในจำนวนมากขึ้นและนำมาแลกเปลี่ยนกันเองภายหลัง แทนที่การผลิตสินค้าหลายชนิดในแหล่งเดียว เนื่องจากการผลิตรถยนต์จำเป็นต้องพึ่งพา ส่วนประกอบที่มีจำนวนมากชนิด ทำให้การผลิตส่วนประกอบทั้งหมดในแหล่งผลิตเดียวกันเพื่อให้ ได้ประสิทธิภาพและต้นทุนที่แข่งขันได้เป็นไปได้ยาก ดังนั้นการกระจายประเภทการผลิตออกไปสู่ หลายแหล่งจะส่งผลทำให้ได้ประโยชน์จากการประหยัดต่อประเภท (Economies of Scope) ซึ่ง หมายถึงการที่ประเทศหนึ่งๆผลิตชิ้นส่วนประเภทเดียวที่ตนชำนาญและมีต้นทุนต่ำ นอกเหนือจาก การประหยัดต่อขนาด (Economies of Scales) ที่เกิดขึ้นจากการผลิตชิ้นส่วนเป็นจำนวนมาก ดังนั้น การแลกเปลี่ยนสินค้าภายใต้ AICO จะทำให้บริษัทสามารถได้ประโยชน์ทั้งจากการประหยัดต่อ ขนาดและประเภท (Economies of Scale and Economies of Scope) นำไปสู่การผลิตรถยนต์ที่มีต้นทุน การผลิตรวมลดลง

โครงการ AICO จึงเป็นโครงการที่แสดงถึงพลังของโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจได้ เป็นอย่างดี เนื่องจากการกระจายการผลิต และการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนระหว่างประเทศอาเซียนที่ เข้าโครงการ ได้ทำให้กำแพงภาษีนั่นต้องลดลงจนถึงขั้นปลอดภาษี และเป็นการทำให้ต้นทุนในการ ผลิตรถยนต์ต่ำลงจากการประหยัดต่อประเภท และการประหยัดต่อขนาดดังกล่าว เป็นการ ดำเนินการที่สอดคล้องกับลักษณะของ “เครือข่ายการผลิตข้ามชาติ” เพราะการดำเนินการโดย เครือข่ายการผลิตข้ามชาติจะมีบริษัทข้ามชาติเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ โดยกระจายอำนาจออก จากตัวบริษัทข้ามชาติไปยังบริษัทลูกในสังกัด ซึ่งเป็นการกระจายภายใน และการกระจายอำนาจ ออกไปยังบริษัทภายนอกแบบกึ่งอิสระ (Semi – autonomous) ดังนั้นบริษัทสาขาที่ได้รับการกระจาย

⁶ สักรินทร์ นิยมศิลป์, “อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจ : สูญทุนนิยมเสรีข้ามชาติ,”

[<http://www.bangkokbiznews.com/2006/special/bizNes/Sakkarin/Sakkarin.pdf>], 16 กุมภาพันธ์ 2550.

⁷ เรื่องเดียวกัน.

อำนาจของบรรษัทในเครือข่ายการผลิตข้ามชาติจึงมีความสำคัญ เช่นบริษัทที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แลกเปลี่ยนตามโครงการ AICO เปรียบเหมือนฟันเฟืองหลายๆชิ้นส่วนที่ร่วมกันขับเคลื่อนเครือข่ายการผลิตข้ามชาติของบริษัทให้หมุนต่อไป

โครงการ IMV เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของรูปแบบการผลิตแบบเครือข่ายข้ามชาติ ซึ่งการผลิตในลักษณะเครือข่ายนั้นจะมีศูนย์ผลิตกระจายอยู่หลายแห่งทั่วโลก และแต่ละฐานผลิตนั้นจะทำหน้าที่เชื่อมโยงบริษัทลูกและบริษัทสาขา (เช่นบริษัทในเครือที่ทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนป้อนสายการผลิตของบริษัทแม่) กับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ตั้งอยู่ในประเทศนั้นเข้าด้วยกัน (ซึ่งจะรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นต่างชาติ ร่วมทุน และ ผู้ผลิตชิ้นส่วนท้องถิ่นด้วย) เพราะโดยด้าได้กำหนดให้มีการแบ่งการผลิตชิ้นส่วนสำคัญในฐานการผลิตต่างๆ และ เชื่อมโยงเป็นเครือข่าย โดยประเทศไทยทำหน้าที่ผลิตเครื่องยนต์ดีเซล อินโดนีเซียทำเครื่องยนต์เบนซินอินเดียและฟิลิปปินส์ผลิตระบบส่งกำลังแบบ manual พร้อมๆ กับการประกอบรถยนต์สำหรับตลาดในประเทศของตนเองและเพื่อส่งออกอีกด้วย

การยกเลิกการกำหนดให้รถยนต์ประกอบภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศตามที่กำหนดในเดือนมกราคม พ.ศ. 2543 ซึ่งการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศนั้นขัดกับนโยบายการค้าเสรีและกติกาสากลของการค้าโลก ดังนั้นในการเจรจาเกี่ยวกับข้อตกลงทางการค้าและภาษีศุลกากร (GATT) รอบอุรุกวัย จึงได้มีการพิจารณาถึงมาตรการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (Trade Related Investment Measure: TRIMs) ที่มีจุดมุ่งหมายพยายามลดและยกเลิกเงื่อนไขการปกป้องและการสนับสนุนต่างๆทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนมาบังคับใช้กับประเทศภาคีสมาชิก ซึ่งรวมถึงมาตรการบังคับให้มีการส่งออกและการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content Requirement) ที่ประเทศไทยเคยใช้เป็นมาตรการในการปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศด้วย เพื่อตอบสนองต่อนโยบายการค้าเสรีทำให้ประเทศไทยต้องยกเลิกมาตรการดังกล่าว

ผลกระทบจากการยกเลิกเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์จะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการที่ผู้ผลิตภายในประเทศมีโอกาสในการเลือกชิ้นส่วนต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถลดต้นทุนการผลิตได้ แต่สำหรับกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศแล้วจะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น เนื่องจากมีผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศบางรายที่สามารถผลิตชิ้นส่วนได้ในราคาที่ถูกลงกว่าเข้ามาแข่งขันมากขึ้น และผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลกที่ได้ติดตามบริษัทแม่เข้ามาเพื่อผลิตชิ้นส่วนป้อนให้กับบริษัทแม่โดยตรง

จากมาตรการเปิดเสรีทางการค้าที่รัฐได้ดำเนินมาโดยตลอดนั้น ได้ส่งผลให้เกิดแรงดึงดูดการลงทุนของบรรษัทข้ามชาติทางอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นจำนวนมาก เช่น โตโยต้า ที่ประกาศใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในโครงการ IMV และมีการลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิตในไทยจำนวนมาก ทำให้โตโยต้าซึ่งส่งออกรถยนต์เป็นจำนวน 27,282 คัน ในปี พ.ศ. 2546 ก่อนที่จะขยับเป็น 52,682 คันในปี พ.ศ. 2547 และเพิ่มเป็น 151,824 คันในปี พ.ศ. 2548 จนก้าวขึ้นเป็นผู้ส่งออกอันดับ 1 ในปัจจุบันที่จำนวน 196,935 คัน

จากการประกาศโครงการ IMV ของโตโยต้าจึงเป็นกำลังอันสำคัญที่จะช่วยนำยอดการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยไปยังตัวเลขที่รัฐคาดหวังเอาไว้ได้ เนื่องจากในช่วงเวลานั้น ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยไว้ว่าจะต้องเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาค หรือที่เรียกว่า Detroit of Asia ซึ่งได้ตั้งเป้าการผลิตรถยนต์รวมให้ได้ 2 ล้านคันในปี พ.ศ. 2553 รัฐจึงมีความจำเป็นต้องสนับสนุนและใช้ความสามารถของภาคเอกชนในการนำรัฐไปสู่เป้าประสงค์

จากข้อมูลดังกล่าว สามารถอธิบายได้ว่า กลุ่มธุรกิจเอกชนก็ยังเป็นแหล่งเป็นหลักที่สำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การผลิตและการตัดสินใจลงทุนยังคงเป็นผู้ประกอบการกลุ่มธุรกิจเอกชน ถึงแม้ว่าการกระทำดังกล่าวจะต้องทำภายใต้กรอบโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่ภาครัฐได้วางไว้ก็ตาม แต่การตัดสินใจวางกรอบโครงสร้างทางเศรษฐกิจของรัฐก็ต้องอิงอยู่กับสถานะทางเศรษฐกิจ รวมถึงรายได้ภาครัฐยังขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีกลุ่มธุรกิจเอกชนเป็นตัวแสดงหลักอยู่ ดังนั้น จะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์กันแบบต่างตอบแทนอย่างใกล้ชิดระหว่างกลุ่มธุรกิจกับภาครัฐ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่แตกต่างจากที่เกิดขึ้นกับกลุ่มอื่นๆ

ฉะนั้นกลุ่มธุรกิจก็ได้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน หากสามารถแยกย่อยไปจนถึงระดับปัจเจกตามประเด็นเรื่องราวที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มรถยนต์ก็สามารถแบ่งเป็น กลุ่มรถยนต์นั่ง กับกลุ่มรถกระบะ ซึ่งภายในกลุ่มย่อยนี้ก็สามารถแบ่งเป็นแต่ละบริษัทรถยนต์ได้อีกและมีผลประโยชน์ของตัวเองอยู่ เนื่องจากแต่ละบริษัทรถยนต์มีความจำเป็นต้องแข่งขันกันในเรื่องของยอดขาย

จากนโยบายดังกล่าวเปรียบเป็นโครงสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่ช่วยเกื้อหนุน (Enabling) ให้ Toyota Fortuner ได้เสียภาษีในอัตราที่ต่ำกว่ารถยนต์นั่ง โดยการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) เสียใหม่ เพราะ Toyota มีสถานภาพหรือบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมรถยนต์ และจากความต้องการของรัฐที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาค จึงทำให้รัฐปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ให้แก่

Toyota เพื่อขยายกำลังการผลิตให้ได้ตามเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคตามที่ได้ตั้งไว้

สามารถวิเคราะห์ได้ว่าโตโยต้ามียุทธศาสตร์ที่สำคัญ คือ โครงการ IMV นอกเหนือจากการเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในประเทศไทย จึงทำให้โตโยต้ามียุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าบริษัทรถยนต์อื่นๆ

นับว่าเป็นความสัมพันธ์ทางสถานะที่พิเศษ (privileged position) ของกลุ่มธุรกิจ เช่น โตโยต้าที่มีสถานะทางโครงสร้างทางเศรษฐกิจอันเอื้ออำนวยให้กลุ่มตนเองมีบทบาทมากกว่ากลุ่มอื่น เพราะการหดหรือขยายตัวทางเศรษฐกิจ จะมีผลต่อการจัดการทางเศรษฐกิจของรัฐบาล ซึ่งจะส่งผลทั้งในด้านบวกหรือด้านลบต่อเสถียรภาพของรัฐบาลได้ ดังนั้นรัฐบาลจึงต้อง "เอาใจ" นักธุรกิจเพื่อให้ดำเนินการทางเศรษฐกิจได้ด้วยดี เพื่อจะมีผลในด้านดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และส่งผลดีต่อเสถียรภาพของรัฐบาล เพราะนักธุรกิจเป็น "เจ้าหน้าที่สาธารณะในระบบตลาด" เป็นผู้ดำเนินการให้เศรษฐกิจเคลื่อนไปข้างหน้า

ในขณะที่เดียวกันรัฐก็เล็งเห็นว่ารถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ถึงแม้ว่าจะมีการดัดแปลงมาจากรถกระบะ แต่ก็ยังเป็นรถยนต์นั่งที่มีความสะดวกสบายและมีใช้รถเพื่อการบรรทุกได้ เช่นรถกระบะ จึงได้เพิ่มอัตราภาษีขึ้นมาจากร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 เพื่อเป็นการจัดเก็บรายได้เข้ารัฐให้มากขึ้น โดยที่ไม่กระทบต่อยอดขายของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมากนัก จากจุดนี้จะพิจารณาได้ว่า รัฐมีความเป็นอิสระในระดับที่จำกัด เพราะจะเพิ่มภาษีรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ให้เท่ากับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ก็ไม่ได้ ทั้ๆที่เมื่อนำ Toyota Fortuner มาเปรียบเทียบแล้ว ก็มีคุณสมบัติที่ไม่แตกต่างไปจากรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) เช่นระบบกันสะเทือนหลังที่ใช้แบบคอยล์สปริงไม่ใช่แบบแบบรถกระบะ^๑ เนื่องจากจะเป็นการทำลายกำลังการผลิตรถยนต์ที่สำคัญคือ ฐานของรถกระบะ เพราะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก Fortuner มีพื้นฐานและการใช้ชิ้นส่วนร่วมกับรถกระบะ Hilux - Vigo^๒ ซึ่งเป็นกำลังการผลิตที่สำคัญ (Product Champion) ในการจำหน่ายและส่งออกของประเทศที่จะนำไปสู่เป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งภูมิภาค

^๑ กระนั้นรถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่เคยมีจำหน่ายบางรุ่นก็ได้ใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบคอยล์สปริงทั้งหมด เช่น จี๊ป เซอร์โจ๊ก ที่ใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบแหนบ

^๒ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก Fortuner ใช้โครงแชสซีส์ เครื่องยนต์ ระบบกันสะเทือนด้านหน้า ระบบส่งกำลัง และชิ้นส่วนอื่นๆร่วมกับรถยนต์กระบะ Hilux - Vigo โดยรถยนต์ทั้งสองแบบนี้ต่างก็อยู่ในโครงการ IMV ซึ่งเป็นเครือข่ายการผลิตระดับโลกของทางโตโยต้า

จากข้อมูลดังกล่าวรัฐจึงมีอำนาจที่จำกัดในการกำหนดนโยบายเมื่อเทียบกับกลุ่มธุรกิจอย่างโตโยต้า เพราะมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เหนียวรั้ง/บังคับเอาไว้ (Constraint/coercion) จึงทำให้รัฐไม่สามารถผลัก Toyota Fortuner ให้ไปอยู่ในหมวดของรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) ที่ถูกยุบรวมให้เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราของรถยนต์นั่งได้

เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) ที่ถูกยุบรวมให้ไปเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งตั้งแต่ร้อยละ 30 - 50 ขึ้นอยู่กับขนาดและกำลังของเครื่องยนต์ มิได้เสียในอัตราเดียวกับร้อยละ 29 เหมือนเดิม จึงทำให้รถยนต์นั่งตรวจการณได้รับผลกระทบด้านราคาที่สูงขึ้น

สาเหตุที่รัฐมิได้สนับสนุนรถยนต์นั่งตรวจการณอีก ทางภาครัฐได้ให้เหตุผลว่ารถยนต์นั่งตรวจการณถือเป็นรถยนต์ที่มีลักษณะการใช้งานและสมรรถนะเช่นเดียวหรือคล้ายคลึงกับรถเก๋ง มีราคาสูง ผู้บริโภคส่วนใหญ่ใช้เป็นรถยนต์คันที่สอง (Second Car) จึงทำให้ภาครัฐเห็นควรที่จะจัดให้อยู่ในประเภทเดียวกับรถยนต์นั่ง⁸

ในความเป็นจริงรถยนต์นั่งตรวจการณมิได้เป็นขุมกำลังสำคัญในการผลิตรถยนต์ของประเทศ เพราะส่วนใหญ่แล้วรถยนต์ประเภทนี้จะเป็นรถยนต์นำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งมิได้ทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการผลิตชิ้นส่วน การประกอบ และการจ้างงานภายในประเทศ ในส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศก็มีจำนวนการผลิตที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับรถกระบะ ดังตารางข้างล่าง⁹

⁸ สัมภาษณ์ เศรษฐพร ศรีดิพันธ์, เจ้าหน้าที่บริหารงานสรรพสามิต 7 กรมสรรพสามิต, 23 พฤศจิกายน 2549.

⁹ สถาบันยานยนต์, "สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2548 (มกราคม-ธันวาคม),"

ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 - 2547 (แยกตามประเภทรถ)

หน่วย : คัน

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	% การ เปลี่ยนแปลง 46/47
รถยนต์นั่ง	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	299,439	18.97%
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่ รวมรถกระบะ 1 คัน)	66,385	28,322	4,186	8,326	13,798	9,382	12,774	20,925	34,753	66.08%
รถกระบะ 1 คัน	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	588,979	25.60%
รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV)	2,544	1,604	1,950	5,822	5,960	4,621	20,559	8,965	4,910	-45.23%
รวม	558,365	360,303	158,130	327,233	411,721	459,418	584,951	750,512	928,081	23.66%
เพิ่มขึ้น/ ลดลง (%)	6.22%	-35.47%	-56.11%	106.94%	25.82%	11.58%	27.32%	28.30%		

หมายเหตุ : 1. ในปี 2533 - 2538 ยอดรถยนต์นั่งตรวจการณ ไม่ได้แยกออกจากรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

2. รถกระบะ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double Cab และ รถ PPV ไว้ในที่ด้วย

จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจำนวนการผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) มีแนวโน้มลดจำนวนลง แตกต่างกับรถกระบะที่มีจำนวนการผลิตเพิ่มขึ้นเรื่อยๆตั้งแต่หลังวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา

ในกรณีของรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) สามารถวิเคราะห์ได้คล้ายคลึงกับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) แต่เป็นในมุมที่กลับกัน คือ จากจำนวนการผลิตที่น้อยของรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) จึงทำให้มีบทบาทความสำคัญน้อยในโครงสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งทำให้รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) ตกอยู่ภายใต้กรอบของโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เป็นเหมือนกฎกติกาที่จำกัด เหนียวรั้งบังคับ เป็นโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่สนับสนุนรถกระบะและอนุพันธ์ของรถกระบะ คือ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ที่มียอดการผลิตที่สูง ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากที่สุด และเป็นกำลังการผลิตที่สำคัญ (Product Champion) ในการจำหน่ายและส่งออกของประเทศที่จะนำไปสู่เป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งภูมิภาค

จากโครงสร้างทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าว จึงเป็นโครงสร้างที่เหนียวรั้งบังคับ (Constraint/coercion) มิให้รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) มีอำนาจในการผลักดันหรือรักษาผลประโยชน์ของตนให้สัมฤทธิ์ผล นั่นคือ การคงไว้ซึ่งอัตราภาษีที่ต่ำในระดับเดิม ที่ร้อยละ 29

เมื่อเปรียบเทียบอำนาจรัฐกับบริษัทผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) แล้ว ในกรณีนี้รัฐมีอำนาจมากกว่า เพราะรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) มีบทบาทความสำคัญน้อยในโครงสร้างเศรษฐกิจรถยนต์ ทำให้รัฐสามารถกำหนดนโยบายทางด้านภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ที่เปลี่ยนแปลงไปมากจากเดิมได้

อย่างไรก็ตามบทบาทการเคลื่อนไหวของผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ ฮอนด้า ซีอาร์วี ยังคงมีอยู่ เนื่องจากเป็นบริษัทผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก และการคิดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง และเป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยมีผลกระทบถึงสองด้าน คือ ด้านแรกฮอนด้า ซีอาร์วี จะมีคู่แข่งเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นคู่แข่งที่มีคุณลักษณะใกล้เคียงกัน คือ โตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ ด้านที่สองฮอนด้า ซีอาร์วี จะต้องปรับราคาเพิ่มขึ้นตามภาษีสรรพสามิตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเก็บในอัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่ง ในขณะที่คู่แข่งรายใหม่อย่าง โตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ เสียภาษีในอัตราของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกซึ่งต่ำกว่า จะส่งผลต่อราคาขายที่ต่ำกว่า ฮอนด้า ซีอาร์วี

ดังนั้นฝ่ายฮอนด้าจึงมีการเคลื่อนไหวโดยจัดทำข้อมูลชี้แจงต่อรัฐบาลถึงผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังการประกาศใช้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 จึงส่งผลให้ฮอนด้า เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,000 ซีซี ลดลงเหลือร้อยละ 30 จากอัตราเดิมที่ร้อยละ 35¹⁰ เพราะจะช่วยให้ฮอนด้า ซีอาร์วี รุ่นเครื่องยนต์ 2,000 ซีซี มีราคาที่ปรับเพิ่มสูงขึ้นจากเดิมไม่มากนัก (เพราะแต่เดิมภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์อยู่ที่อัตราร้อยละ 29 ไม่ว่าจะมีความเร็วเครื่องยนต์เป็นเท่าใด)

ในส่วนของภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ที่ปรับเพิ่มขึ้นจากอัตราร้อยละ 18 มาเป็น ร้อยละ 20 นั้น ก็ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งจากการเคลื่อนไหวของทางฮอนด้าที่เข้าไปชี้แจงข้อมูลต่อรัฐบาลในเรื่องผลกระทบดังกล่าว¹¹ การเพิ่มภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกจะช่วยมิให้ราคาของรถยนต์นั่งตรวจการณ์ กับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกห่างกันจนมากเกินไป

แสดงให้เห็นว่าฮอนด้าในฐานะผู้ผลิตรถยนต์นั่งรายใหญ่อันดับที่ 2 (รองจากโตโยต้า) ก็มีอำนาจในการผลักดันผลประโยชน์ของตนสู่รัฐบาล แต่ก็ก็เป็นลักษณะของอำนาจที่จำกัด

¹⁰ สัมภาษณ์ อติศักดิ์ โรหิตศุน, รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอเชียนฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, 26 เมษายน 2550.

¹¹ เรื่องเดียวกัน.

ซึ่งถูกเหนี่ยวรั้งจากโครงสร้างที่เอื้ออำนวยให้รถกระบะและอนุพันธ์ของรถกระบะมากกว่ารถยนต์ประเภทอื่นๆ ดังกล่าวมาแล้ว เพราะการเคลื่อนไหวของฮอนด้า นั้น โดยเปรียบเทียบกับโตโยต้าก็ดูเป็นเรื่องเล็กน้อย เป็นการเปลี่ยนแปลงเพื่อประคองตัวให้อยู่รอดในการแข่งขัน ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงอะไรมากมายอย่างที่โตโยต้าได้เปลี่ยนแปลงคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ซึ่งเป็นการยกระดับให้พ้นจากการถูกเรียกว่ารถกระบะมีหลังคาท้าย จนสามารถข้ามรุ่นขึ้นมาเทียบเคียงรัศมีของรถยนต์นั่งตรวจการณ์ได้ ด้วยช่วงล่างหลังแบบคอยล์สปริงและระยะฐานล้อที่สั้นลงเหลือเพียง 2,750 มิลลิเมตร

โดยรวมแล้วฝ่ายฮอนด้าเห็นด้วยกับการสนับสนุนรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก โดยการแก้ไขปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเสียใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เพื่อเป็นการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่ตลาดรถยนต์ของประเทศไทย โดยการเพิ่มยอดขายและยอดการผลิต¹²

แต่ฝ่ายฮอนด้าก็เห็นว่าการกำหนดภาษีสรรพสามิตรถกระบะและอนุพันธ์ยังคงเป็นการบิดเบือนตลาด เพราะมีความเห็นว่ารถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกก็เป็นรถยนต์นั่งเหมือนกัน แต่เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำกว่ารถยนต์นั่ง อย่างไรก็ตามก็เป็นการบิดเบือนที่สมเหตุสมผล เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่สนับสนุนอุตสาหกรรมรถกระบะมาช้านานผ่านทางมาตรการต่างๆ ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ผ่านมา ทำให้รถกระบะมียอดขายสูงที่สุด จนทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด และดึงดูดให้บริษัทรถยนต์ใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเป็นอนุพันธ์ของรถกระบะก็จึงได้รับการสนับสนุนเช่นกัน¹³

จากความสามารถของรัฐในการดำเนินนโยบายทางภาษีสรรพสามิตที่แตกต่างกันไปตามประเภทของรถยนต์จึงเป็นสิ่งที่แสดงความเป็นอิสระของรัฐได้ อย่างที่ Skocpol ได้กล่าวว่า "ความเป็นอิสระของรัฐมิได้เป็นคุณลักษณะเชิงโครงสร้างที่ตายตัวของทุกๆ สังคม มันสามารถเปลี่ยนแปลงได้ (State autonomy is not a fixed structural feature of any society. It can come and go.)" การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้เป็น การเปลี่ยนแปลงจากรัฐกับตัวแสดงหนึ่ง และรัฐกับอีกตัวแสดงหนึ่ง ซึ่งทำให้รัฐมีอิสระมาก หรือน้อยแตกต่างกันไปในการดำเนินนโยบาย

¹² เรื่องเดียวกัน.

¹³ เรื่องเดียวกัน.

ซึ่งสอดคล้องกับรัฐชาติแบบพหุนิยมใหม่ (Neo-pluralism) ที่รัฐจะไม่สนองตอบทุกความต้องการของสังคม แต่จะเลือกตอบสนองต่อส่วนที่ให้ประโยชน์แก่รัฐ หรืออย่างน้อยก็ไม่ทำให้รัฐเสียประโยชน์

กล่าวโดยสรุปแล้ว ลักษณะความสัมพันธ์ทางอำนาจนั้นขึ้นอยู่กับโครงสร้างที่ร้อยรัดตัวแสดงนั้นๆอยู่ ตัวแสดงใดจะมีบทบาทมากกว่าก็เพราะโครงสร้างเอื้ออำนวยให้ ตัวแสดงใดมีบทบาทน้อย เพราะมีโครงสร้างเป็นตัวเหนี่ยวรั้งเอาไว้

กรณีระหว่างรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) กับ รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ก็เช่นกัน เพราะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) เป็นอนุพันธ์ของรถกระบะ คือ มีพื้นฐานมาจากรถกระบะนำมาดัดแปลงให้กลายเป็นรถยนต์นั่งเอนกประสงค์ และรถกระบะมีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ในสัดส่วนที่สูง จึงทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) ทำให้สามารถผลิตเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศด้วยต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าด้วย จึงทำให้รถกระบะเป็นหัวหมู่ในการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย และนำรายได้เข้าสู่ประเทศเป็นจำนวนมาก

ขณะที่รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) มีส่วนแบ่งการตลาดน้อยมากเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) อีกทั้งยังใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในสัดส่วนที่ต่ำกว่า รวมถึงไม่ได้เป็นสินค้าหลักในการส่งออก เพราะขีดความสามารถไม่เพียงพอที่จะแข่งขันอย่างเช่นรถกระบะ จากการประหยัดต่อขนาด

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้บริษัทที่ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ได้รับประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 แม้ว่าภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) จะปรับขึ้นจากร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 ก็ตาม แต่ก็เป็น การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีที่น้อยนิดเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ที่ต้องเปลี่ยนจากเสียภาษีสรรพสามิตที่ ร้อยละ 29 เป็น ร้อยละ 30 - 50 ตามขนาดและกำลังของเครื่องยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ตามอัตราภาษีใหม่จะอยู่ในช่วงภาษี ร้อยละ 40- 50 เนื่องจากขนาดมีเครื่องยนต์และกำลังของเครื่องยนต์มาก จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่มากกว่าภาษีเดิมที่ ร้อยละ 29 อยู่มาก

ดังนั้น โครงสร้างทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นอยู่จากอิทธิพลของกระแสโลกาภิวัตน์ และจากความต้องการของภาครัฐในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย จึงเอื้ออำนวยให้รถกระบะ และอนุพันธ์ของรถกระบะ คือ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ได้รับอานิสงส์เกื้อหนุนจากนโยบายของรัฐในการคุ้มครองรถยนต์ประเภทนี้ เพราะทำรายได้หลักให้แก่ประเทศ ในขณะที่รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) มิได้มีบทบาทดังกล่าว จึงไม่ได้รับการสนับสนุนทางด้านภาษี