

บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์บทบาทความสัมพันธ์ระหว่างรัฐและบริษัทรถยนต์ประเภทรถกระบะภายใต้บริบททางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ในกรณีศึกษาอิทธิพลของกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์กระบะต่อการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2547 พบว่า รถกระบะเป็นประเภทของรถยนต์ที่ภาครัฐได้ให้การคุ้มครองมาโดยตลอด จนทำให้เป็นประเภทรถยนต์ที่มียอดการผลิตและยอดขายสูงที่สุดในประเทศ ส่งผลให้เกิดการประหยัดต่อขนาด และดึงดูดให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและการส่งออกรถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน เป็นอันดับหนึ่งของโลก

ในงานศึกษานี้เน้นการศึกษากลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (ซึ่งก็คือกลุ่มเดียวกับกลุ่มผู้ผลิตรถกระบะ เนื่องจากรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเป็นอนุพันธ์ของรถกระบะ) เปรียบเทียบกับกลุ่มผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์ในแง่มุมมองของการมีอิทธิพลต่อรัฐในการกำหนดนโยบายภาษีสรรพสามิตอย่างเชื่อมโยงกับพลังโลกาภิวัตน์ของบริษัทข้ามชาติ

โดยใช้วิธีการศึกษาจากข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวกับแผน และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ นโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ และเอกสารงานวิจัย ได้แก่ ผลงานวิจัย งานเขียนทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ เว็บไซต์ ที่มีบทความที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ และภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ประกอบกับข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในการวางแผนนโยบายเกี่ยวกับด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ และภาษีสรรพสามิตรถยนต์

งานศึกษานี้ต้องการพิสูจน์สมมติฐานว่า การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ได้แสดงให้เห็นว่ากลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (pickup passenger vehicle / PPV) ได้เปรียบกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (off-road passenger vehicle / OPV) เพราะกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมีอิทธิพลในการกดดันรัฐบาลมากกว่ากลุ่มผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์ ซึ่งสามารถนำมาอธิบายได้เป็นลำดับเหตุการณ์สำคัญดังต่อไปนี้

1. จากกรณีของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บครั้งแรกในปี พ.ศ. 2535 มิได้มีบทบัญญัติภาษีสรรพสามิตที่ครอบคลุมรถกระบะและรถยนต์ที่ดัดแปลงจากรถกระบะ จึงเท่ากับว่ารถยนต์กระบะไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ส่งผลให้รถยนต์กระบะมีราคาต่ำกว่ารถยนต์นั่ง

2. การที่รถยนต์กระบะไม่ต้องเสียภาษีเพราะว่าเป็นรถยนต์ประเภทที่เหมาะสมกับลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมส่วนใหญ่ของประเทศไทย คือ ลักษณะสังคมของประเทศไทยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นสังคมการเกษตรกรรม ทำเรือกสวนไร่นา มีความจำเป็นต้องบรรทุกพืชผลทางการเกษตร ทั้งถนนหนทางก็มีได้รุดอย่างทางดีทั้งหมด ดังนั้นรถยนต์ที่จะมาตอบสนองความต้องการของกลุ่มเกษตรกรจึงต้องมีอัตราประโยชน์ตรงตามที่ต้องการ นั่นก็คือรถกระบะที่บรรทุกของได้เป็นจำนวนมาก และมีขีดความสามารถในการฝ่าฟันเส้นทางทุรกันดารไปได้

จากอรรถประโยชน์ดังกล่าวจึงทำให้ภาครัฐสนับสนุนรถยนต์ประเภทนี้

3. เนื่องมาจากการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ทำให้รายได้ของรัฐบาลที่มาจากภาษีลดลงอย่างมาก ขณะที่รัฐบาลมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ จากความจำเป็นด้านการหารายได้เข้ารัฐเช่นนี้ รัฐบาลจึงมีนโยบายให้ปรับเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งทุกประเภทอีกร้อยละ 5 และให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์บรรทุกชนิดกระบะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัมในอัตราร้อยละ 5 เป็นครั้งแรก จากเดิมที่มีได้เคยเก็บภาษีสรรพสามิตรถกระบะมาก่อน

อย่างไรก็ตาม ความแตกต่างระหว่างราคารถยนต์นั่งกับรถยนต์กระบะก็ยังคงห่างกันอยู่เท่าเดิม สืบเนื่องจากการที่รัฐขึ้นภาษีสรรพสามิตรถยนต์ทุกประเภทในอัตราร้อยละ 5 ดังกล่าว

4. ต่อมาในปี พ.ศ. 2543 ผลจากมาตรการยกเลิกการบังคับให้ขึ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ได้ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องขึ้นภาษีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ เป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ ทำให้รัฐต้องลดภาษีสรรพสามิตลง เพื่อให้ผู้บริโภคต้องแบกรับภาระราคาจากต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น

ในปีนั้น ภาษีสรรพสามิตรถยนต์กระบะได้ลดลงมาอยู่ที่อัตราร้อยละ 3 และในปีเดียวกันนั้นมีการกำหนดคุณสมบัติของรถกระบะ คือ รถยนต์นั่งก็งบรรทุก (PPV) และรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ไว้ในโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ แสดงให้เห็นถึงการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์กระบะที่สามารถแตกขยายแบบพุ่งออกไป เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค

5. ในวันที่ 27 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 ได้มีการปรับโครงสร้างภาชีสรรพสามิตรถยนต์อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งมีจุดที่น่าสนใจคือ การยุบรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) ให้ไปอยู่ในหมวดที่เสียภาชีสรรพสามิตในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง ซึ่งทำให้รถยนต์นั่งตรวจการณมีราคาสูงขึ้น

อีกทั้งมีการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) เสียใหม่ โดยกำหนดให้ใช้ช่วงล่างด้านหลังเป็นแบบอื่นได้นอกจากระบบช่วงล่างแบบแหนบ และเปลี่ยนระยะฐานล้อ (wheelbase) ขึ้นต่ำจาก 2,850 มิลลิเมตร เหลือเพียง 2,750 มิลลิเมตร

การปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกดังกล่าวนี้ สอดคล้องเหมาะสมเข้ากับคุณลักษณะของรถยนต์ โดยตัว ฟอรัจเจอร์ ซึ่ง เป็นรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่ออกสู่ตลาดในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 หลังจากที่ปรับโครงสร้างภาชีสรรพสามิตรถยนต์เพียง 4 เดือน

ในขณะที่อีซูซุ ได้ออกรถยนต์รุ่น มิว 7 ซึ่งยังพัฒนามาบนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกแบบเดิมก่อนปี พ.ศ. 2547 โดยยังคงมีระบบกันสะเทือนหลังเป็นแหนบ และมีระยะฐานล้อที่ 3,050 มิลลิเมตร เช่นเดิม ทำให้ดูลำหลังและไม่ทันสมัยในสายตาของผู้บริโภคเท่ากับโตโยต้า ฟอรัจเจอร์โดยพิจารณาจากยอดขายในปี 2549 ที่แตกต่างกันมากกว่า 3 เท่า โดยโตโยต้า ฟอรัจเจอร์ มียอดขายทั้งสิ้นเป็นจำนวน 19,351 คัน ในขณะที่ อีซูซุ มิว 7 มียอดขายทั้งสิ้นเป็นจำนวน 6,285 คัน

การที่อีซูซุถูกโตโยต้าทิ้งห่างในยอดขายรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเป็นผลมาจากการที่รัฐมิได้ใช้มาตรการ lead time* ที่จะให้เวลาผู้ผลิตรถยนต์เตรียมการผลิตให้พร้อมหน้ากันก่อนที่จะออกประกาศคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกแบบใหม่ ส่งผลให้อีซูซุไม่สามารถผลิตรถยนต์ออกมาได้ตามคุณลักษณะใหม่ของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกในพ.ศ. 2547¹

ทั้งที่ฝ่ายราชการโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้บรรจุเรื่อง lead time ไว้ในข้อเสนอเรื่องการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกต่อคณะรัฐมนตรี แต่เมื่อมี

* lead time หมายถึง ระยะเวลาที่ต้องการล่วงหน้า ในการทำกิจกรรมหรือธุรกิจใด หากเป็นโครงการใช้ความหมายในแง่ระยะเวลาที่ใช้ทำงานจนสิ้นกระบวนการ หรือทำเสร็จครบวงจร เช่นในกระบวนการผลิตตั้งแต่การเริ่มคิดถึงการผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูป หรือตั้งแต่คิดแปลนบ้านจนสร้างเสร็จพร้อมเข้าอยู่ได้ ดูใน [http://www.smeschannel.com/meaning.php?No=15], 20 เมษายน 2550.

¹ สัมภาษณ์ งามอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขาธิการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 19 เมษายน 2550.

กฎหมายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ออกมา ปรากฏว่าไม่ได้มีเรื่อง lead time ตามที่ฝ่ายราชการได้เสนอขึ้นไปด้วย²

โดยการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกดังกล่าวเป็นผลมาจากการผลักดันจากฝ่ายโตโยต้าในนามของกลุ่มยานยนต์ในสภาอุตสาหกรรม ได้ทำการยื่นข้อเสนอต่อรัฐ เรื่องการยกเลิกข้อจำกัดทางเทคนิคของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก เมื่อครั้งประชุมภาคเอกชนกับ นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2546 เป็นการเรียกร้องผ่านทางสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีผู้บริหารระดับสูงของโตโยต้า คือ คุณนินนาท ไชยธีรวิทยุ รองประธาน กรรมการ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นรองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นตัวแทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย³

จากการดำรงตำแหน่งที่สำคัญในวงการอุตสาหกรรมรถยนต์ของคุณนินนาท ไชยธีรวิทยุ ทั้งตำแหน่งในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นองค์กรที่เป็นตัวแทนภาคอุตสาหกรรมเอกชนของประเทศไทย และตำแหน่งที่สำคัญในบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ที่มียอดการผลิตรถยนต์รวมเป็นอันดับหนึ่งของประเทศไทย ผู้วิจัยจึงมีข้อสังเกตว่าคุณนินนาท สามารถให้ทรัพยากรจากตำแหน่งที่สำคัญดังกล่าวในการผลักดันผลประโยชน์ของโตโยต้าได้

ทำให้พิจารณาได้ว่าฝ่ายโตโยต้าได้รับข้อมูลข่าวสารจากทางภาครัฐตลอดทั่วจะมีการปรับเปลี่ยนไปในแนวทางที่ตนเองต้องการแน่นอน ซึ่งเป็นลักษณะของกลุ่มวงใน (Insider group) ที่สามารถเข้าถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐ สามารถนำเสนอความต้องการของตนเองโดยสะดวก เนื่องจากภาครัฐมีความจำเป็นต้องพึ่งพาและใช้ความร่วมมือจากกลุ่มในการทำให้นโยบายของรัฐสัมฤทธิ์ผล

6. ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ฝ่ายโตโยต้ามีบทบาทในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 พิจารณาได้จากสถานการณ์ที่กำลังอยู่ในช่วงก่อนการเปลี่ยนภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 นั้น ในปีพ.ศ. 2545 - 2546 มีเหตุการณ์ต่างๆที่สัมพันธ์กันดังนี้

² สัมภาษณ์ ดวงดาว ชาวเจริญ, นักวิชาการอุตสาหกรรม 7 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 27 กุมภาพันธ์ 2550.

³ "สรุปผลการประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี."

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

- ในปี พ.ศ. 2545 รัฐเริ่มดำเนินนโยบายดีทรอยด์แห่งเอเชีย ที่มุ่งผลิตรถยนต์ให้ได้ครบ 1 ล้านคันในปี พ.ศ. 2549

- วันที่ 19 กันยายน 2545 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ญี่ปุ่น (Toyota Motor Corporation: TMC) ได้ประกาศแผนโครงการ IMV ซึ่งเป็นโครงการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน รถอเนกประสงค์ เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่ เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และส่งออก โดยจะเน้นประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการผลิต

- กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เข้าพบนายกรัฐมนตรีในวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2546 โดยมีหัวข้อหนึ่งในการหารือที่น่าสนใจ คือ การยกเลิกข้อจำกัดทางเทคนิคของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ซึ่งนำโดยรองประธานสภาอุตสาหกรรม คือ คุณนิพนธ์ ไชยธีรวิบูลย์ รองประธานกรรมการ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

7. รถยนต์ โตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ เป็นรถยนต์ในโครงการ IMV ของทางโตโยต้า ซึ่งเป็นโครงการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน รถอเนกประสงค์ เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่ เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และส่งออก ซึ่งเป็นโครงการที่จะพัฒนาและสร้างระบบการผลิตและเครือข่ายอุปทานระดับโลก โดยมีสี่ประเทศที่อยู่ในแผนโครงการผลิตนี้คือ ไทย อินโดนีเซีย แอฟริกาใต้ และ อาเจนตินา ซึ่งจะผลิตเพื่อป้อนตลาดในประเทศและจะส่งออกไปกว่า 80 ประเทศทั่วโลก โตโยต้าได้ระบุให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตด้วยมูลค่าการลงทุน 30,000 ล้านบาท โดยจะมีกำลังการผลิตสูงสุด คือ ประมาณร้อยละ 60 (เป็นจำนวน 280,000 คัน) จากกำลังการผลิตทั้งหมด 4 ประเทศที่วางไว้ 480,000 คันต่อปี (เป็นการประมาณกำลังการผลิตในปี 2548) นอกจากนี้โตโยต้าได้กำหนดให้มีการแบ่งการผลิตชิ้นส่วนสำคัญในฐานการผลิตต่างๆ และเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายด้วย โดยประเทศไทยทำหน้าที่ผลิตเครื่องยนต์ดีเซล อินโดนีเซียทำเครื่องยนต์เบนซิน อินเดียและฟิลิปปินส์ผลิตระบบส่งกำลังแบบ manual พร้อมๆกับการประกอบรถยนต์สำหรับตลาดในประเทศของตนเอง โดยโครงการนี้เริ่มผลิตรถยนต์ได้เมื่อปลายปี พ.ศ. 2547

จากเหตุดังกล่าวจึงมีน้ำหนักทำให้รัฐเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ให้สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทเอกชนรายใหญ่ที่สุดนี้ เนื่องจากที่โตโยต้ามีลักษณะเป็นบริษัทข้ามชาติมีการลงทุนจำนวนมาก จึงทำให้ได้รับสิทธิพิเศษจากรัฐบาล เนื่องจากผลการดำเนินการของบริษัทจะมีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และจะมีผลกระทบต่อรัฐบาลในการที่ประชาชนจะตัดสินใจเลือกรัฐบาลเข้ามาบริหารประเทศอีกครั้ง ดังนั้นเสรีภาพของบริษัทในการดำเนินธุรกิจจึงเป็นสิ่งสำคัญในการอยู่รอดในระบบเศรษฐกิจที่มี

การแข่งขันสูง ถ้าการดำเนินการของบรรษัทถูกจำกัดไว้ด้วยกฎระเบียบ จะทำให้บรรษัทต้องออกจากประเทศนั้นไปสู่ประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่เปิดเสรีมากกว่า และผลกระทบที่ตามมาหลังจากบรรษัทใหญ่ๆ ได้ละทิ้งประเทศนั้นไป จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศนั้นเกิดสภาวะการชะงักงัน จากผลของการว่างงาน และการพังทลายของฐานภาษี รัฐบาลจึงจำเป็นต้องใช้อำนาจช่วยให้บรรษัทสามารถตั้งรากฐานในประเทศของตนให้ได้ โดยมีให้ละทิ้งการลงทุนในประเทศของตนไปลงทุนยังประเทศอื่นๆ

8. รวมถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เอื้ออำนวย (Enabling) ให้รถยนต์กระบะเนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่ดำเนินนโยบายคุ้มครองสนับสนุนรถยนต์กระบะมาโดยตลอด จนทำให้รถยนต์กระบะเป็นรถยนต์ที่มียอดการผลิตและยอดขายสูงที่สุด ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด จนสามารถดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน ที่ใหญ่อันดับหนึ่งของโลก

ประกอบกับรัฐบาลในขณะนั้นต้องการดำเนินการตามแผนการเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชียที่เน้นปริมาณการผลิตรถยนต์ให้ถึง 1 ล้านคันในปี พ.ศ. 2549 (ซึ่งแผนนี้บรรลุเร็วกว่าที่คาด เนื่องจากยอดการผลิตรถยนต์โดยรวมถึง 1 ล้านคัน ในปี พ.ศ. 2548)

ดังนั้นเมื่อโตโยต้าจะใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของโครงการ IMV ซึ่งจะช่วยเพิ่มตัวเลขการผลิตรถยนต์โดยรวมของประเทศได้อีกมาก จึงเป็นลักษณะของอำนาจในรูปแบบของการสร้างความต้องการ (Shaping desire) ที่ภาครัฐต้องการดำเนินนโยบายดีทรอยต์แห่งเอเชียให้บรรลุเป้าหมาย จำเป็นต้องอาศัยพลังการผลิตจากภาคเอกชน เพราะนักธุรกิจเป็น "เจ้าหน้าที่สาธารณะในระบบตลาด" เป็นผู้ดำเนินการให้เศรษฐกิจเคลื่อนไปข้างหน้า นับว่าเป็นความสัมพันธ์ทางสถานะที่พิเศษ (Privileged position) ของกลุ่มธุรกิจ เช่น โตโยต้าที่มีสถานภาพทางโครงสร้างทางเศรษฐกิจอันเอื้ออำนวยให้กลุ่มตนเองมีบทบาทมากกว่ากลุ่มอื่น เพราะการหดหรือขยายตัวทางเศรษฐกิจ จะมีผลต่อการจัดการทางเศรษฐกิจของรัฐบาล ซึ่งจะส่งผลทั้งในด้านบวกหรือด้านลบต่อเสถียรภาพของรัฐบาลได้

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

ฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 คือ บริษัท ฮอนด้า ผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์นั่งตรวจการณื ซีอาร์วี ที่มียอดขายเป็นจำนวนมาก (โดยในปี 2546 มียอดขายประมาณ 8,000 คัน)⁴ และในฐานะที่เป็นรถยนต์นั่งตรวจการณืจึงได้รับสิทธิทางภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำคือ ร้อยละ 29 มาโดยตลอด จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ทำให้ ฮอนด้า ซีอาร์วี เสียภาษีสรรพสามิตสูงขึ้นในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง รวมถึงการเข้าสู่ตลาดของโตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ ซึ่งมีราคาที่สูงกว่า ฮอนด้า ซีอาร์วี และมีรูปแบบที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อของผู้บริโภค

จากการตระหนักในผลกระทบที่จะเกิดขึ้นดังกล่าว จึงทำให้ทางฮอนด้าสามารถผลักดันต่อรัฐให้ได้นโยบายที่สมดุลงเรื่องภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ซึ่งมาทดแทนภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณืในอัตราเดิมที่ร้อยละ 29 (จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543 ที่ได้ถูกยกเลิกไป) โดยภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ระบุให้รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซี เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 30 (จากเดิมใน พ.ศ. 2543 ที่เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 35) เนื่องจากการแบ่งประเภทรถยนต์ให้แยกย่อยขึ้นตามขนาดของเครื่องยนต์ จะเป็นผลดีต่อรถยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี เพราะจะเสียภาษีลดลงจากเดิมถึงร้อยละ 5 โดยรถยนต์ ฮอนด้า ซีอาร์วี รุ่นเครื่องยนต์ 2,000 ซีซี ก็จัดอยู่ในหมวดที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในพิภพนี้ ซึ่งจะทำให้ราคาของซีอาร์วีไม่แตกต่างไปจากภาษีสรรพสามิตเดิมของรถยนต์นั่งตรวจการณืที่ร้อยละ 29 มากนัก และภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งก็งบรทุกก็ได้ปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 20 (จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543 อัตราเดิมที่ร้อยละ 18)⁵

จากสถานการณ์ดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ฮอนด้า มีอำนาจเหนี่ยวรั้ง (constraint) มิให้รัฐเอนเอียงผลประโยชน์ไปทางฝ่ายรถยนต์นั่งก็งบรทุกจนละเลยรถยนต์ประเภทอื่นที่สำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยการให้ข้อมูลชี้แจงแก่รัฐให้เห็นความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากมีการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งก็งบรทุก และการเก็บอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณือัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่ง ซึ่งถือว่าเป็นการล็อบบี้ทางตรงต่อรัฐบาล (Direct Lobbying Techniques) โดยฝ่ายฮอนด้ามีสถานภาพเป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งราย

⁴ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ, "ฟอร์ดบุกหนักหวังแชมป์ตลาด"เอสยูวี" ส่ง"เอสเคป"หัวหอกเน้นเครื่อง 2 ลิตร," [http://www.thairn.com/news data/automobile_04_1_th.html], 20 เมษายน 2550.

⁵ สัมภาษณ์ อติศักดิ์ โรหิตศุน, รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอเชียนฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, 26 เมษายน 2550.

ใหญ่ เป็นอันดับที่ 2 จึงถือครองทรัพยากรอันมีค่าต่อการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชียตามแผนการดำเนินนโยบายของรัฐในขณะนั้น

อย่างไรก็ตามรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกยังคงได้รับการสนับสนุนโดยเปรียบเทียบมากกว่ารถยนต์นั่งตรวจการณ์ เนื่องจากการเป็นอนุพันธ์ของรถกระบะที่เป็นจุดแข็งของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยมาช้านาน เนื่องจากรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) มีจำนวนการผลิตที่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนการผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกซึ่งเป็นอนุพันธ์ของรถกระบะที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากกว่าครึ่งหนึ่ง ทำให้มีบทบาทความสำคัญน้อยในโครงสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ แต่รัฐก็ไม่อาจจะเลยผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์อย่างฮอนด้าได้ เนื่องจากในฐานะที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งรายใหญ่อันดับ 2 ที่ถือครองทรัพยากรอันมีค่าต่อการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชียตามแผนการดำเนินนโยบายของรัฐในขณะนั้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกและรถกระบะแล้ว จะพบว่ากลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกและรถกระบะมีความสำคัญต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์มากกว่า จากการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในการประกอบรถยนต์ได้มากกว่าร้อยละ 90 โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลระบบหัวฉีดได้เองและส่งออกขายไปทั่วโลก

จากปัจจัยดังกล่าวทำให้บริษัทที่ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ตกอยู่ภายใต้กรอบของโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เป็นเหมือนกฎ กติกาที่จำกัด หนี้ยวรั้งบังคับ (Constraint/coercion) เป็นโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่สนับสนุนรถกระบะและอนุพันธ์ของรถกระบะ คือ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ที่มียอดการผลิตที่สูง ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากที่สุด และเป็นกำลังการผลิตที่สำคัญ (Product Champion) ในการจำหน่ายและส่งออกของประเทศที่จะนำพาไปสู่เป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งภูมิภาค

จึงทำให้รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ถูกยุบรวมให้ไปเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่งตั้งแต่ร้อยละ 30 - 50 ขึ้นอยู่กับขนาดและกำลังของเครื่องยนต์ มิได้เสียในอัตราเดียวที่ร้อยละ 29 เหมือนเดิม ทำให้รถยนต์นั่งตรวจการณ์ได้รับผลกระทบด้านราคาที่สูงขึ้น

9. กล่าวโดยสรุปแล้ว จากการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ที่มาสอดคล้องพอเหมาะกับความคุณลักษณะของ โตโยต้า ฟอรัจเนออร์ สิบเนื่องมาจาก

ปัจจัยภายใน คือ การดำเนินนโยบายของทางภาครัฐที่สนับสนุนรถยนต์กระบะมา โดยตลอด ทำให้มียอดการผลิตและจำหน่ายสูงที่สุด จนทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด และพัฒนาเป็นฐานการผลิตรถยนต์กระบะ 1 คันที่ใหญ่ที่สุด จึงทำให้ทิศทางของรัฐไปในแนวทางสนับสนุนรถยนต์กระบะ อันเป็นโครงสร้างที่เกื้อหนุนให้รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ซึ่งเป็นอนุพันธ์ของรถยนต์กระบะได้รับประโยชน์จากการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะให้ทันสมัยมากขึ้น เช่น โดยต้า ฟอ์ จูเนออร์ ซึ่งดูจากคุณลักษณะแล้วไม่แตกต่างไปจากรถยนต์นั่งตรวจการณืที่ได้ถูกผลักดันให้ไปเสีย ภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง เพราะโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เป็นตัวเหนี่ยวรั้งบังคับมิให้รถยนต์นั่งตรวจการณืได้รับประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต ปีพ.ศ. 2547 เนื่องจากเป็นรถยนต์ประเภทนำเข้า หรือนำชิ้นส่วนเข้ามาประกอบในประเทศ อีกทั้งรถยนต์นั่งตรวจการณื (OPV) ยังมีจำนวนการผลิตที่น้อยกว่ารถยนต์กระบะมาก และมีขีดเพื่อใช้ในการขับเคลื่อน อุตสาหกรรมเกษตรและการขนส่งตั้งเช่นที่รถยนต์กระบะเป็นอยู่ รถยนต์นั่งตรวจการณืจึงไม่ จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนดังเช่นที่รถยนต์กระบะและรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกได้รับ

ประกอบกับนโยบายดีทรอยต์แห่งเอเชียที่ต้องการให้ประเทศไทยผลิตรถยนต์ได้ 1 ล้านคัน จึงเป็นส่วนหนึ่งที่รัฐเอื้ออำนวยให้ฝ่ายโตโยต้า ที่ลงทุนโครงการ IMV ในไทย จะช่วยเพิ่ม จำนวนการผลิตรถยนต์ให้มากขึ้นตามที่รัฐต้องการได้

ปัจจัยภายนอก คือ พลังของโลกาภิวัตน์ การค้าเสรีและบรรษัทข้ามชาติ โดย โครงการ IMV ของโตโยต้า เป็นโครงการที่ใช้เครือข่ายการผลิตข้ามชาติ โดยจะใช้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลาง และมีการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนกันในเครือข่าย และส่งออกรถยนต์ไปทั่วโลก เนื่องจาก ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสนับสนุนรถยนต์กระบะดังได้กล่าวไปแล้ว พลังอำนาจเศรษฐกิจของ บรรษัทข้ามชาติจึงมีน้ำหนักในการดำเนินนโยบายของรัฐ เพราะรัฐได้ดำเนินนโยบายสนับสนุน อุตสาหกรรมรถยนต์ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มรถยนต์กระบะที่เป็นตัวแสดงหลักจากการ สนับสนุนของทางภาครัฐมาโดยตลอด

โดยที่ปัจจัยทั้งสองต่างมีความสัมพันธ์กันอย่างแยกไม่ออก ตั้งแต่การดำเนิน นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ และสนับสนุนรถยนต์กระบะ จนทำให้อุตสาหกรรมมีความ เข้มแข็ง จึงทำการผ่อนคลายมาตรการคุ้มครองลง ตามมาตรการของการค้าเสรี เพื่อมุ่งประโยชน์ จากการส่งออก จนทำให้กลายเป็นฐานการผลิต ดึงดูดบรรษัทข้ามชาติต่างๆให้เข้ามา ลงทุน ทำให้รัฐต้องปรับปรุง แก้ไข กฎระเบียบบางมาตรการเพื่อรักษาฐานการลงทุนของบรรษัท ข้ามชาติเอาไว้ เพื่อเสถียรภาพและความมั่นคงของเศรษฐกิจของประเทศ