

บทที่ 5

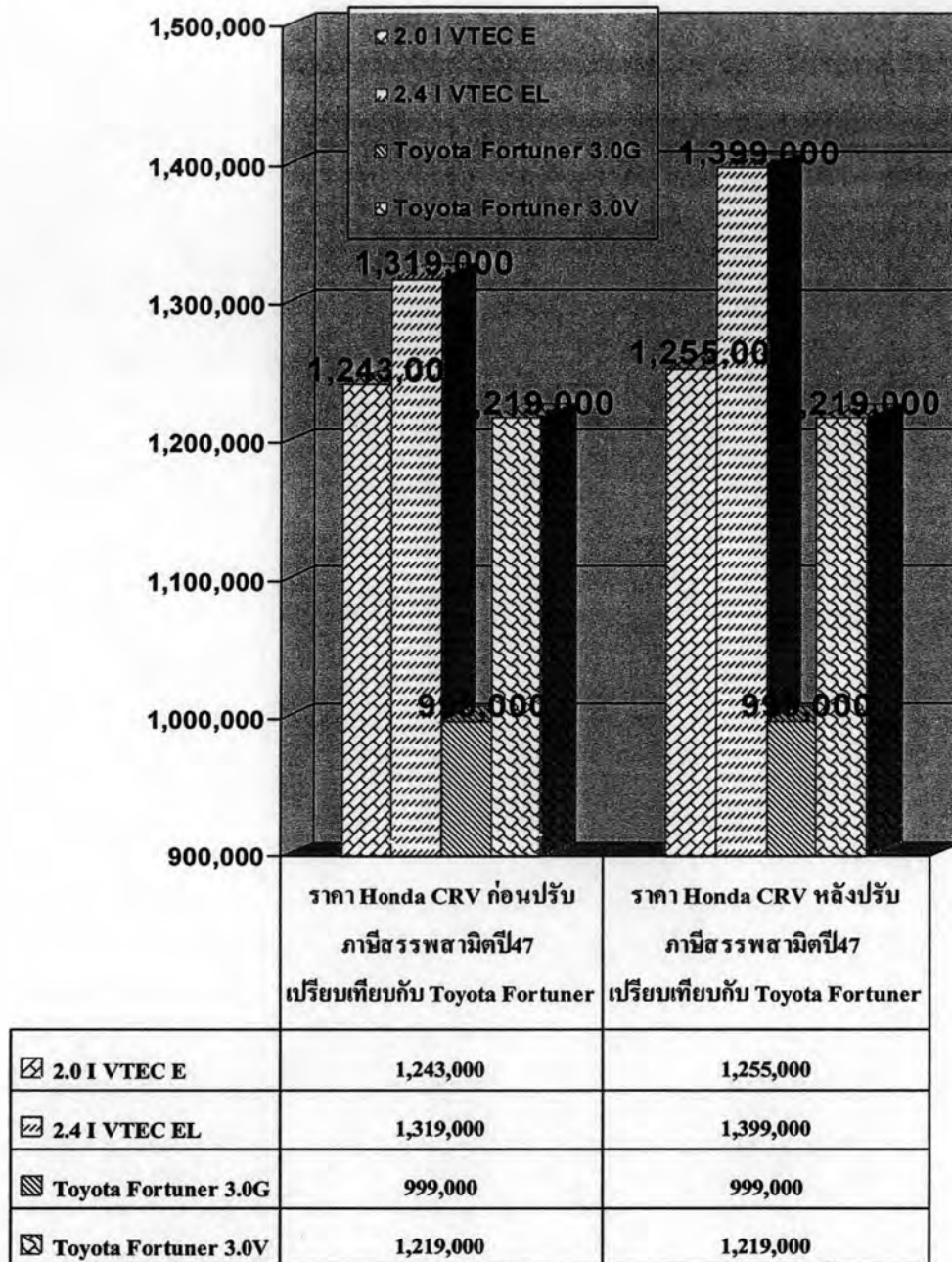
บทบาทฝ่ายที่เสียประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547

นอกเหนือจากกลุ่มผู้ที่ได้ประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ซึ่งก็คือ กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์กระบะ ยังมีกลุ่มผู้ที่เสียประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ดังกล่าว คือ กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (Off - road Passenger Vehicle/OPV) เนื่องจากการปรับภาษีดังกล่าวได้ทำให้รถยนต์นั่งตรวจการณ์ต้องไปเสียภาษีในอัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่ง ซึ่งจะทำให้ราคาของรถยนต์นั่งตรวจการณ์นั้นสูงขึ้น ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน และยอดขายที่ลดลง ฝ่ายที่สูญเสียผลประโยชน์จะมีวิธีการดำเนินการอย่างไรเพื่อที่จะปกป้องผลประโยชน์ของตนไว้ ซึ่งในบทนี้จะนำเสนอบทบาทของฝ่ายที่สูญเสียประโยชน์จากการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547

ผลจากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเสียใหม่ในเรื่องระบบกันสะเทือนด้านหลังที่ให้อัปเดตแบบคอยล์สปริงได้ นอกเหนือจากเดิมที่บังคับให้ใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบแหนบเท่านั้น และเปลี่ยนระยะฐานล้อจากเดิมที่กำหนดไว้ขั้นต่ำที่ 2,850 มิลลิเมตรขึ้นไป เป็นระยะฐานล้อขั้นต่ำที่ 2,750 มิลลิเมตรขึ้นไป จากข้อกำหนดที่เปลี่ยนแปลงใหม่นี้ได้ทำให้รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมีคุณลักษณะใกล้เคียงรถยนต์นั่งตรวจการณ์มากขึ้น

นอกจากการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่มาใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ดังกล่าวมาแล้ว แต่ภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกกับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ก็ยังคงความแตกต่างกันจากการปรับเปลี่ยนภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนให้รถยนต์นั่งตรวจการณ์เสียภาษีในอัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่งในอัตราตั้งแต่ร้อยละ 30 - 50 ตามขนาดของเครื่องยนต์ (จากเดิมที่เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 29 ไม่ว่าจะขนาดเครื่องยนต์จะเป็นเท่าใด) ในขณะที่รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 20 (จากอัตราภาษีสรรพสามิตเดิม พ.ศ. 2543 ร้อยละ 18)

จากอัตราภาษีที่แตกต่างกันได้ทำให้รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมีราคาไม่สูงไปกว่ารถยนต์นั่งตรวจการณ์ดังตารางบันไดราคาข้างล่างนี้ (ราคารถยนต์เดือนธันวาคม พ.ศ.2547)



กราฟเปรียบเทียบราคา Honda CRV¹ กับ Toyota Fortuner²

¹ หนังสือพิมพ์วุดยาน, "ฮอนด้าเผยโฉมซีอาร์-วีใหม่ ราคาพิเศษก่อนปรับภาษี."

[http://www.grandprixgroup.com/new/magazine/yuadyan/detail.asp?Detail_Id=1705&Column_Name=Market], 26 เมษายน 2550.

ในการศึกษาบทนี้จะเป็นการเปรียบเทียบ ฮอนด้า ซีอาร์วี กับโตโยต้า พอร์จูนเนอร์ เพราะฮอนด้าเป็นบริษัทรถยนต์เพียงรายเดียวที่ไม่มีการผลิตรถกระบะและอนุพันธ์ของรถกระบะ อีกทั้งฮอนด้า ซีอาร์วี จัดเป็นรถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่มีราคาใกล้เคียงกับโตโยต้า พอร์จูนเนอร์ ซึ่งเป็นทางเลือกใหม่ของผู้บริโภค และจะส่งผลกระทบต่อขยายของ ฮอนด้า ซีอาร์วี อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากกราฟเปรียบเทียบราคาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า โตโยต้า พอร์จูนเนอร์มีราคาที่ใกล้เคียงและตั้งราคาไว้ต่ำกว่า ฮอนด้า ซีอาร์วี อันเป็นปัจจัยสำคัญที่จะมีผลทำให้ผู้บริโภคสามารถพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างรถยนต์ทั้งสองได้ เพราะ โตโยต้า พอร์จูนเนอร์มีคุณลักษณะที่คล้ายคลึง ฮอนด้า ซีอาร์วี หากพิจารณาจากรูปทรงของตัวรถ และระบบกันสะเทือนด้านหลังที่ใช้คอยล์สปริงเหมือนกัน แม้ว่าจะเป็นรถต่างประเภทกันก็ตาม ซึ่งต่างจากรถยนต์นั่งกิ่งบรรทุกรายอื่นที่ยังคงใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบแหนบอยู่

ฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 คือ บริษัท ฮอนด้า ผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์นั่งตรวจการณ์ ซีอาร์วี ที่มียอดขายเป็นจำนวนมาก (โดยในปี 2546 มียอดขายประมาณ 8,000 คัน)³ และในฐานะที่เป็นรถยนต์นั่งตรวจการณ์จึงได้รับสิทธิทางภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ต่ำคือ ร้อยละ 29 มาโดยตลอด จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ทำให้ ฮอนด้า ซีอาร์วี เสียภาษีสรรพสามิตสูงขึ้นในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง รวมถึงการเข้าสู่ตลาดของโตโยต้า พอร์จูนเนอร์ ซึ่งมีราคาต่ำกว่า ฮอนด้า ซีอาร์วี และมีรูปแบบที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อของผู้บริโภค

ผลจากการเปลี่ยนแปลงภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ได้เพิ่มคู่แข่งให้แก่ ฮอนด้า ซีอาร์วี นั่นคือ โตโยต้า พอร์จูนเนอร์ แม้ว่าจะไม่ใช่คู่แข่งกันโดยตรง เพราะจัดอยู่ในประเภทรถยนต์ที่แตกต่างกัน เนื่องจากเป็นรถที่มีพื้นฐานต่างกัน พอร์จูนเนอร์มีพื้นฐานมาจากรถกระบะ ไฮลักซ์ วีโก้ ซึ่งเป็นลักษณะของรถยนต์ที่มีโครงแล้วจึงครอบด้วยตัวถัง (body on frame) ระบบช่วงล่างจะยึดอยู่กับโครงรถ มิได้ยึดติดกับตัวถังรถยนต์ แต่ได้ปรับเปลี่ยนระบบกันสะเทือนหลังเป็นแบบคอยล์สปริงให้คล้ายคลึงกับรถยนต์นั่ง และมีราคาใกล้เคียงกัน ในขณะที่ซีอาร์วีเป็น

² หนังสือพิมพ์วุดยาน, "โตโยต้าทิ้งทวน 2 โมเดลสุดท้าย IMV,"

[http://www.grandprixgroup.com/new/magazine/yuadyan/detail.asp?Detail_Id=1700&Column_Name=Market], 26 เมษายน 2550.

³ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ, "ฟอร์ดบุกหนักหวังแชมป์ตลาด'เอสยูวี' ส่ง'เอสเคป'หัวหอกเน้นเครื่อง 2 ลิตร,"

[http://www.thainr.com/news_data/automobile_04_1_th.html], 20 เมษายน 2550.

รถยนต์ที่มีพื้นฐานมาจากรถยนต์นั่ง ซึ่งจะเป็นลักษณะของตัวถังขึ้นเดียว (unibody หรือ monocoque) โดยระบบช่วงล่างต่างๆจะยึดติดกับตัวถังรถยนต์โดยตรง จากการปรับเปลี่ยนระบบช่วงล่างของรถยนต์นั่งก็ง่บรทุกดังกล่าว จึงทำให้ฟอร์จูนเนอร์เป็นตัวเลือกหนึ่งของผู้บริโภค เพราะเป็นรถยนต์ประเภทที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้คล้ายรถยนต์นั่งตรวจการณ์ จากปัจจัยดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อรถยนต์นั่งตรวจการณ์ที่มีราคาใกล้เคียงกันอย่างซีอาร์วี

คุณอดิศักดิ์ โรหิตสุน รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอเชียนฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด ให้สัมภาษณ์ว่า ภายในกลุ่มบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีการเจรจาภายในจนตกผลึก ซึ่งหมายถึงเกิดผลประโยชน์ส่วนรวมต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทย อย่างไรก็ตามในการจะนำเสนอนโยบายใดๆต่อรัฐ แต่ในกลุ่มก็ไม่ได้มีผลประโยชน์ที่ไปในทางเดียวกัน ผู้ที่ได้ประโยชน์ก็จะมีข้อมูลที่น่ามาสนับสนุนแนวทางของตนชุดหนึ่ง ในขณะที่ผู้ที่เกี่ยวข้องก็จะมีข้อมูลที่ชี้แจงให้รัฐรับรู้อีกชุดหนึ่ง⁴

ในกรณีของการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะรถยนต์นั่งก็ง่บรทุกใน พ.ศ. 2547 ทางฝ่ายฮอนด้าเห็นด้วยกับนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ของรัฐ เนื่องจากเป็นนโยบายที่ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย และเป็นนโยบายที่สอดคล้องกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถกระบะที่รัฐสนับสนุนมาช้านาน บริษัทรถยนต์ส่วนใหญ่จะได้ประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ที่สนับสนุนอนุพันธ์ของรถกระบะ เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในประเทศไทย จะมีรถกระบะรวมอยู่ในสายการผลิตด้วย และที่สำคัญรถกระบะถือเป็นรถยนต์ที่มีการผลิตและจำหน่ายสูงที่สุดของประเทศไทย เป็น product champion ในการส่งออกมาโดยตลอด⁵ เพราะประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะ 1 ตัน เป็นอันดับที่หนึ่งของโลก ในปี 2549 บริษัทรถยนต์ต่างๆในประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์กระบะได้เป็นจำนวน 866,769 คัน จากยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศรวมทั้งหมด 1,188,044 คัน⁶ จึงก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (economies of scale) และดึงดูดให้บริษัทรถยนต์ต่างๆย้ายฐานการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตันมายังประเทศไทย

ผลจากการเปิดกว้างทางข้อกำหนดคุณลักษณะของรถยนต์นั่งก็ง่บรทุกจะทำให้อนุพันธ์ของรถกระบะเติบโตมากขึ้น ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งจะขยายตัวมากยิ่งขึ้น และจะ

⁴ สัมภาษณ์ อดิศักดิ์ โรหิตสุน, รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอเชียนฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, 26 เมษายน 2550.

⁵ เรืองเดียวกัน.

⁶ สถาบันยานยนต์, "สภาอุตสาหกรรมและชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2549," [http://www.thaiauto.or.th/], 16 กุมภาพันธ์ 2550.

เป็นไปตามนโยบายดีทรอยต์แห่งเอเชียที่เน้นการผลิตรถยนต์ให้ได้จำนวนมากๆ เพราะแต่เดิมนั้นรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกตามกฎหมายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543 ได้กำหนดคุณลักษณะไว้ว่า จะต้องใช้ระบบกันสะเทือนหลังแบบแหนบ และมีระยะฐานล้อขั้นต่ำ 2,850 มิลลิเมตรขึ้นไป ซึ่งเป็นการจำกัดทางเทคโนโลยี ไม่ก่อให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีให้สอดคล้องความต้องการของตลาดที่ให้ค่านิยมกับระบบช่วงล่างแบบคอยล์สปริงที่มีความนุ่มนวลมากกว่าระบบช่วงล่างแบบแหนบ⁷

แต่อีกมุมหนึ่งก็เห็นว่าเป็นการบิดเบือนตลาด โดยใช้มาตรการทางภาษีเป็นตัวกำหนดการเจริญเติบโตของรถแต่ละประเภท⁸ ซึ่งกรณีรถยนต์นั่งตรวจการณ ก็ชัดเจนว่าได้รับผลกระทบจากภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บในอัตราเดียวกันกับรถยนต์นั่ง ซึ่งจะเสียภาษีสรรพสามิตจากอัตราตายตัวที่ร้อยละ 29 ไม่ว่าจะมิขนาดของเครื่องยนต์เป็นเท่าใดก็ตาม (ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543) เปลี่ยนเป็น ร้อยละ 30 - 50 ตามขนาดของเครื่องยนต์ (ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547) ซึ่งจะส่งผลให้ราคาเครื่องยนต์ต้องปรับสูงขึ้นดังกราฟราคาที่ได้แสดงไว้ ในขณะที่รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่ได้ปรับเปลี่ยนคุณลักษณะตามภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 มาใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งตรวจการณกลับเสียภาษีที่น้อยกว่าในอัตราร้อยละ 20

นอกจากผลกระทบทางด้านราคาที่ปรับสูงขึ้นจากอัตราภาษีที่สูงขึ้นแล้ว รถยนต์นั่งตรวจการณอย่าง ฮอนด้า ซีอาร์วี ยังต้องเผชิญกับคู่แข่งรายใหม่ที่เป็นรถต่างประเภท แต่มีคุณลักษณะลักษณะที่ใกล้เคียงกันและมีราคาต่ำกว่าอย่าง โตโยต้า พอร์จูนเนอร์ ซึ่งเกิดขึ้นมาพร้อมกับคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกแบบใหม่ตามภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ที่มีความใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งตรวจการณมากขึ้น จากระบบช่วงล่างหลังแบบคอยล์สปริง และระยะฐานล้อที่สั้นลงเหลือ 2,750 มิลลิเมตร ซึ่งได้ลดภาพของความเป็นรถกระบะลงไปได้มาก

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ฝ่ายฮอนด้าจึงมีการนำเสนอข้อมูลต่อรัฐก่อนที่จะมีการประกาศใช้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ในเรื่องผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลต่อรถยนต์ ฮอนด้า ซีอาร์วี ดังได้กล่าวมาแล้ว⁹ (รวมถึงรถยนต์ประเภทเดียวกันอย่าง ฟอर्ड เอสเคป และมาสด้า ทริบิวต์ แต่รถยนต์เหล่านี้มิได้ผลิตขึ้นในประเทศไทย แต่นำเข้าจากประเทศฟิลิปปินส์ภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน)

⁷ อติศักดิ์ โรหิตศุน, รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอเชียฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, 26 เมษายน 2550..

⁸ เรื่องเดียวกัน.

⁹ เรื่องเดียวกัน.

จากการนำเสนอผลกระทบที่จะเกิดขึ้นดังกล่าว จึงทำให้ทางฮอนด้าสามารถผลักดันต่อรัฐให้ได้นโยบายที่สมดุลย์เรื่องภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ซึ่งมาทดแทนภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณในอัตราเดิมที่ร้อยละ 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 ก็จัดอยู่ในหมวดที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในพิภคนี้ ซึ่งจะทำให้ราคาของซีอาร์วีไม่แตกต่างไปจากภาษีสรรพสามิตเดิมของรถยนต์นั่งตรวจการณที่ร้อยละ 29 มากนัก และภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกก็ได้ปรับเปลี่ยนขึ้นอีกร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 20 (จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543 อัตราเดิมที่ร้อยละ 18)¹⁰ ซึ่งแสดงเป็นตารางเปรียบเทียบได้ดังนี้¹¹

รถยนต์นั่ง	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543	รถยนต์นั่ง (แบ่งแบบใหม่)	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547
ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี	35%	ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี	30%
ขนาด 2,401 – 3,000 ซีซี	41%	ขนาด 2,001 – 2,500 ซีซี	35%
ขนาดเกิน 3,000 ซีซี	48%	ขนาด 2,501 – 3,000 ซีซี	40%
		ขนาดเกิน 3,000 ซีซี	50%

ตารางเปรียบเทียบภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ระหว่าง พ.ศ. 2543 กับ พ.ศ. 2547

	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2543	ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547
รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก(PPV)	18%	20%

ตารางเปรียบเทียบภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก พ.ศ. 2543 กับ พ.ศ. 2547

¹⁰ เรื่องเดียวกัน.

¹¹ กวี วงศ์พุดม, "กรมสรรพากรปรับภาษีรถยนต์ ใครได้ใครเสีย," นิตยสารภาษีธุรกิจ, 11 (ตุลาคม 2547):

จากการที่ฮอนด้าชี้แจงให้รัฐรับรู้ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นภายหลังจากการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก และการคิดภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณีนอัตราร้อยละเดียวกับรถยนต์นั่งตามภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ดังกล่าว จึงทำให้รัฐปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งเสียใหม่ให้มีการแบ่งแยกย่อยขนาดของเครื่องยนต์มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อรถยนต์นั่งตรวจการณที่มีความจุกระบอบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี อาทิ ฮอนด้า ซีอาร์วี ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งตรวจการณที่มียอดขายสูงสุด ดังกล่าวไปแล้ว รวมถึงการปรับเพิ่มภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 20 เพื่อมิให้เกิดช่องว่างทางราคาระหว่างรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกกับรถยนต์นั่งตรวจการณ่มากเกินไป เพราะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่ได้ปรับเปลี่ยนคุณลักษณะใหม่ จะมีความใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งตรวจการณ่มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อยอดขายของรถยนต์นั่งตรวจการณดังกล่าวมาแล้ว

จากสถานการณ์ดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ฮอนด้า มีอำนาจเหนี่ยวรั้ง (constraint) มิให้รัฐเอนเอียงผลประโยชน์ไปทางฝ่ายรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกจนละเลยรถยนต์ประเภทอื่นที่สำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยการให้ข้อมูลชี้แจงแก่รัฐให้เห็นความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากมีการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก และการเก็บอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณีนอัตราร้อยละเดียวกับรถยนต์นั่ง ซึ่งถือว่าเป็นการล็อบบี้ทางตรงต่อรัฐบาล (Direct Lobbying Techniques) โดยฝ่ายฮอนด้ามีสถานภาพเป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งรายใหญ่ เป็นอันดับที่ 2 จึงถือครองทรัพยากรอันมีค่าต่อการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยด์แห่งเอเชียตามแผนการดำเนินนโยบายของรัฐในขณะนั้น

อย่างไรก็ตามรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกยังคงได้รับการสนับสนุนมากกว่ารถยนต์นั่งตรวจการณ เนื่องจากการเป็นอนุพันธ์ของรถกระบะที่เป็นจุดแข็งของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยมาช้านานดังกล่าวมาแล้วในบทที่ 4

คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน กล่าวว่าการเห็นอกเห็นใจจากกลุ่มรถยนต์นั่งตรวจการณแล้ว ฝ่ายที่เสียประโยชน์ยังรวมถึงผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) รายอื่นยกเว้นโตโยต้า เช่น อีซูซุ มิว 7 ก็เสียประโยชน์จากการที่รัฐมิได้ใช้มาตรการ lead time* ที่จะให้เวลาผู้ผลิตรถยนต์เตรียมการผลิตให้พร้อมหน้ากันก่อนที่จะออกประกาศคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกแบบใหม่ ส่งผลให้อีซูซุไม่สามารถผลิตรถยนต์ออกมาได้ตามคุณลักษณะใหม่ของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกในพ.ศ. 2547¹²

* lead time หมายถึง ระยะเวลาที่ต้องการล่วงหน้า ในการทำกิจกรรมหรือธุรกิจใด หากเป็นโครงการใช้ความหมายในแง่ระยะเวลาที่ใช้ทำงานจนสิ้นกระบวนการ หรือทำเสร็จครบวงจร เช่นในกระบวนการผลิตตั้งแต่การเริ่มคิดถึง

จากคุณลักษณะที่ไม่ตรงใจผู้บริโภค โดยระบบช่วงล่างหลังยังเป็นແหนบ และระยะฐานล้อที่ยาวเหมือนรถกระบะ ปัจจัยเหล่านี้ได้ทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจเลือกซื้อฟอร์จูนเนอร์มากกว่า จึงทำให้ยอดขายของมิตซูบิชิ 7 ถูกฟอร์จูนเนอร์ทิ้งห่างมากเป็นสามเท่าตัว จากตารางยอดขายรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ข้างล่างนี้

ยอดขายรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) พ.ศ. 2549

อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	อัตราส่วน (%)
1	โตโยต้า	19,351	73.30
2	อีซูซุ	6,285	23.81
3	ฟอร์ด	624	2.36
4	มิตซูบิชิ	141	0.53
	รวม	26,401	100.00

ที่มา: สถาบันยานยนต์

การไม่มี lead time จึงทำให้บริษัทรถยนต์ที่ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกด้วยตนเองเสียเปรียบฝ่ายที่ทำการผลัดกันเรื่องการแก้ไขคุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ซึ่งคุณอดิศักดิ์โรหิตคุณ ได้กล่าวไว้ว่า บริษัทรถยนต์ที่ทำการผลัดกันการแก้ไขคุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกต่อรัฐบาล และในขณะเดียวกันยังทำการผลิตและพัฒนาารถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกของตัวเองควบคู่ไปด้วย โดยเป็นการผลิตและพัฒนาล่วงหน้าก่อนที่จะมีการประกาศใช้ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547¹³

ผู้วิจัยเห็นว่าหมายถึงฝ่ายโตโยต้า เพราะเป็นบริษัทรถยนต์เพียงรายเดียวที่สามารถผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกได้ตรงตามคุณลักษณะใหม่ที่ประกาศในภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 จากเหตุการณ์ดังกล่าว จึงแสดงให้เห็นว่า ทางโตโยต้ามีความมั่นใจในศักยภาพการผลัดกันเรื่องการแก้ไขคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกของตน จากการเป็นบริษัทรถยนต์ที่มียอดขายการผลิตเพื่อขายภายในประเทศ และเพื่อการส่งออกสูงที่สุดในบรรดาบริษัทรถยนต์ใน

การผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูป หรือตั้งแต่คิดแปลนบ้านจนสร้างเสร็จพร้อมเข้าอยู่ได้ ดูใน

[<http://www.smeschannel.com/meaning.php?No=15>], 20 เมษายน 2550.

¹² สัมภาษณ์ งามอาจ พงศ์กิจวรสิน, เลขานุการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 19 เมษายน 2550.

¹³ สัมภาษณ์ อดิศักดิ์ โรหิตคุณ, รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอเชียนฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, 26 เมษายน 2550.

ประเทศไทย และการลงทุนในโครงการ IMV ซึ่งใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์กระบะและ
 อนุพันธ์ดังกล่าวมาแล้วในบทที่ 4 จึงเป็นทรัพยากรทางอำนาจที่สำคัญในการผลักดันผลประโยชน์
 ของโตโยต้าต่อรัฐ ประจวบเหมาะกับการโครงสร้างความต้องการของรัฐจากการดำเนินนโยบายดี
 ทรอยต์แห่งเอเชียในขณะนั้นที่ต้องการปริมาณการผลิตรถยนต์ให้ได้จำนวนมากดังกล่าวมาแล้ว
 ในบทที่ 4 จึงเปรียบเป็นโครงสร้างที่เกื้อหนุน (enabling) ให้โตโยต้าทำการผลักดันต่อรัฐแก้ไข
 คุณลักษณะรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกให้สอดคล้องกับความต้องการของตนเองได้

คุณดวงดาว ชาวเจริญ ได้ให้สัมภาษณ์ว่า ทางฝ่ายราชการโดยสำนักงาน
 เศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้บรรจุเรื่อง lead time ไว้ในข้อเสนอเรื่องการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะ
 รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกต่อคณะรัฐมนตรี แต่เมื่อมีกฎหมายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547
 ออกมา ปรากฏว่าไม่ได้มีเรื่อง lead time ตามที่ฝ่ายราชการได้เสนอขึ้นไปด้วย¹⁴

ตรงจุดนี้จึงแสดงให้เห็นว่า เมื่อข้อเสนอแนะทางนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์
 จากฝ่ายข้าราชการดำเนินมาถึงคณะรัฐมนตรี ภายในคณะรัฐมนตรีได้มีการตัดเรื่อง lead time
 ออกไป ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการเอื้อประโยชน์แก่ฝ่ายโตโยต้า เพราะโตโยต้าเป็นบริษัทรถยนต์เพียง
 รายเดียวที่มีความพร้อมในการประกอบรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก จากการประกาศโครงการ IMV ขึ้น
 เมื่อปลายปี พ.ศ. 2545 และโตโยต้าสามารถนำรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกตามคุณลักษณะใหม่ออกสู่
 ตลาดได้อย่างรวดเร็ว ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2547 หลังจากการประกาศใช้ภาษีสรรพสามิต
 รถยนต์ฉบับใหม่ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่สั้นมากสำหรับการพัฒนาและ
 ผลิตรถยนต์รุ่นหนึ่งๆ ดังกล่าวมาแล้วในบทที่ 4

กล่าวโดยสรุปแล้วฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากการปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์คือ
 รถยนต์นั่งตรวจการณ์ ฮอนด้า ซีอาร์วี ที่มีราคาใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก โตโยต้า ฟอรัจัน
 เนอร์ ที่มีคุณลักษณะใหม่ตามภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547

เนื่องจากโตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ มีคุณลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไปใกล้เคียงรถยนต์
 นั่งตรวจการณ์มากขึ้น จากการแก้ไขระบบกันสะเทือนหลังเป็นแบบคอยล์สปริง และมีระยะฐานล้อ
 ที่สั้นเพียง 2,750 มิลลิเมตร ได้ช่วยลดความเป็นรถกระบะลงไปได้มาก

รวมถึงราคา โตโยต้า ฟอรัจันเนอร์ ที่ตั้งไว้ต่ำกว่า และใกล้เคียงรถยนต์นั่งตรวจ
 การณ์ ฮอนด้า ซีอาร์วี จึงทำให้เป็นตัวเลือกของผู้บริโภคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แม้จะเป็นรถยนต์ต่าง

¹⁴ สัมภาษณ์ ดวงดาว ชาวเจริญ, นักวิชาการอุตสาหกรรม 7 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 27
 กุมภาพันธ์ 2550.

ประเภทกัน แต่ก็สามารถใช้ทดแทนกันได้ จากการปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกแบบใหม่ที่คล้ายคลึงรถยนต์นั่งตรวจการณ์มากขึ้น

เมื่อฝ่ายฮอนด้าตระหนักว่าตนเองจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขคุณลักษณะของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกให้ใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ และการคิดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง ทางฮอนด้าจึงได้นำข้อมูลไปชี้แจงให้รัฐเห็นว่าได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง

รถยนต์ฮอนด้ารุ่นที่ได้รับผลกระทบชัดเจน คือ รุ่น ซีอาร์วี เนื่องจากมีราคาและคุณลักษณะที่ใกล้เคียงกันกับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกแบบใหม่ในภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547 จากการที่มีความคล้ายคลึงกันสองประการดังกล่าว ทำให้ฝ่ายฮอนด้าต้องผลักดันต่อรัฐให้ปรับปรุงภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซี เสียใหม่ โดยจะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 30 จากเดิมที่จ่ายในอัตราร้อยละ 35 ซึ่งจะทำให้ราคา ฮอนด้า ซีอาร์วี รุ่นเครื่องยนต์ 2,000 ซีซี ปรับเพิ่มสูงขึ้นไม่มากนัก

นอกจากนี้การผลักดันดังกล่าวของฮอนด้ายังส่งผลต่อภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นอัตราร้อยละ 20 จากอัตราเดิมที่ร้อยละ 18 เพื่อมิให้เกิดความแตกต่างทางราคามากเกินไประหว่าง ฮอนด้า ซีอาร์วี กับ โตโยต้า ฟอรัจเจอร์

จึงเท่ากับว่าในภาพรวม แม้ทางโตโยต้าซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์รุ่นฟอรัจเจอร์ แม้จะได้รับประโยชน์สูงสุด แต่ก็ต้องเสียภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ด้วยเช่นกัน ในขณะที่ทางฝ่ายฮอนด้า ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์รุ่น ซีอาร์วี โดยเฉพาะในรุ่นที่มีขนาดเครื่องยนต์ 2,000 ซีซี ซึ่งขายดีที่สุดก็สามารถรักษาผลประโยชน์ของตน เนื่องจากแบบรุ่นนี้มีราคาเพิ่มขึ้นไม่มากนัก จากภาษีที่เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 1

ภาพต่างๆ เหล่านี้จะสะท้อนให้เห็นว่า การต่อสู้ของกลุ่มผลประโยชน์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ ได้มีการเจรจาต่อรอง และได้ข้อตกลงร่วมพอสมควร แม้ว่าโตโยต้าจะได้รับประโยชน์มากที่สุด อันเนื่องมาจากความสำคัญของโตโยต้าในฐานะผู้ผลิตรถกระบะและอนุพันธ์ของรถกระบะที่เป็นส่วนสำคัญของโครงสร้างทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์

