จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ได้แสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทยผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (pickup passenger vehicle / PPV) รุ่นฟอร์จูนเนอร์ ได้เปรียบกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (off-road passenger vehicle / OPV) เพราะกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมีอิทธิพลในการผลักดันรัฐบาลมากกว่ากลุ่มผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์

ผลการศึกษาพบว่ามีปัจจัยสำคัญที่เป็นโครงสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจที่เกื้อหนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ซึ่งเป็นอนุพันธ์หนึ่งของรถกระบะมีอิทธิพลในการผลักดันรัฐบาลมากกว่ากลุ่มผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์ โดยสามารถแบ่งออกเป็นสองปัจจัยที่เกี่ยวพันกัน ดังนี้

ปัจจัยภายในประกอบไปด้วย ความต้องการดำเนินตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐ ซึ่งเป็นแผนที่มุ่งเน้นปริมาณการผลิตรถยนต์ให้ได้ 1 ล้านคันภายใน พ.ศ. 2549 ทำให้รัฐต้องให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ซึ่งภายใต้บริบทเดียวกัน ทางกลุ่มบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกรุ่นฟอร์จูนเนอร์ ได้ผลักดันให้รัฐออกโครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่เอื้อประโยชน์ให้แก่รถรุ่นนี้ โดยผ่านกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ปัจจัยภายนอกเกี่ยวข้องกับอำนาจของการลงทุนของบรรษัทข้ามชาติ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ซึ่งมีฐานการผลิตในประเทศไทยอยู่แล้ว จึงตระหนักถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย และตั้งเป้าที่จะเพิ่มการลงทุนในประเทศไทยผ่านบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย ที่ได้วางแผนโครงการ Innovative International Multi – purpose Vehicle (IMV) เพื่อที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน, อนุพันธ์ และชิ้นส่วนรถกระบะสำหรับการส่งออกไปทั่วโลก โครงการนี้สามารถเพิ่มยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยและทำให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย

ด้วยเหตุผลเหล่านี้จึงทำให้รัฐไทยทำการแก้ไขโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในทางที่เอื้อให้แก่บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย

The Car Excise Tax Restructuring in 27th July 2004 has shown that Toyota Motor Thailand producing pick-up passenger vehicle model "Fortuner" had more advantageous than other companies producing off-road passenger vehicle. The reason is that this pick-up passenger vehicle company is more influential than off-road passenger vehicle companies.

This research has found that there is economic power structure that supports pick-up passenger vehicle (sub-species of 1 ton pick-up truck) companies to have more influential than off-road passenger vehicle companies. This can be separated in 2 related factors.

Internal factors consist of the need of government to accomplish automobile industry master plan that aims to reach one million of car production within 2006. In this context, 1 ton pick-up truck has the largest market share. So the state has to give an importance to this vehicle. In the same context, Toyota Motor Thailand which produces pick-up passenger vehicle model "Fortuner", pressurized the government to restructure excise tax to match Toyota's interest through Automotive Industry Club in The Federation of Thai Industries.

External factors involve with the power of transnational corporations' investment. Toyota Motor Corporation, with its main production base in Thailand, realizes potentials of car industry in Thailand and aims to increase its investment in Thailand through Toyota Motor Thailand. Toyota Motor Thailand has planed Innovative International Multi – purpose Vehicle (IMV) project to use Thailand as a base to produce 1 ton pickup truck, its sub-species and parts for exporting worldwide. According to automobile industry master plan, IMV project can boost the number of car production in Thailand and can make Thailand to be Detroit of Asia.

These reasons made Thai state to restructuring Car Excise Tax in 2004 to favour Toyota Motor Thailand.