**朝陽小客車租賃股份有限公司**

**105會計年度移轉訂價報告**

報告涵蓋期間：民國105年1月1日至105年12月31日

**報告出具人：羅裕傑　會計師**

**報告製作日期：民國106年5月1日**

**本報告之涵蓋範圍及使用方式**

正大聯合會計師事務所（以下簡稱『本所』）受朝陽小客車租賃股份有限公司（以下簡稱『朝陽租車』)委託，對該公司105年度與關係企業之往來交易（以下簡稱『受控交易』）進行分析，本報告即為分析結果。

本報告採用之分析乃遵循所得稅法第43條之1暨財政部於民國93年12月28日發布之營利事業所得稅不合常規移轉訂價查核準則（以下簡稱『移轉訂價查核準則』）規定之方法為之。

本所於本報告中表示之意見完全基於朝陽租車管理部門提供之資料，本所並未就朝陽租車提供之資料執行任何查核程序。倘若提供給本所之資料有須更正情事，本報告之內容及結論亦可能會受影響。

本報告內容須隨朝陽租車每年營業方式之變動而更新。本所出具報告後，對本報告交付朝陽租車後所發生之任何變動、事件或情況，均不負任何修訂之義務。

本報告僅供朝陽租車分析受控交易是否符合營業常規使用，不得作為其他用途。本所於本報告製作完成並交付朝陽租車後，即已完成編製移轉訂價報告之義務，倘有必要，本所會盡力協助委託人向國稅局作必要說明，但此部分並非本所之義務，亦非委任契約之一部份。除前開必要情形外，本所或其他與編製本報告有關之人員若有因本報告而被要求作證、出庭或出席其他訴訟程序、或有行政救濟之需要，費用需另行計算。

**章節目錄**

[第壹章、 摘要 1](#_Toc387324370)

[第貳章、 背景資訊及產業經濟現況 5](#_Toc387324372)

[第參章、 受控交易說明 17](#_Toc387324374)

[第肆章、 功能及風險分析 25](#_Toc387324376)

[第伍章、 常規交易原則辦理之情形 41](#_Toc387324378)

[第陸章、 可比較對象之選擇要件 47](#_Toc387324380)

[第柒章、 最適常規交易方法之決定 51](#_Toc387324382)

[第捌章、 可比較對象之找尋 63](#_Toc387324384)

[第玖章、 受控交易評估結果 69](#_Toc387324386)

[第壹拾章、 結論 79](#_Toc387324388)

**附件目錄**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **A** | ONESOURCE資料庫篩選流程 | | 1-1 |
| **B** | 可比較對象拒絕原因列表 | | 1-2 |
| **C** | 可比較對象之企業敘述 | | 1-3 |
| **D** | 可比較對象財務資料 | | 1-8 |
| **E** | 朝陽租車103~105年度財務資料 | | 1-3 |
| **F** | 中華民國營利事業所得稅不合常規移轉訂價查核準則 | | 1-22 |
|  | |
|  | |
|  | |
|  | |

**Ⅰ**

# 摘要

本報告乃遵循移轉訂價查核準則規定之方法為之，分析之目的在為朝陽租車105年度與關係企業間之受控交易建立分析架構，以評估交易結果是否符合常規。

為進行分析，本所採行之步驟如下：

* + - 對受控交易之型態進行分析；
    - 對朝陽租車及各受控交易參與人之功能及風險進行分析；
    - 對其他可能影響價格或利潤之因素進行分析；
    - 採用最適常規交易方法；
    - 建立常規交易範圍；
    - 評估受控交易之結果是否符合常規。

## 分析方法及結論

### 有形資產之移轉

* + - * **進貨**

朝陽租車105年度自南陽實業及南誠實業購置汽車供其租賃業務使用。

經由本報告第柒章分析，決定『可比較利潤法』為朝陽租車此受控交易移轉訂價分析之最適常規交易方法。

根據本報告第肆章功能及風險分析結果，朝陽租車為汽車租賃商，其所執行之功能及承擔之風險較其關係企業為不複雜，且可取得朝陽租車105年度之財務資料，故以朝陽租車為受測個體。

另本報告依朝陽租車執行之功能、承擔之風險及所擁有之無形資產進行可比較對象搜尋，並以可比較對象之營業淨利率建立常規交易範圍。經分析，以可比較利潤法評估朝陽租車「有形資產之移轉－進貨」時，朝陽租車平均賺得營業淨利率10.42%，位於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.69%~16.67%內，故推論朝陽租車105年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

### 有形資產之使用

* + - * **租金收入**

朝陽租車提供南陽實業股份有限公司(以下簡稱「南陽實業」)、南誠實業股份有限公司(以下簡稱「南誠實業」)及永大順股份有限公司(以下簡稱「永大順」)汽車租賃服務。

經由本報告第柒章分析，決定『可比較利潤法』為朝陽租車此受控交易移轉訂價分析之最適常規交易方法。

根據本報告第肆章功能及風險分析結果，朝陽租車為汽車租賃商，其所執行之功能及承擔之風險較其關係企業為不複雜，且可取得朝陽租車105年度之財務資料，故以朝陽租車為受測個體。

另本報告依朝陽租車執行之功能、承擔之風險及所擁有之無形資產進行可比較對象搜尋，並以可比較對象之成本及營業費用淨利率建立常規交易範圍。經分析，朝陽租車平均賺得成本及營業費用淨利率41.71%，高於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.77%~20.45%上分位數，推論朝陽租車105年度該受控交易之移轉訂價應無稅務上之調整。

## 未於本報告進行個別分析之受控交易

### 有形資產之使用

* **承租辦公室**

朝陽租車向南陽實業、南誠實業承租辦公室，供其辦公使用，105年度受控交易金額為720,000元，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

### 服務之提供

* **接受維修保養服務**

台財稅字第09704555160號函令（即所謂之『避風港條款』）第2款第3目後段規定：『自103年度營利事業所得稅結算申報起，本款規定變更為同一類型受控交易之全年交易總額在新臺幣1千萬元以下，同一類型受控交易超過1千萬元之營利事業，其與同一關係企業之同類型全年受控交易總額在新臺幣5百萬元以下之交易』，得不於報告中個別分析。

南陽實業及南誠實業提供朝陽租車修繕及保養服務，105年度受控交易金額為3,401,342元。因符合避風港條款規定，故不於本報告中個別分析。

### 其它

朝陽租車歸屬「其他」類型受控交易之各類支出，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

## 建議

本所必須提醒本報告之使用者，朝陽租車在本報告提出後，其執行之功能及承擔之風險若有顯著變化，本報告之分析結果將會受到影響。若朝陽租車各受控交易情況有所變動，也將影響最適常規方法及可比較對象之選擇，進而改變常規交易範圍。

**Ⅱ**

# 背景資訊及產業經濟現況

## 背景資訊

### 公司綜覽

1. **營運歷史及背景**

朝陽租車於民國82年成立，為南陽實業之子公司。截至105年止實收資本額為新台幣358,454,500元，員工人數26人。

1. **主要商業活動說明**

朝陽租車提供客戶企業用車規劃、車輛租用服務、車輛資訊提供、維修保養服務及保險服務規劃等業務。

1. **事業部門介紹**
2. 各部門業務職掌

| 部門別 | 業務職掌 |
| --- | --- |
| 董事長 | 擬定公司策略目標並督導公司之執行。 |
| 總經理 | 輔佐董事長執行公司策略。 |
| 管理部門 | 負責公司會計、財務、總務、採購、人事、薪資、日常作業及相關業務管理。 |
| 營業部門 | 負責公司租賃業務，業績目標達成。 |

1. 部門組織圖

營業部協理

管理部協理

南區經理

中區經理

北區經理

董事長

總經理(董事長兼任)

管理部副理

管理部課長

副總經理

營業部經理

1. **公司經營現況**

朝陽租車之重點經營目標放在公司長期汽車租賃業務，藉由租賃方式使公司不需一次支付高額車款，便於公司預算編列與控管，降低財務負擔，可保留資金作為投資並創造更多利潤，提供企業主私人高度隱密性及安全性。

1. **未來發展**
2. 短期
   * + 出租率及獲利率皆能達成每年5％之成長。
     + 落實客戶滿意。
3. 長期
   * + 強化母公司品牌經營。
     + 擴大承租顧客群以提高業務量。

### 集團綜覽

1. **背景資訊**

三陽工業股份有限公司（以下簡稱「三陽工業」），1954年於台灣台北市內湖創立，初期以生產腳踏車用的磨電燈為主，為台灣車輛產業之先驅，是台灣第一家橫跨汽、機車製造的國際化企業，擁有將近40餘年之汽、機車開發經驗，以臺灣為營運總部，台灣、中國及越南三地為主要生產基地。在汽車事業上，三陽工業先後與日本本田技研及韓國現代汽車合作，生產多款汽車產品，早年與本田技研技術合作生產富貴、發財等車，後繼導入喜美（Civic）車系更使三陽成為了台灣汽車主要製廠之一，『發財車』成為了台灣輕型商用車的代名詞，而後在2002年與本田合作畫下句點，轉與現代汽車合作。

1. **主要業務範圍**
   1. 汽車廠
      * 負責汽車引擎、完成車組立。
      * 配合研發、開發單位，進行新產品開發所需之試作、量試工作，並確保其順利進入量產階段。
   2. 機車廠
      * 負責機車與部份汽車引擎、車架零件之素材、加工製造。
      * 機車引擎、完成車組立。
      * 負責外作零件檢驗、化驗管理及外作品質管理活動推進。
   3. 特殊用途車廠
      * 負責軍車、巴士、商用汽車生產，確保製造品質並配合業務之需求，如期交貨。
      * 進行工廠生產體質之改善，生產業務合理化，生產技術之提升，並制定相關之技術標準與規範。
2. **集團組織結構**

三陽工業股份有限公司

南陽實業股份有限公司

南誠實業股份有限公司

朝陽小客車租賃股份有限公司

朝日租車股份有限公司

南陽實業股份有限公司

89.58％

70.05％

61.46％

16.27％

65％

35％

1. **關係企業簡介**

| 編號 | 公司名稱 | 簡稱 | 所在地 | 主要營業項目 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 三陽工業股份有限公司 | 三陽工業 | 台灣 | 汽、機車製造及零件批發 |
| 2 | 南陽實業股份有限公司 | 南陽實業 | 台灣 | 汽車買賣修繕服務 |
| 3 | 南誠實業股份有限公司 | 南誠實業 | 台灣 | 汽車買賣修繕服務 |
| 4 | 朝日租車股份有限公司 | 朝日租車 | 台灣 | 小貨車租賃 |
| 5 | 向揚實業股份有限公司 | 向揚實業 | 台灣 | 汽車買賣修繕服務 |
| 6 | 永大順股份有限公司 | 永大順 | 台灣 | 汽車零件製造 |

## 產業及經濟情況分析

### 產業總覽

1. **產業概要**

汽車租賃產業在國外早已擁有超過60年以上的發展歷史，各項的營運與配套措施相當成熟，也已成為歐美人士相當仰賴的交通服務之一，主要的功能在於銜接各項交通工具間的區隔，提供商務、旅遊人士點對點之間的車輛長、短租賃服務。根據統計，目前全球汽車租賃產業規模，每年業務超過千億美元’，投入的營運車輛約及年度需求總量約在300萬輛左右，其中又以歐美地區的發展最為成熟。

汽車租賃一般簡稱為租車，乃指租車公司提供車輛給顧客使用，短從數小時至數日，長可達數年不等，消費者透過與汽車銷售者之間簽訂各種形式的付費合約，以在約定的時間內獲得汽車的使用權為目的，經營者通過提供車輛功能、稅費、保險、維修、配件等服務實現投資增值的一種實物租賃形式。

目前台灣的汽車租賃公司可分為幾種型態如：汽車製造商子公司，此類租車公司由汽車組裝製造廠投資成立，所以提供的車款多為該品牌，這些業者在台灣的市場佔有率佔了大部分。此外，如外國品牌公司，其母公司通常為跨國金融集團，在台則由代理商負責營運；本土公司，此類公司大多從單店少量車的小公司規模開始經營，逐漸擴大營業規模，觀光客多的地方亦有不少個體經營的租車店家。而汽車租賃公司的小客車運輸執照分則為三類，為甲種、乙種、丙種，甲種的小客車運輸執照，所需資本額須達5,000萬以上，全新的小客車量需100輛以上；乙種的資本額要500萬以上，所需全新小客車輛為10輛，最後為丙種執照，資本額要500萬以上，全新的小客車也需10輛以上。乙種執照與丙種執照的差別在於，乙種可以做長租及短租，而丙種只可做短期的汽車租賃；而長短租賃的差異在於租賃的時間，長租為期一年以上、三年以下，而短租則是一年期內。

1. **產業結構**

**出租方**

**(租車公司)**

**(委託人)**

**承租方**

**(汽車供應商)**

**供貨方**

租賃

償付

借貸

付款

**金融機構**

交貨

租賃費用

1. **產業特性**
2. 擁有易腐性存貨特性:

所謂易腐性存貨意指某些存貨如果儲存時間過長會造成損耗、揮發、腐敗、變質以及過期等現象，其存貨的價值與數量也會因此而降低或減少，而汽車租賃業擁有此特性，因此存貨的變動性與消費者需求充滿著無法確定性而且易受到價格左右。

1. 非獨立產業，需與其它產業相配合

汽車租賃業者須持有大量汽車以供營業使用，需要有充沛的資金來進購存貨，因此與銀行間的合作往來密切。此外，因汽車價值不菲，業者通常需要與保險公司來配合以降低其持有風險，而車輛的維修費更是無可避免之費用，汽車租賃業者通常與汽車維修廠透過簽訂長期的維修保養合約以降低費用。因此汽車租賃產業常需要與其他產業相配合以降低成本來達到利潤最大化。

1. 汽車租賃產業被歸為財務管理之一環

租賃服務在財務管理上提供兩個層面的優點，一個是節稅，由於租金是逐年給付，所以在結算年度稅額，能節省相當比例之金額。另一個為投資彈性，租賃讓企業之資金可以靈活調度，可將資金使用於高報酬之投資。

### 市場概況

1. **台灣租賃市場現況**

租賃業係指從事機械、運輸工具設備、個人及家庭用品等營業性租賃而收取租金之行業。統計處表示，過去幾年，台灣租賃業營業額快速成長；十年來，除了2009年因金融海嘯年減2.1%外，其餘均呈逐年成長趨勢。

經濟部統計處2016年12月05日公布，台灣租賃業營業額在去年之前，幾乎逐年創新高，運輸工具設備租賃業營業額平均年增率9%，營業額10年增1.9倍，成長力道最為強勁，不過，2016年前三季租賃業營業額599億元，年減2.2%、2016年第4季租賃業營業額203億元，減少0.9%，其中營業額減少原因為運輸工具設備租賃業因同業競爭激烈，致營業額較上年同期低以及機械設備租賃業因營造用、農業及其他工業用、辦公事務機械設備承租需求減緩；另書籍、影音租賃被網路取代，故物品租賃業市場也大幅萎縮。

若依租賃項目分類，運輸工具設備租賃業為主要成長貢獻來源，占比63.3％；經濟部表示，近年來國內旅遊風氣日盛、企業租車需求增加，以及租賃業者積極拓展服務據點及推出多元化行銷方案，去年租賃營業額達518億元，較2006年增1.9倍，且10年全維持正成長，2016年第4季運輸工具設備租賃業年增1.0%，主因受惠企業長租高單價車之業績成長所致。其次為機械設備租賃業，去年營業額260億，較2006年成長20.9％，平均年成長3.2%，10年內在2009年與2013年呈現衰退，主要以營造用機械設備為大宗。物品租賃業市場規模呈現大幅衰退，去年營業額40億元，比起2006年88億元萎縮54.5%，平均年減7%。經濟部表示，主因是CD、DVD、小說等出租需求漸被網路資源取代，不過去年、前年營業額仍呈現小幅成長。其中，又以運輸工具設備租賃業因同業競爭激烈，致營業額較上年同期減少5.2%最多；機械設備及物品租賃業則分別成長3.5%及1.7%。

就租賃標的觀察，近年來因台灣旅遊風氣日益興盛，加上公司企業租車需求增加，租賃業者積極拓展服務據點及推出多元化行銷方案，運輸工具設備租賃業的成長也將帶動整個台灣租賃市場的成長。

1. **全球租賃市場現況**

2017年3月9日刊發之全球租賃報告(Global Leasing Report)顯示，全球租賃業正增長和信心不斷提升，租賃行業前景樂觀。全球租賃業的整體年度成交額突破1萬億美元，租賃行業終於擺脫經濟衰退的影響，增長優於整體經濟增長。

北美仍是全球租賃規模最大的地區，並拉開與歐洲的差距，而美國仍是全球最大的租賃市場，呈現雙位數增長。歐洲表現出色，其中兩大最成熟的租賃國家英國和德國繼續增長，英國錄得14%的增長率。汽車金融成為推動這兩個市20場增長的部分原因。亞洲成為增長最快的地區；中國繼續保持快速增長步伐，直逼第一位，一年內租賃市場擴張25%以上。基礎設施、製造業和穩健的汽車市場推動業務成交額。

當前，在全球千億美元的汽車租賃業務中，以歐美國家的租賃市場發展最為成熟。全球汽車租賃業的運營車輛的保有及年需求總數約在300萬輛左右（由於國際汽車租賃公司的汽車更新速度約為8-12個月左右）。汽車租賃在國際市場中已經發展成為一個比較成熟的、呈現良好發展態勢的產業，而且在經營性租賃的基礎上，同時開展融資性租賃、二手車銷售、車輛保險等多種與之相關的業務。特別是二手車業務成為其重要業務之一，並且通過該業務的開展，使之有效擴大了自身車輛更新的空間。2015年，全球汽車租賃市場規模超過600億萬美元。

而在2016年發生了一些重要的經濟和政治事件，如英國脫歐和川普當選美國總統。兩件事均造成全球外匯和股票市場的短期波動。現在評估這些事件對全球經濟和全球租賃行業的中期影響還為時過早，可能會為2017年的經濟帶來不穩定性。

### 產業發展趨勢

融資租賃行業近年來發展迅速，國家也陸續推出了一些鼓勵行業健康發展的政策支持，不少傳統行業也將融資租賃作為自己的轉型目標。以下從四個角度，對融資租賃行業的未來發展趨勢進行闡述，趨勢一：業務領域更加多元化。飛機、輪船、機械設備等大型固定資產業務是融資租賃的固有發展方向，而隨著國家政策引導，融資租賃逐漸往農業機械、科技、創投、文化、教育、衛生及基礎設施領域，以及電子信息、大生命健康、節能環保及新能源等產業領域布局。

趨勢二：融資渠道將逐步拓寬。以往，融資租賃行業資金主要來自銀行，目前正努力拓展與信託公司合作，資產證券化，資產支持票據及銀行間票據等渠道。趨勢三：未來將向經營性租賃轉型。基礎融資租賃業務發展到一定階段，經營租賃將應運而生，並具有節稅、擴大企業生產規模、遞延支付、調節利潤等功能。

趨勢四：汽車租賃業前景廣闊。按租賃性質可分為融資性汽車租賃和經營性汽車租賃，經營性汽車租賃又可分為長租和短租。目前，中國汽車租賃市場發展仍處於早期階段，整體市場較分散，預計到2018年汽車租賃市場規模將攀升至近600億元，車隊數量將增長至近78萬輛。汽車租賃業目前經營模式逐漸朝向多元化，規模化經營是租賃企業的發展趨勢，行業集中度將不斷提高並進一步與汽車產業鏈融合，未來服務水平和法律環境也將因此更加完善。

### 主要競爭廠商

和運租車、格上租車等皆因擁有相同營運模式，而成為主要之競爭廠商。

### 競爭優勢

* 營業、服務單一窗口，24H服務不打烊。
* 品牌、口碑好，擁有穩定老客戶。
* 母公司代理品牌『現代』為全球第5大之車廠。

**III**

# 受控交易說明

## 受控交易類型

依據移轉訂價查核準則第5條，適用本準則之交易類型如下：

『一、有形資產之移轉，包括買賣、交換、贈與或其他安排。

二、 有形資產之使用，包括租賃、設定權利、提供他人持有、使用或占有，或其他安排。

三、 無形資產之移轉，包括買賣、交換、贈與或其他安排。

四、 無形資產之使用，包括授權、再授權、提供他人使用或其他安排。

五、 服務之提供，包括行銷、管理、行政、技術、人事、研究與發展、資訊處理、法律、會計或其他服務。

六、 資金之使用，包括資金借貸、預付款、暫付款、擔保、延期收款或其他安排。

七、 其他經財政部核定之交易類型。』

## 受控交易敍述

### 受控交易參與人

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **編號** | **關係企業/人** | **國籍及**  **所在地區** | **簡稱** | **從屬與控制關係之認定** | |
| 關係說明 | 代號[[1]](#footnote-1) |
| 1 | 南陽實業股份有限公司 | 台灣 | 南陽實業 | 本公司之母公司 | 1b,3b,  18 |
| 2 | 南誠實業股份有限公司 | 台灣 | 南誠實業 | 聯屬公司 | 2 |
| 3 | 朝日租車股份有限公司 | 台灣 | 朝日租車 | 採權益法評價之被投資公司 | 1a,3a,6,8 |
| 4 | 向揚實業股份有限公司 | 台灣 | 向揚實業 | 該公司董事長為本公司之董事 | 6,3b |
| 5 | 永大順股份有限公司 | 台灣 | 永大順 | 聯屬公司 | 2 |

### 105年度受控交易彙總明細

| 受控交易說明 | | | | | 金額  (新台幣元) |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 受控交易 類型 | 會計  科目 | 編號 | 交易對象 | 交易內容敘述 |
| 有形資產之移轉 | 進貨 | 1 | 南陽實業 | 朝陽租車自關係企業進貨汽車以供其租賃業務使用。 | 476,912,848 |
| 南誠實業 | 31,875,718 |
| 小計 | | 508,788,566 |
| 有形資產之使用 | 租金 收入 | 2(1) | 南陽實業 | 朝陽租車提供關係企業租賃及客戶試乘並收取租金。 | 57,841,756 |
| 南誠實業 | 10,215,970 |
| 永大順 | 342,864 |
| 小計 | | 68,400,590 |
| 租金  支出 | 2(2) | 南陽實業 | 承租內湖區新明路278號2樓供辦公使用。 | 605,712 |
| 南誠實業 | 承租高雄市三民區民族一路58號供辦公使用。 | 114,288 |
| 小計 | | 720,000 |
| 服務之  提供 | 維修費 | 3 | 南陽實業 | 關係企業提供車輛修繕及保養服務予朝陽租車。 | 2,139,598 |
| 南誠實業 | 1,261,744 |
| 小計 | | 3,401,342 |
| 其他 | 什項 購置 | 4(1) | 向揚實業 | 採購配件。 | 10,506,581 |
| 佣金費 | 4(2) | 南陽實業 | 介紹佣金,回饋金。 | 2,869,855 |
| 顧問費 | 4(3) | 南陽實業 | 係為代付薪資。 | 1,294,855 |
| 水電費 | 4(4) | 南陽實業 | 係為代付水電費。 | 267,392 |
| 訓練費 | 4(5) | 南陽實業 | 員工教育訓練費。 | 32,101 |
| 其他  費用 | 4(6) | 南陽實業 | 什項費用。 | 385 |
|  | | 小計 | | 14,971,169 |
| 其他 收入 | 4(7) | 南陽實業 | 季獎勵金。 | 1,261,905 |
| 小計 | | 1,261,905 |

### 受控交易流程及說明

1. **有形資產之移轉**

* 進貨

朝陽租車自南陽實業及南誠實業購置汽車以供其租賃業務使用，105年度受控交易金額為508,788,566元。

1. **有形資產之使用**
2. 租金收入

朝陽租車出租車輛提供南陽實業、南誠實業及永大順之客戶試乘並收取租金，105年度受控交易金額為68,400,590元。

1. 承租辦公室

朝陽租車向南陽實業、南誠實業承租辦公室，供其辦公使用，105年度受控交易金額為720,000元。

1. **服務之提供**

* 接受維修保養服務

南陽實業及南誠實業提供朝陽租車車輛修繕及保養服務，105年度受控交易金額為3,401,342元。

1. **其它**
   1. 什項購置

朝陽租車給付南陽實業，係為代採購配件，105年度受控交易金額為10,506,581元。

* 1. 佣金費

朝陽租車給付南陽實業佣金費，係為介紹佣金、回饋金，105年度受控交易金額為2,869,855元。

* 1. 顧問費

朝陽租車給付南陽實業顧問費，係為代付薪資，105年度受控交易金額為1,294,855元。

* 1. 水電費

朝陽租車給付南陽實業水電費，係為代付水電費，105年度交易金額為267,392元。

* 1. 訓練費

朝陽租車給代南陽實業訓練費，係為員工教育訓練費，105年度交易金額為32,101元。

* 1. 其他費用

朝陽租車給付南陽實業其他費用，係為代付什項費用，105年度受控交易金額為385元。

* 1. 其他收入

朝陽租車收取南陽實業，係為季獎勵金，105年度交易金額為1,261,905元。

* 朝陽租車與關係企業間受控交易流程如下圖所示：

朝陽租車

南陽實業

南誠實業

永大順

有形資產之移轉

有形資產之使用

服務之提供

其它

向揚實業

朝日租車

## 契約條款及憑證

朝陽租車與關係企業簽訂之書面合約為辦公室租賃合約及車輛租賃合約。

## 收付款條件

朝陽租車給予關係企業之付款條件為30天，與其他非關係企業之客戶或廠商無顯著不同。

## 未於本報告進行個別分析之受控交易

### 有形資產之使用

* **承租辦公室**

朝陽租車向南陽實業、南誠實業承租辦公室，供其辦公使用，105年度受控交易金額為720,000元，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

### 服務之提供

* **接受維修保養服務**

台財稅字第09704555160號函令（即所謂之『避風港條款』）第2款第3目後段規定：『自103年度營利事業所得稅結算申報起，本款規定變更為同一類型受控交易之全年交易總額在新臺幣1千萬元以下，同一類型受控交易超過1千萬元之營利事業，其與同一關係企業之同類型全年受控交易總額在新臺幣5百萬元以下之交易』，得不於報告中個別分析。

南陽實業及南誠實業提供朝陽租車修繕及保養服務，105年度受控交易金額為3,401,342元。因符合避風港條款規定，故不於本報告中個別分析。

### 其它

朝陽租車歸屬「其他」類型受控交易之各類支出，，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

# 

**IV**

# 功能及風險分析

根據移轉訂價查核準則第8條第1項規定，決定營利事業與非關係人之情況，或其所從事之受控交易與未受控交易是否相同或類似及其可比較程度時，應考量影響價格或利潤之因素，其中第2款為執行之功能，第4款則為承擔之風險。另根據國際經濟合作暨發展組織指導準則（以下簡稱『OECD指導準則』），受控及未受控交易惟有在「經濟上相關的特性」為可比較時，才可運用未受控交易之結果為基準來調整受控交易之結果。因此於決定受控及未受控交易或個體間可互相比較前，需先行比較個體間各自執行之功能及所承擔之風險。

一般而言，企業執行之功能複雜性應與其承受之風險及所使用之資產相關，且影響企業獲利，亦即企業執行越高難度之功能，其所承受之風險愈高，所取得之報酬亦應相對為高。藉由企業個體間各自存在之特定功能、風險及所持有之無形資產等特徵可得窺公司之樣貌，據此便能：

* 找出與關係企業在功能、風險及所持有無形資產上非常相似之非關係企業或交易；
* 分辨何為評估受控交易是否屬常規交易之最適方法；
* 決定符合常規交易之移轉訂價為何。

本章將針對本報告中所涵蓋之受控交易，對朝陽租車與其他受控交易參與人執行之功能及承擔之風險作詳細說明。

## 功能分析

### 功能定義及說明

根據移轉訂價查核準則第8條第1項第2款規定，所謂執行之功能，包括七項。以下按該條款對所執行功能之定義、本所訪談紀錄及朝陽租車所提供之文據，對朝陽租車與其受控交易參與人執行之功能進行分析。

### 受控交易參與人執行之功能

1. **研究與發展**

如企業組織設有研發單位或實際上有針對可預期獲得高價值之產品，投入大量人力物力資源，以進行產品創新或製程發展之行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 從事汽車、機車塑膠件加工及塑件之塗裝、電鍍加工，未設置研發部門及人員，故不執行研究發展功能。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，未設置研發部門及人員，故不執行研究發展功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，未設置研發部門及人員，故不執行研究發展功能。 |

1. **產品設計**

如產品透過設計改良及加強現有產品之性能、便利性或美觀度等行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 僅從事汽車、機車塑膠件加工及塑件之塗裝、電鍍加工，不具產品之設計功能。 |
| 南陽實業 | 僅從事汽車經銷業務，不具產品設計之功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 僅從事汽車租賃業務，不具產品設計之功能。 |

1. **採購及原物料管理**

如企業本身執行購買商品或原物料之行為，並置有倉庫存放及管理等情形。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順從事汽車、機車塑膠件加工及塑件之塗裝、電鍍加工等生產活動，依生產排程規劃進行原物料採購，並自行向外部供應商洽談採購數量、價格及交易條件等，亦執行相關驗收及存放管理，執行採購及原物料管理功能。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，依銷售排程規劃進行商品採購後轉售，並向供應商洽談採購數量、價格及交易條件等，亦執行相關驗收及存放管理，故執行採購及原物料管理功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，自供應商購入車輛後出租，並向供應商洽談採購數量、價格及交易條件等，亦執行相關驗收及存放管理，故執行採購及原物料管理功能。 |

1. **製造、加工、裝配及測試**

如企業購入原物料後，透過物理及化學之方式，以製造及加工得出產品，或組裝、配置及測試產品是否已處於可使用狀態之行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順為加工製造廠，於接獲訂單後，即安排生產排程從事產品製造，產品出廠前之檢驗、測試及包裝等作業均由永大順完成，執行製造、加工、裝配及測試功能。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，不負責製造及加工配裝業務，故不執行製造、加工、裝配及測試業務。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，不負責製造及加工配裝業務，故不執行製造、加工、裝配及測試業務。 |

1. **品質管制**

如企業本身之產品或購入之商品，透過一定程序檢驗是否達指定標準之行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順於生產線設有品質管制人員及檢驗設備，嚴格控管產品品質，以使其符合品質要求，執行品質管制功能。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，產品品質由三陽工業負責監控管制，故不執行品質管制功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，故不從事品質管制功能。 |

1. **行銷、配銷及廣告**

如企業本身針對產品或商品訂有銷售策略，並透過各式媒介通路宣傳及推廣，使客戶得知產品或商品資訊，進而購買之行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 三陽工業規劃集團整體行銷及廣告計劃，永大順遵循其政策發展，僅執行少量行銷及廣告功能。 |
| 南陽實業 | 南陽實業與南誠實業購入汽車商品後，自行銷售，並以電視廣告、汽車雜誌及舉辦大型活動進行相關產品之行銷、廣告，故執行行銷、配銷及廣告功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，以雜誌刊登，並於車廠配置業務招攬客戶等方式進行產品之行銷、廣告，故執行行銷、配銷及廣告功能。 |

1. **運送、倉儲及存貨管理**

如企業本身是否置有倉庫存放原料或產品（商品），並將其運送至客戶處或銷售據點等行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順從事汽車、機車塑膠件加工及塑件之塗裝、電鍍加工等生產活動，於接獲客戶訂單後生產，亦備有庫存以確保能即時交貨予客戶。產品完成後，委託物流業者進行產品之託送，故永大順僅執行部分運送、倉儲及存貨管理功能。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，設有倉庫存放汽車，嚴格控管存貨水準，並為其投保相關商業保險。產品出售則委託物流業者進行產品之託送，執行運送、倉儲及存貨管理功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，設有倉庫停放待出租汽車，並為其投保相關商業保險，故執行部分運送、倉儲及存貨管理功能。 |

1. **產品售後服務**

如企業出售產品及商品後，提供客戶使用上之諮詢、維修、退換貨等服務。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 若遇客訴產品瑕疵時，先由三陽工業與客戶聯繫、初步瞭解狀況後，再轉告知永大順進行問題後續處理，執行部分產品售後服務功能。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，於保固期間內遇到出售車輛瑕疵時，視情況由內部保養廠維修或從事換貨處理，故執行產品售後服務功能。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，若遇出租車輛瑕疵客訴時，先由朝陽租車與客戶聯繫、初步了解狀況後，再轉告知原廠保養廠進行後續問題處理，執行部分產品售後服務功能。 |

1. **信用及收款**

如企業本身給予客戶非立即付訖之付款條件，並就陌生之客戶進行徵信，或請求提示信用狀等行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 皆自行負責客戶之信用調查評估，並依結果給予客戶不同之付款條件，並負責貸款之收受，執行信用及收款功能。 |
| 南陽實業 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 |

1. **經營管理、會計、財務及法律**

如企業本身具有獨立決策，可自行管理企業經營業務，執行會計、財務及法律上等行為。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 皆自行負責內部會計、財務、資訊、法律、人員管理等事宜，並聘編相關作業人員，執行經營管理、會計、財務及法律功能。 |
| 南陽實業 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 |

* 茲將各受控交易參與人之功能分析彙總如下：

| 編號 | 執行功能 | 受控交易之各參與人執行功能情形 | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 永大順 | 南陽實業 | 南誠實業 | 朝陽租車 |
| 1 | 研究與發展功能 | X | X | X | X |
| 2 | 產品設計功能 | X | X | X | X |
| 3 | 採購及原物料管理功能 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 4 | 製造、加工、裝配及測試功能 | ○ | X | X | X |
| 5 | 品質管制功能 | ○ | X | X | X |
| 6 | 行銷、配銷及廣告功能 | △ | ○ | ○ | ○ |
| 7 | 運送、倉儲及存貨管理功能 | △ | ○ | ○ | △ |
| 8 | 產品售後服務功能 | △ | ○ | ○ | △ |
| 9 | 信用及收款功能 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 10 | 管理、財務及法律服務功能 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 註：依下列符號註記執行功能情形 ─  ○：執行主要功能；△：執行部分功能；X：未執行功能 | | | | | |

## 風險分析

### 風險定義及說明

根據移轉訂價查核準則第8條第1項第4款規定，所謂承擔之風險，包括五項。以下按該條款對所承擔風險之定義、本所訪談紀錄及朝陽租車提供之文據，對朝陽租車及其受控交易參與人承擔之風險進行分析。

### 受控交易參與人承擔之風險

1. **研究與發展風險**

如企業投入大量資源，卻未能獲得高價值研究成果或未承擔研究失敗風險等情形。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順按客戶訂單進行生產製造，無技術與產品研發、製程改善等費用之投入，未承擔研究與發展風險。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，無技術與產品研發、製程改善等費用投入，未承擔研究與發展風險。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，無技術與產品研發、製程改善等費用投入，未承擔研究與發展風險。 |

1. **市場風險**

如因進貨成本及銷售價格之波動、需求與供給面之不確定性所產生之存貨水準波動情形。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順從事汽車、機車塑膠件加工及塑件之塗裝、電鍍加工等生產活動，所生產之產品原物料佔成本比例高，價格與需求易受景氣、市場波動影響，承擔市場風險。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，所售產品之產業原物料佔成本比重高，終端產品易受國際原料價格、景氣及市場波動影響，承擔市場風險。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，因汽車出租產業無需特殊技術及進入市場門檻較低，因此價格與需求易受景氣、市場波動影響，承擔市場風險。 |

1. **存貨風險**

如存貨短缺、損壞、變質、過時或跌價等情形。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順雖負責產品之加工，但備有庫存以確保能即時交貨予客戶，因汽車產品有其週期壽命，囤積而產生之損壞及過時情形將由永大順負責，承擔存貨風險。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，自製造商購進汽車產品後轉售，須先存放於倉庫後再移轉予客戶，囤積產生之庫存商品須折價出售，故承擔存貨風險。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，自經銷商購進商品後先存放予倉庫，再出租予客戶，須承擔部分如存貨短缺、損壞、變質、過時或跌價等風險。 |

1. **產品責任風險**

如處理客戶將瑕疵品退回維修或退、換貨等要求。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 當產品發生瑕疵時，視情況由永大順負責從事退換貨處理，換貨成本由永大順負擔，故承擔產品責任風險。 |
| 南陽實業 | 從事汽車經銷業務，對所售產品提供一定期間內之保固條件，保固期間內對產品之瑕疵負責，進行換貨或維修等事宜，並為所售商品投保相關商業保險，承擔產品責任風險。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 從事汽車租賃業務，對出租之瑕疵品按責任歸屬提供換貨處理，維修成本在保固內由車商負責，若超過保固期間則由朝陽租車自行吸收，承擔部份產品責任風險。 |

1. **財務風險**

如外匯匯率、利率變動等情形。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 永大順購進之塑膠成本會因匯率變動產生價格波動，故承擔匯兌之財務風險。 |
| 南陽實業 | 南陽實業、南誠實業之採購與銷貨以不同幣別計價，進貨以外幣計價，銷貨則以台幣計價，故承擔匯兌之財務風險。 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 | 朝陽租賃之採購與銷售皆以台幣計價，僅承擔有限之財務風險。 |

1. **信用風險**

如指承擔授信、收款等風險。

| 受控交易參與人 | 說明 |
| --- | --- |
| 永大順 | 皆自行負責產品銷售及客戶聯繫，貨款之回收亦由公司本身全權負責。當客戶無法依合約所訂條款付款或延遲付款時，公司需進行催收，而當催收後應收帳款仍無法收回時，由其承擔壞帳發生之信用風險。 |
| 南陽實業 |
| 南誠實業 |
| 朝陽租車 |

* 茲將各受控交易參與人承擔風險彙總如下：

| 編號 | 承擔風險 | 受控交易之各參與人承擔風險情形 | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 永大順 | 南陽實業 | 南誠實業 | 朝陽租車 |
| 1 | 研究與發展風險 | X | X | X | X |
| 2 | 市場風險 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 3 | 存貨風險 | ○ | ○ | ○ | △ |
| 4 | 產品責任風險 | ○ | ○ | ○ | △ |
| 5 | 財務風險 | ○ | ○ | ○ | △ |
| 6 | 信用風險 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 註：依下列符號註記承擔風險情形 ─  ○：承擔主要風險；△：承擔部分風險；X：未承擔風險 | | | | | |

## 企業特色

進行移轉訂價分析時，功能性及風險性之分析可用來作為區分交易特性之基礎。雖然每個企業體都是獨一無二的，但經過時間的演進，現已存在一套有助於區分交易特性之標準分類模式，廣為大多數已開發國家稅務機關所熟悉並接受。該標準分類模式之重要性在於可協助建立比較種類，特定交易便可依標準分類模式作比較。

最常見者有如將製造商分為：1）委託製造商（contract manufacturer）、2）限定範圍製造商（limited manufacturer）及3）全方位製造商（full-fledged manufacturer）。

銷售商則可分為：1）佣金代理商（commission agent）、2）有限功能配銷商（limited distributor）、3）配銷商（distributor）與4）行銷商兼配銷商（marketer/distributor）。

除製造及銷售商外，由於企業之經營型態尚包括提供服務予他人以獲取利益者，故交易特性之分類模式尚包括服務之提供者。

營業個體之獲利能力基本上與其功能、風險及所持有之無形資產有關。由於製造商及銷售商之分類較多種，以下便針對各分類進行說明比較：

### 製造商之分類

雖然細分之下定有差異，但經常為製造業所用於區分其特性之三種標準分類模式為：1）委託製造商、2）限定範圍製造商及3）全方位製造商。

1. **委託製造商**

委託製造商又稱為合約製造商，係指依既定指示進行產品製造或組裝。所使用之生產技術、產品規格、品質控制程序及生產排程通常為客戶所提供。因處理訂單所需之製造和組裝技巧並不要求特殊技術，一般而言其賺得之利潤最少。

1. **限定範圍製造商**

限定範圍製造商比委託製造商涉及更複雜及困難之生產活動，所以通常於生產過程中擁有更多自主性。但因其通常並不參與研究發展工作，所以無法執行策略性功能，賺取之利潤介於相同產業及市場中之委託製造商及全方位製造商之間。

1. **全方位製造商**

全方位製造商於製造產品上有實際運作之情形存在，且生產之產品絕大部分為自有產品。所謂實際運作包括為完成生產所需進行之製造和組裝，以及為了維護生產設備所需之管理活動。所謂全方位製造商，必須對下述策略性功能承擔部份責任：1）產品策略之決定、2）研究及發展、3）產品規格之發展、4）採購管道之建立及5）存貨政策之建立。

### 銷售商之分類

經常為銷售業所用為區分其特性之四種標準分類模式為：1）佣金代理商、2）有限功能配銷商、3）配銷商與4）行銷商兼配銷商。這四種分類之獲利能力通常與其從事銷售活動之種類、所承擔之風險及所持有之無形資產有關。

1. **佣金代理商**

佣金代理商通常即為銷售代表，其本身並不購買貨品轉供銷售，佣金收入是因代理製造商或是經銷商銷售產品而賺得。佣金代理商通常負責之銷售功能為找出潛在顧客、拜訪現有及潛在之顧客、推介新產品、接受訂單、維持顧客關係及提供有限之技術服務。佣金代理商不太執行操作性之功能，一般也不參與策略及行銷性之活動。

1. **有限功能配銷商**

有限功能配銷商一般而言對所銷售之產品擁有所有權，但其所承擔之存貨、信用及行銷責任有限，一般而言均為由母公司控制行銷策略，其本身並不需承受向供應商購貨時所產生之外匯風險。

1. **配銷商**

配銷商擁有商品所有權，需承擔信用與存貨風險，但其行銷責任有限，且不一定承擔外匯風險。配銷商從事之活動大部分和下述之4、行銷商兼配銷商相同，兩者之分野主要在於執行策略性行銷功能時所參與程度之不同。在許多產業中，配銷商極少於行銷時承擔策略之決策責任，而只是聽命於製造商指示，分攤製造商之決策風險及產品需求波動風險。配銷商因極少承擔行銷性決策責任，是故迴避了包括市場風險在內之若干風險，不過其也不會累積任何行銷無形資產。

1. **行銷商兼配銷商**

行銷商兼配銷商須承擔行銷決策及實際銷售之執行責任。所謂行銷功能包括：市場研究，如預測銷售額及及建立顧客檔案；製作廣告文宣、展開造勢活動、聘雇廣告專業人員以及發展策略性行銷計劃。因為行銷商兼配銷商於行銷、經銷及銷售上之實務運作類似獨立企業主，所以必須承擔如信用、存貨和市場等風險。但就因其承擔該類風險，所以也發展出行銷上之無形資產，如顧客關係、商標/知名度、獨立之經銷網絡、技術或客戶服務等專業知識。

### 企業定位

依據上列朝陽租車及各受控交易參與人之功能與風險分析，茲將該等之企業角色定位說明如下：

1. **朝陽租車**

主要營業活動為從事汽車租賃業務，本身並無研發及生產行為。朝陽租車擁有車輛之所有權，且對其經營及行銷握有決策權，其企業特性定位應屬汽車租賃商。

1. **南陽實業、南誠實業**

主要營業活動為從事汽車經銷業務，本身並無研發及生產之行為。南陽實業、南誠實業擁有出售車輛之所有權，且對經營及行銷握有決策權，其企業特性定位應屬行銷商兼配銷商。

1. **永大順**

主要營業活動為從事汽車、機車塑膠件加工及塑件之塗裝、電鍍加工等稱產活動，不執行產品研發、設計，但執行製造、採購及信用及部分存貨管理、運送及售後服務功能，其企業特性定位應介於委託製造商及限定範圍製造商之間。

**Ⅴ**

# 常規交易原則辦理之情形

我國財政部參考OECD指導準則及主要國家移轉訂價法規，訂定移轉訂價查核準則，規定營利事業於辦理所得稅結算申報及稽徵機關進行不合常規移轉訂價查核時，均應依本準則規定評估受控交易之結果是否符合常規。

根據移轉訂價查核準則第7條規定，營利事業與稽徵機關評估受控交易之結果是否符合常規，或決定受控交易之常規交易結果時，依下列原則辦理：

## 可比較原則

非關係人於可比較情況下從事可比較未受控交易之結果為常規交易結果，並應以其評定受控交易之結果是否符合常規。

依據可比較原則，為評定朝陽租車受控交易與未受控交易之結果是否符合常規，首先須對朝陽租車受控交易之型態及數量有所瞭解，故本所與朝陽租車人員進行訪談，並從下列項目蒐集相關受控交易資訊：

1. **公司綜覽**

蒐集朝陽租車之營業型態、歷史沿革及經營策略等相關資訊。本所於蒐集資料時，除蒐集朝陽租車之資料，同時蒐集其關係企業之相關資訊，以對受控交易中各參與人執行之功能及承擔之風險進行分析。

1. **財務及法務事項**

包括朝陽租車資本之來源、目前所採用移轉訂價之方式、與各關係企業間合約之管理情形、會計制度及方法、各部門收入及費用之分攤方法、預算編列、計價及催收程序、給予關係企業及非關係企業之付款條件及與各關係企業間之資金借貸情形。

1. **市場行銷**

朝陽租車所處市場之特性、產品利基、配銷管道、產業概況、競爭者、市場佔有率、行銷策略、促銷活動、有無任何因行銷活動產生之無形資產，及若存有該類無形資產，其對朝陽租車營運之重要性。此外開發新顧客及保有舊客戶之方式也在詢問之列。

1. **品管、專業技術及風險**

朝陽租車有否接受來自關係企業提供之技術服務及酬勞，是否自擁或擁有來自關係企業任何技術性之無形資產，又是否本身從事任何產品研發設計，承擔產品保證責任。此外並考量朝陽租車所承擔之外匯及信用等風險。

1. **朝陽租車與各關係企業間之關係圖。**
2. **朝陽租車與各關係企業間簽訂之合約。**
3. **朝陽租車103~105年度之財務資料。**
4. **朝陽租車所有行銷文宣及資料。**
5. **朝陽租車網站(**[**http://www.sunshine-lease.com.tw/**](http://www.sunshine-lease.com.tw/)**)。**

## 採用最適常規交易方法

按受控交易類型，依移轉訂價查核準則規定，採用最適之常規交易方法，以決定其常規交易結果。

確認朝陽租車之受控交易參與人所執行之功能及承擔之風險後，始能選出與其可資比較之對象。於選出可比較對象後，再來便須決定要適用何種方法，才能將受控交易與未受控交易加以比較，以決定受控交易之結果為符合常規交易之結果。依移轉訂價查核準則第7條第2款規定，所採用之最適常規交易方法應按受控交易之類型而定。朝陽租車與各關係企業間之受控交易型態已於本報告第參章中做出分析。

各種型態之受控交易所應適用之常規交易方法，移轉訂價查核準則於第10條至第13條有明確規定。本所遵循規定朝陽租車與其關係企業間之受控交易選擇最適常規交易方法，選擇之過程詳述於本報告第柒章。

## 按個別交易評價

根據移轉訂價查核準則第7條第3款規定應按個別交易評價，以個別交易為基礎，各自適用常規交易方法。但若個別交易間有關聯性或連續性者，應合併相關交易適用常規交易方法，以決定其常規交易結果。

本報告中朝陽租車與關係企業之受控交易則按個別交易評價。

## 使用交易當年度資料

決定常規交易結果時，以營利事業從事受控交易當年度之資料及同一年度非關係人從事可比較未受控交易之資料為基礎。但有下列情形之一者，得以涵蓋當年度及以前年度之連續多年度交易資料為基礎：

1. 營利事業所屬產業受商業循環影響。
2. 交易之有形資產、無形資產及服務受生命週期影響。
3. 營利事業採用市場占有率策略。
4. 採用以利潤為基礎之方法決定常規交易結果。
5. 其他經財政部核定之情形。

如為營利事業於辦理交易當年度營利事業所得稅結算申報時未能取得之資料者，營利事業得以可比較未受控交易之連續前三年度平均數代替之；營利事業有上列規定情形之一者，得以不涵蓋當年度資料之連續多年度可比較未受控交易資料為基礎。

由本報告第柒章得知，評估朝陽租車各受控交易之方法為採用可比較利潤法。因以可比較利潤法評估時，符合上列4）中所述『採用以利潤為基礎之方法決定常規交易結果』，得以涵蓋當年度及以前年度之連續多年度交易資料為基礎情況，故本所以連續多年度交易資料為基礎。

## 採用常規交易範圍

所稱常規交易範圍，指二個或二個以上之可比較未受控交易，適用相同之常規交易方法所產生常規交易結果之範圍。可比較未受控交易之資料如未臻完整，致無法確認其與受控交易間之差異，或無法進行調整以消除該等差異對交易結果所產生之影響者，以可比較未受控交易結果之第二十五百分位數（即下四分位數）至第七十五百分位數（即上四分位數）之範圍為常規交易範圍。

若為依移轉訂價查核準則第7條第4款第1目但書規定使用多年度資料者，以可比較未受控交易結果之多年度平均數產生常規交易範圍。受控交易之交易結果在常規交易範圍之內者，視為符合常規，無需進行調整；其在常規交易範圍之外者，按移轉訂價查核準則第7條第5款第1目所有可比較未受控交易結果之中位數或第2目所有多年度平均數之中位數調整受控交易之當年度交易結果。

本報告常規交易範圍產生之過程，詳述於本報告第玖章。

## 分析虧損原因

營利事業申報虧損，而其集團全球總利潤為正數者，應分析其虧損發生之原因及其與關係企業相互間之交易結果是否符合常規。

朝陽租車105年度並無虧損，故毋需分析虧損原因。

## 收支分別評價

受控交易之交易人一方對他方應收取之價款，與他方對一方應收取之價款，應按交易任一方分別列計收入與支出之交易價格評價。

收支已分別評價，詳述於本報告第參章。

## 其他經財政部核定之常規交易原則

為因應國際間移轉訂價之發展，財政部得視需要，以行政命令方式核定增加其他常規交易原則，以供徵納雙方共同遵循。

**Ⅵ**

# 可比較對象之選擇要件

影響企業訂定交易價格之因素繁多，價格之高低與交易相對人扮演之角色（即所執行之功能）及所承擔之風險息息相關。但除功能及風險之考量外，影響價格或利潤之因素還有其他，移轉訂價查核準則第8條共列出七項要件，規定於決定受控交易與未受控交易之可比較程度時，應基於此七項要件做比較。

所謂『可比較程度』，為非關係企業間交易（即『未受控交易』）與關係企業間交易（即『受控交易』）之相似程度。

本所遵循移轉訂價查核準則第8條列舉之影響價格或利潤因素，作為選擇可比較對象之依據。

## 一、交易標的資產或服務之特性

移轉訂價查核準則第5條規定受控交易應按條文列舉之七種類型加以分類，是故除特殊交易可向財政部申請核定為特殊交易類型外，一般性交易應依資產或服務之特性區分為有形資產之移轉、有形資產之使用、無形資產之移轉、無形資產之使用、服務之提供或資金之使用等交易類型。

因各種交易類型適用之常規交易方法不同，必先確認受控交易與未受控交易為同一類型，如此運用相同常規交易方法評估交易結果才有意義。移轉訂價查核準則第9條規定，採用最適常規交易方法時，應依受控交易之交易類型，受控交易及未受控交易間之可比較程度，以及所蒐集資料與假設之品質，分別適用移轉訂價查核準則第10條至第13條規定，決定最適常規交易方法。

各常規交易方法對於可比較對象之可比較程度各有特別考量，各該考量因素分別列舉於移轉訂價查核準則第14條至19條之條文中。各常規交易方法以其特有考量因素評估未受控交易及受控交易，兩者相似程度越高，則未受控交易越適於比較。

本所除遵循移轉訂價查核準則第8條規定之要件選擇可比較對象外，並將朝陽租車交易類型適用常規交易方法考量之特別因素納入評估。

為朝陽租車之受控交易選擇最適常規交易方法之過程，詳述於本報告第柒章。

## 二、執行之功能

移轉訂價查核準則第8條第1項第2款將營利事業執行之功能分為七類。本報告第肆章已依移轉訂價查核準則規定，對朝陽租車及與其受控交易參與人執行之功能進行分析。

## 三、契約條款

契約條款包括：報酬之收付方式、交易數量、售後保證之範圍及條件、契約修訂之權利、交貨條件、授信及付款條件等。在常規交易之情形下，契約條款對企業間責任、風險及利益之劃分有明確規範。

朝陽租車與關係企業所簽訂之契約條款詳述於本報告第參章。

## 四、承擔之風險

移轉訂價查核準則第8條第1項第4款將營利事業承擔之風險分為五類。本報告第肆章已依移轉訂價查核準則規定，對朝陽租車與其受控交易參與人承擔之風險進行分析。

## 五、經濟及市場情況

相同之資產或服務常因其面臨之市場或經濟環境不同，產生不同常規交易價格。因此在判斷可比較程度時，應考量受控交易及未受控交易面臨之經濟及市場情況是否相似，兩者所處市場若有差異，其差異應微小至對價格未產生實質影響，或雖有影響，可經適當之調整以消除該差異。

朝陽租車所處產業經濟及市場情況已詳述於本報告第貳章。本所找尋朝陽租車可比較對象時，盡可能選取與其位於相同地理位置區塊、市場大小、市場競爭程度相似者作為可比較對象。

## 六、商業策略

商業策略亦可影響企業之移轉訂價政策，其包括1）創新及產品開發策略、2）避險策略與3）市場占有率策略等。例如其中企業為搶奪市場佔有率，而採用『市場滲透計畫』，短期內以低於類似產品售價之價格銷售產品，此時其售價會落於常規交易結果之外，故此交易結果則須消除商業策略之差異後才行比較。

朝陽租車並未採取特別之商業策略，故不受此項因素影響。

## 七、其他影響可比較程度之因素

經分析朝陽租車之受控交易，並無發現有其他特殊且會影響訂價策略或利潤之因素存在。

**Ⅶ**

# 最適常規交易方法之決定

## 最適常規交易方法之說明

我國財政部於民國60年參考美國內地稅法第482條，及OECD指導準則第9條之規定，修正增訂所得稅法第43條之1。為使我國移轉訂價稅制與國際接軌，財政部復於民國93年參照上述兩者之規定，修正增訂營利事業所得稅查核準則第114條之1，制定移轉訂價查核準則之基本架構，並於該年底依據所得稅法第80條第5項授權規定，訂定移轉訂價查核準則。

所謂『常規交易方法』，根據移轉訂價查核準則第4條第1項第11款之規定，係指評估營利事業從事受控交易之結果是否符合營業常規，亦即營利事業訂定之價格或利潤，是否符合營業常規，或決定受控交易常規交易結果之方法。

因我國移轉訂價查核準則之制訂參照OECD指導準則及美國內地稅法第482條之規定，所以在此簡述此兩者對選擇最適常規交易方法之規定，並將其與我國移轉訂價查核準則之規定作一比較：

### 國際經濟合作暨發展組織（OECD）移轉訂價指導準則

如何選擇最適常規交易方法並無定規，只要在比較所有適用之方法後，選出最可被信賴，能夠協助做出最佳之估計者，即為最適常規交易方法。OECD指導準則中列有五種方法，規定應依評估結果可信度之高低，依序選擇適用。而某種方法一經選定後，除非另有更適用之方法，否則選定之方法不會被逕行剔除。常規交易方法可分為包括可比較未受控交易法、再售價格法、成本加價法等之傳統交易法及包括利潤分割法、交易淨利潤法等之利潤法。OECD指導準則偏好採用傳統交易法，但當傳統交易法之可信度不高，不可單獨使用，或完全不能適用時，則以利潤法為常規交易方法，評估常規交易價格或利潤之範圍。

在OECD指導準則下，各種常規交易方法之適用順序如下：

#### 可比較未受控價格法

#### 再售價格法

#### 成本加價法

#### 利潤分割法

#### 交易淨利潤法

### 美國內地稅法第482條

美國內地稅法第482條規定，若需依序適用各常規交易方法，始能決定孰為最適常規交易方法，由於太過耗用徵納雙方之人力及成本，所以現已取消依序適用之強制規定，而採用『最佳方法』原則來決定最適常規交易方法。徵納雙方採用最適常規交易方法後，也不需證明其他未採用方法之不適用性。不過，即便最適常規之交易方法已被選定，倘若因有其他原因可得致比較程度更高之對象或資料，而可由其他適用方法得到更可信之結果，該法即應被採用作為最適常規交易方法。此外，相對於OECD指導準則，美國稅法較偏好採用利潤法。

美國內地稅法規定下之常規交易方法，包括：

#### 可比較未受控價格法

#### 再售價格法

#### 成本加價法

#### 可比較利潤法

#### 利潤分割法

### 我國移轉訂價查核準則規定

根據移轉訂價查核準則第7條第2款規定，於採用最適常規交易方法時，應按交易類型採用最適之常規交易方法，以決定其常規交易結果。而在決定最適常規交易方法時，應依遵循移轉訂價查核準則第9條規定，考量下列兩點：

#### **可比較程度**

可比較程度應考量1）交易標的資產或服務之特性、2）執行之功能、3）契約條款、4）承擔之風險、5）經濟及市場情況及6）商業策略等應特別因素之相似程度。相似程度越高者，其適用性越高。

#### **資料與假設的品質**

品質應考量1）以蒐集之資料足夠完整正確且能確認可比較程度分析因素之差異、2）依移轉訂價查核準則第8條規定進行調整以消除差異之可能性及適宜性與3）使用假設之合理性等因素。品質愈佳者，其適用性愈高。

移轉訂價查核準則第10條至19條有針對採用各種常規交易方法時所應特別考慮之因素有作詳細敘述，故將各種常規交易方法說明如下：

1. **可比較未受控價格法**

依據移轉訂價查核準則第14條所定可比較未受控價格法，係以非關係人於可比較情況下，從事有形資產之移轉或使用、服務之提供或資金之使用之可比較未受控交易所收取之價格，為受控交易之常規交易價格。

評估可比較未受控價格法之適用性時，尤應特別考量從事受控交易之營利事業與非關係人之交易標的資產或服務之特性、契約條款及經濟情況等因素之差異，其間如有前項差異，應就該等差異對常規交易價格之影響進行合理之調整，其無法經由合理之調整以消除該等差異者，應採用其他適合之常規交易方法。

1. **可比較未受控交易法**

依移轉訂價查核準則第15條所定可比較未受控交易法，係以非關係人於可比較情況下，從事無形資產之移轉或使用之可比較未受控交易所收取之價格，為受控交易之常規交易價格。

評估可比較未受控交易法之適用性時，尤應特別考量從事受控交易之營利事業與非關係人之交易標的無形資產之可比較程度及二者所處情況之可比較程度。其中所處情況之可比較程度應考量：1）移轉條件（包括無形資產之使用權或授權是否具有專屬性、是否有任何使用限制、權利行使有無地區之限制）；2）無形資產於使用市場所處之發展階段（包括是否須政府核准、授權或核發執照）；3）是否擁有無形資產之更新、修改及修正之權利；4）無形資產之獨特性及其維持獨特性之期間（包括相關國家法律對於該無形資產之保護程度及期間）；5）授權、契約或其他協議之持續期間及終止或協商權力；6）受讓人承擔之任何經濟及產品責任風險與7）受讓人與讓與人所執行之功能（包括附屬及支援服務）等因素之差異。其間如有前項差異，應就該等差異對常規交易價格之影響進行合理之調整，其無法經由合理之調整以消除該等差異者，應採用其他適合之常規交易方法。

1. **再售價格法**

依據移轉訂價查核準則第16條所定再售價格法，係按從事受控交易之營利事業再銷售予非關係人之價格，減除依可比較未受控交易毛利率計算之毛利後之金額，為受控交易之常規交易價格。

評估再售價格法之適用性時，尤應特別考量：1）執行之功能（如銷售、行銷、廣告及服務）；2）承擔之風險（如存貨水準及其週轉率及相關風險）；3）契約條款（如保證範圍及條款、交易數量、信用條件、交貨條件）；4）市場情況（如處於批發或零售之市場層級）；5）交易內容是否包含無形資產；6）成本結構（如機器、設備已使用之年數）；7）商業經驗（如處於開創期或成熟期）；8）管理效率及9）會計處理之一致性（如成本及存貨評價方法）等影響毛利率之因素。其間如營利事業及其所從事之受控交易與可比較對象間存有前項差異，應就該等差異對毛利率之影響進行合理之調整，其無法經由合理之調整以消除該等差異者，應採用其他適合之常規交易方法。

1. **成本加價法**

依據移轉訂價查核準則第17條所定成本加價法，係以自非關係人購進之成本或自行製造之成本，加計依可比較未受控交易成本加價率計算之毛利後之金額，為受控交易之常規交易價格。

評估成本加價法之適用性時，尤應特別考量：1）執行之功能（如製造、加工技術或安裝複雜程度、測試功能）；2）承擔之風險（如市場風險、匯兌風險）；3）契約條款（如保證範圍及條件、交易數量、信用條件、交貨條件）；4）交易內容是否包含無形資產；5）成本結構（如機器、設備已使用之年數）；6）商業經驗（如處於開創期或成熟期）；7）管理效率及8）會計處理之一致性（如成本及存貨評價方法）等影響成本加價率之因素。其間如營利事業及其所從事之受控交易與可比較對象間存有前項差異，應就該等差異對成本加價率之影響進行合理之調整，其無法經由合理之調整以消除該等差異者，應採用其他適合之常規交易方法。

1. **可比較利潤法**

依據移轉訂價查核準則第18條所定可比較利潤法，係以可比較未受控交易於特定年限內之平均利潤率指標為基礎，計算可比較營業利潤，並據以決定受控交易之常規交易結果。

採用可比較利潤法時，須遵循下列步驟：1）選定受測個體及受測活動；2）選定與受測個體及受測活動相似之可比較未受控交易；3）選定利潤率指標；4）決定可比較未受控交易之平均利潤率；5）依受測個體之受測活動於特定年限內之營業資產、銷貨淨額、營業費用或其他基礎之年平均數，計算可比較營業利潤；6）受測個體從事受測活動於特定年限內之平均營業利潤在常規交易範圍之內者，視為符合常規；在該範圍之外者，按交易當年度所有可比較營業利潤之中位數調整受測個體當年度之營業利潤及7）以受測個體之常規營業利潤為基礎，決定受測個體以外依移轉訂價查核準則規定應繳納中華民國所得稅之同一受控交易其他參與人之常規交易結果。

評估可比較利潤法之適用性時，尤應特別考量受測個體及受測活動與非關係人及其所從事相關活動之下列因素：1）影響二者間可比較程度之因素（包括執行之功能、承擔之風險、使用之營業資產、相關之營業、交易標的資產或服務之市場、營業規模、位於商業循環或產品循環之階段）；2）成本、費用、所得及資產，於受測活動及其他活動間分攤方式之合理性及適宜性與3）會計處理之一致性。若受測個體及受測活動，與非關係人及其所從事之相關活動間，如存在前項因素之差異，應就該等差異對營業利潤之影響進行合理之調整，其無法經由合理之調整以消除該等差異者，應採用其他適合之常規交易方法。

1. **利潤分割法**

依據移轉訂價查核準則第19條所定利潤分割法，係於受控交易之各參與人所從事之活動高度整合致無法單獨衡量其交易結果時，依各參與人對所有參與人合併營業利潤之貢獻，計算各參與人應分配之營業利潤。

合併營業利潤之分配，須先按例行性貢獻分配例行性利潤：1）以合併營業利潤為基礎，依各參與人從事相關營業活動之例行性貢獻，分配其應得之市場公平報酬；2）所稱例行性貢獻，指非關係人對於相同或類似營業活動之貢獻，其以可資辨識市場公平報酬之營業活動為基礎及3）計算例行性利潤時，應進行功能分析，依各參與人執行之功能、承擔之風險及使用之資產，確認其從事相關營業活動應分配之市場公平報酬。然後再按對無形資產之貢獻分配剩餘利潤：合併營業利潤減除分配予各參與人之例行性利潤後，以其餘額按各參與人於相關營業活動中對於無形資產之貢獻價值，計算其應分配之剩餘利潤。

評估利潤分割法之適用性時，尤應特別考量下列因素：1）決定例行性貢獻市場公平報酬之方法所應考量之因素（包括執行之功能、承擔之風險及使用之資產）；2）成本、費用、所得及資產，於相關營業活動及其他活動間分攤方式之合理性及適宜性；3）會計處理之一致性及4）決定各參與人對無形資產之貢獻價值所使用資料及假設之可信賴程度。若受控交易參與人及其所從事之營業活動，與非關係人及其所從事相同或類似之營業活動間，如存在前項之差異，應就該等差異之影響進行合理之調整，其無法經由合理之調整以消除該等差異者，應採用其他適合之常規交易方法。

一般而言，可比較利潤法及利潤分割法等利潤法之適用範圍較可比較未受控價格（交易）法、再售價格法及成本加價法等傳統法為廣。其中利潤法以受控交易參與人之功能分析最為重要，如經分析發現受控交易各參與人均執行例行性功能及對無形資產具有貢獻之功能（如研究發展、行銷無形資產），則採用傳統法可能會因無法找到適當之可比較對象以致於無法適用，此時宜採用以營業利潤為基礎之可比較利潤法或利潤分割法等利潤法較為妥當，但採用利潤法中之可比較利潤法時，若無法自受控交易參與人中找到可比較利潤法所需之受測個體，則宜考量採用利潤分割法，但若受控交易之參與人業務過於複雜、從事之活動過於多樣化，以致釐清例行性功能與對無形資產具有貢獻之功能有所困難時，則利潤分割法之適用性將大為降低。

## 決定最適常規交易方法

### 常規交易方法之適用

於本報告中分析之受控交易包含『有形資產之移轉－進貨』、『有形資產之使用－租金收入』等受控交易類型，依據移轉訂價查核準則第10條規定，適用於評估之常規交易方法有下列各法：

* **有形資產交易**

（1）可比較未受控價格法；

（2）再售價格法；

（3）成本加價法；

（4）可比較利潤法；

（5）利潤分割法。

（6）其他經財政部核定之常規交易方法。

### 最適常規交易方法之決定

綜合考量各方面因素，本所依移轉訂價查核準則規定之最適常規交易方法原則，決定可比較利潤法作為朝陽租車之各受控交易最適常規交易方法。決定原因說明如下，另其他常規交易方法不適用之原因，請見下節說明。

* 適用可比較利潤法之理由：

#### 淨利潤較不似可比較未受控價格/交易法所用為評價標準之價格般，易受交易產品差異之影響；

#### 淨利潤比起成本加價法/再售價格法所用為評價之成本加價率/毛利率，對受控及未受控交易間功能性差異之忍受度更高。數個企業即便在成本加價率/毛利率上之差易極大，還是有可能賺得大致相似之淨利潤；

#### 不必如使用利潤分割法時，需依關係企業體間各企業之功能及責任，對合併營業利潤之貢獻分配營業利潤。

#### 通常不需將參與受控交易者之帳戶重新調整或作成本分攤。

可比較利潤法對受測個體及所選取對象之可比較性標準較寬鬆。功能上之差異通常會影響成本加價率/毛利率，但因較難認定數值化差異，及適切調整該等差異對可比較對象成本加價率/毛利率之影響，因此使用成本加價率/毛利率評估受控交易是否合乎常規之限制較多。而由於功能上的差異通常會反映到營業費用，所以於使用可比較利潤法進行營業利潤分析時，對功能上之差異便無如此嚴格之要求。因為可比較利潤法同時考慮到成本加價、毛利及淨利，涵蓋之範圍較廣。所以對常規交易結果之衡量更值得信賴。

美國內地稅法及OECD指導準則亦均指出，使用可比較利潤法時，可比較對象只要大致與受測個體相似即可，即便產品有顯著不同，或在功能上有所差異，對於無法完全確認受控交易及未受控交易二者間之營業成本與營業費用是否已正確歸類等情形，都可適用可比較利潤法。

### 其他常規交易方法不予採用原因

以下列出其他常規交易方法所以不適用評估『有形資產之移轉－進貨』、『有形資產之使用－租金收入』等受控交易類型之原因供作參考：

1. **可比較未受控價格法**

| **受控交易**  **型態** | **明細** | **不適用於評估之原因** |
| --- | --- | --- |
| 有形資產  之移轉 | 進貨 | 商品種類繁多，生產時點、銷售數量及金額、銷售對象所屬產業及朝陽租車於市場之位階皆會影響商品價格。由於難以取得相似或相同條件下之交易參考值可比較，且朝陽租車購置之汽車商品為南陽實業及南誠實業獨家代理之產品，無法在市面上找到可與其相比擬之產品，故不採用『可比較未受控價格法』進行受控交易評估。 |
| 有形資產之使用 | 租金收入 |

1. **可比較未受控交易法**

| **受控交易**  **型態** | **明細** | **不適用於評估之原因** |
| --- | --- | --- |
| 有形資產  之移轉 | 進貨 | 依移轉訂價查核準則規定，此類型受控交易不可使用此法進行評估。 |
| 有形資產之使用 | 租金收入 |

1. **再售價格法**

| **受控交易**  **型態** | **明細** | **不適用於評估之原因** |
| --- | --- | --- |
| 有形資產  之移轉 | 進貨 | 本法對可比較對象之可比較性條件要求較利潤法為嚴苛，如產品組合必須非常具比較性才可用於比較，且公司向關係企業進貨時也會因各項產品數量多寡及產品組合不同造成進貨成本不一，進而影響各項產品之毛利，在無法釐清可比較對象產品數量與組合以及毛利組成成分前，不適以『再售價格法』為最適常規交易方法。 |
| 有形資產之使用 | 租金收入 |

1. **成本加價法**

| **受控交易**  **型態** | **明細** | **不適用於評估之原因** |
| --- | --- | --- |
| 有形資產  之移轉 | 進貨 | 因本法規定適用情形為自非關係人購貨，經加值後售予關係人之情形，惟朝陽租車購入汽車後出租，企業角色為汽車租賃商，未對產品顯著加值，故本所不建議採用此方法進行受控交易評估。 |
| 有形資產之使用 | 租金收入 |

1. **利潤分割法**

使用利潤分割法時，必須計算所有受控交易參與人對合併營業利潤之貢獻，通常適用將獨特無形資產於跨國交易間移轉或適用於交易性質複雜、牽涉跨國交易之情形。因朝陽租車與受控交易參與人之交易非屬高度整合不能單獨衡量交易結果或與其他交易不可分割之情形，故本法並不適合作為評估方法。

**VIII**

# 可比較對象之找尋

本報告中分析之受控交易為「有形資產之移轉－進貨」、「有形資產之使用－租金收入」等，評估該等受控交易之最適常規交易方法為「可比較利潤法」。

由本報告第玖章得知「有形資產之移轉－進貨」、「有形資產之使用－租金收入」等受控交易之受測個體為朝陽租車，故本所以『ONESOURCE資料庫』做為選樣資料庫，為其找尋可比較對象。

## 資料庫簡介

### ONESOURCE Transfer Pricing 資料庫

本所使用湯森路透公司（Thomson Reuters）開發之ONESOURCE Transfer Pricing資料庫，使用該資料庫之原因，除其已為我國財政部採用，作為執行移轉訂價查核之取樣依據外，更因其涵蓋公司數量眾多，可供抽樣之母體夠大，本所認為得自該資料庫之樣本應具代表性。

ONESOURCE Transfer Pricing資料庫收錄所有規模企業的資訊，資料來自湯森路透公司（Thomson Reuters）的Fundamentals Database 和European Comparables Database，故能有效協助編製可比較對象財務資料及執行分析。

### Fundamentals Database

Fundamentals資料庫收錄超過110個國家7萬家以上企業資料。資料庫內容包含直接從企業公告申報資訊和其他公開領域取得的財務資訊。在這涵蓋廣泛的財務資料庫中，每家企業有超過100筆的資訊，並可直接連結至原始資料來源。此外，使用者可取得每天更新的資訊，例如企業最新財務數據，以及詳細的業務活動和部門別資料。

### European Comparables Database

European Comparables資料庫收錄超過120萬家歐洲非公開及公開發行公司的資訊。

該資料庫收錄完整的公司財務資料及各公司營運部門、經濟產業面、行業等之『企業敘述』（Business Descriptions）等資訊，透過完整的相關比較資料，本所認為唯有能夠提供質量並重資料之資料庫，才能有助於尋得與各受控交易之可茲比較對象。

## 可比較對象選擇過程

根據移轉訂價查核準則第8條規定，決定營利事業與非關係人之情況，或其所從事之受控交易與未受控交易是否相同或類似及其可比較程度時，應考量包括交易標的資產或服務之特性、執行之功能、契約條款、承擔之風險、經濟及市場狀況、商業策略等影響價格或利潤之因素。本所於資料庫中選擇可比較對象時，遵循移轉訂價查核準則第8條之規定。

據第肆章與第玖章得知，朝陽租車與關係企業南陽實業及南誠實業之『有形資產之移轉－進貨』之受控交易，以朝陽租車作為受測個體；朝陽租車與關係企業南陽實業、及南誠實業及永大順之『有形資產之使用－租金收入』之受控交易，以朝陽租車作為受測個體。

本所根據下列條件進行篩選，選出與受測個體可資比較對象：

### 執行之功能及產品種類

依據移轉訂價查核準則第8條規定之可比較程度分析決定營利事業與非關係人之情況，或其所從事之受控交易與未受控交易是否相同或類似及其可比較程度時，首先即需考量到交易標的資產或服務之特性，因此在尋找與受測個體可資比較之對象時，首先可依其產品種類或該公司之產品為與其類似者。選出樣本所執行之功能若與受測個體所執行之功能越相似者越佳，此步驟在於增加可比較程度，使比較之結果更為精密。

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 受控交易說明 | 受測個體 | 受測個體 | |
| 主要產品／服務 | 企業定位 |
| 有形資產之移轉－進貨 | 朝陽租車 | 購進現代汽車以供租賃業務使用。 | 汽車租賃商 |
| 有形資產之使用－租金收入 | 朝陽租車 | 提供現代汽車出租服務。 |

### 檢視財務資料充分性及可用性

選出之樣本若無法提供充分之財務資料，便無法被運用為求出常規交易結果範圍，是故不列入考量。由本報告第柒章得知，用於評估『有形資產之移轉－進貨』及『有形資產之使用－租金收入』受控交易之最適常規交易方法為『可比較利潤法』，由本報告第玖章得知，用於評估『有形資產之移轉－進貨』之利潤指標為『營業淨利率』；用於評估『有形資產之使用－租金收入』之利潤指標為『成本及營業費用淨利率』。

由於移轉訂價查核準則規定使用可比較利潤法進行評估時必須有三年之財務數據進行比較，故設定可比較對象必須具備三年財務資料為篩選條件之一。

## 篩選過程

### ONESOURCE資料庫

本所使用ONESOURCE資料庫2016年12月版本為受測個體蒐尋可比較對象。

* 1. **設定篩選條件**

1. 受測個體執行之功能及產品種類

朝陽租車為汽車租賃商，故本所認為自下列SIC Codes之細項分類中最可能找出與朝陽租車執行之功能及產品種類相似之樣本（ONESOURCE資料庫篩選流程請見附件A）。

|  |  |
| --- | --- |
| SIC Codes | 說明 |
| 7513 | Truck Rental & Leasing, No Drivers |
| 7514 | Passenger Car Rental |
| 7515 | Passenger Car Leasing |

1. 關鍵字篩選

為確定選出樣本之可比較性，本所對前一步驟得出樣本之企業敍述進行篩選，因朝陽租車從事汽車租賃業務，故本所使用下列關鍵字篩選：

| 關鍵字 | 選擇原因 |
| --- | --- |
| Car | 與朝陽租車從事之業務相關 |
| Automobile | 與朝陽租車從事之業務相關 |
| Rental | 與朝陽租車從事之業務相關 |
| Lease | 與朝陽租車從事之業務相關 |

1. 檢視財務資料充分性（Sufficient）及可用性（Viability）

可比較利潤法要求可比較對象需具備最近三年財務資料，因截至本報告出具日，仍有部份樣本未將105年度財務資料上傳至ONESOURCE資料庫，為避免樣本不足，本所要求樣本需具102至104年財務資訊。且樣本財務資料之年度認定係以會計年度結束日為104年12月之前後半年為基準。

自SIC Codes篩選出之樣本中，本所將上述關鍵字聯集作為條件，剔除企業敍述中不含上述關鍵字之樣本並排除不具備102至104年任一年度的財務資料樣本，經過初步篩選後，共計篩選出37家樣本。

* 1. **定量篩選分析**

1. 排除連續虧損企業

為排除財務異常之可比較對象，故要求可比較對象之營業淨利不得連續三年虧損，經此步驟得出35個樣本。

1. 排除具有研發費用者

因朝陽租車為汽車租賃商，並無從事研究與發展活動，故應將具有研發功能之可比較對象加以剔除，經此步驟得出33個樣本。

* 1. **企業敘述篩選**

本所復檢視上述步驟選出樣本在ONESOURCE資料庫中之企業敘述，分別剔除執行功能、產品及企業定位與朝陽租車差異太大者，最後得出8家可比較對象（拒絕原因列表請見附件B）。

因每一家公司都是獨一無二的，所以選擇下列8家公司作為可比較對象之原因如下（可比較對象之企業敍述請見附件C）：

| 編號 | 公司名稱 | 接受原因 |
| --- | --- | --- |
| 1 | ADA SA | 提供汽車租賃服務，出租車輛包括商用及一般休閒用。 |
| 2 | Avis Budget Group Inc. | 提供汽車租賃服務。 |
| 3 | CAR Inc | 提供汽車租賃服務。 |
| 4 | Premier Enterprise PCL | 提供新、舊汽車及卡車租賃業務予個人及一般公司。 |
| 5 | Sixt Leasing AG | 從事汽車租賃業務予個人及合法企業，亦從事中古車買賣業務。 |
| 6 | TRUST CO., LTD. | 提供短期及長期汽車租賃予個人及一般公司。 |
| 7 | Ucar SA | 提供汽車租賃服務。 |
| 8 | Warisan TC Holdings Berhad | 提供各種汽車、卡車及休旅車之長短期租賃。 |

**IX**

# 受控交易評估結果

由本報告第柒章得知，『可比較利潤法』為評估朝陽租車『有形資產之移轉－進貨』及『有形資產之使用－租金收入』等受控交易是否符合常規之最適常規方法。

## ※ 採用「可比較利潤法」為最適常規交易方法

由第捌章步驟選出可比較對象後，本所即根據移轉訂價查核準則第18條規定，以可比較對象之利潤率（利潤指標之選定請見第玖章）建立常規交易範圍，據以決定受控交易之常規交易結果。

以下步驟為本所依移轉訂價查核準則18條辦理情形：

## 選定受測個體及受測活動

受測個體，應以受控交易之參與人中，能取得可信賴之可比較未受控交易資料，且於驗證應歸屬於該參與人之營業利潤時所需作之差異調整最少，其調整結果最可信賴者決定之；即應以參與人中複雜度最低，且未擁有高價值無形資產或特有資產，或雖擁有該資產但與可比較未受控交易所擁有之無形資產或特有資產類似之參與人，為最適之受測個體。受測活動，係指受測個體參與受控交易可細分至最小且可資辨認之營業活動。

茲將選用受測個體之理由及受測活動說明如下：

| 受測活動 | | | 受測  個體 | 選用原因 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 受控交易類型 | 明細 | 交易對象 |
| 有形資產之  移轉 | 進貨 | 南陽實業  南誠實業 | 朝陽  租車 | 朝陽租車從事汽車租賃業務，因其所執行之功能及承擔之風險均較其他受控交易參予人為不複雜，故選其為受測個體。 |
| 有形資產之  使用 | 租金收入 | 南陽實業  南誠實業  永大順 |

## 選定與受測個體及受測活動相似之可比較未受控交易

本步驟之執行已於本報告第捌章依移轉訂價查核準則規定辦理。

可比較利潤法對產品本身的可比較性要求遠小於可比較未受控價格/交易法、再售價格法與成本加價法等傳統交易法，對於可比較對象執行功能及承擔風險之可比較性要求也較低。本所依受測個體於受控交易中之企業個體角色，為其於資料庫中蒐尋可比較對象。

| 受測活動 | | | 受測個體 | 企業定位 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 受控交易類型 | 明細 | 交易對象 |
| 有形資產之  移轉 | 進貨 | 南陽實業  南誠實業 | 朝陽租車 | 汽車租賃商 |
| 有形資產之  使用 | 租金收入 | 南陽實業 南誠實業 永大順 |

本報告第捌章已說明可比較對象經過重重篩選所以被接受之原因，正因為每一家公司都是獨一無二的，實際上無法找出與受測個體百分之百相同之公司。可比較對象所以勝選之原因在於其主要執行之功能與受測個體執行之功能、銷售之產品或提供之服務相類似。由於可比較利潤法對產品或服務本身的可比較性要求相較於其他方法較有彈性，是故可比較對象只要執行之功能大致與受測個體相似即可。

## 選定利潤率指標

1. **利潤率指標公式**

可比較利潤法所使用之利潤率指標，根據同條第4項規定，包括：

##### 

##### 

##### 

##### 



##### 其他經財政部核定之利潤率指標

1. **使用之變數定義**

同條第5項對上述公式所運用之變數定義如下：

1. **營業淨利**

係指營業毛利減除營業費用後之金額，不包括非屬受測活動之所得及與受測個體繼續經營無關之非常損益。

1. **營業資產**

係指受測個體於相關營業活動所使用之資產，包括固定資產及流動資產，但不包括超額現金、短期投資、長期投資、閒置資產及與該營業活動無關之資產。

1. **營業費用**

係指不包括非屬經營本業之利息費用、所得稅及與受測活動無關之費用。

1. **選擇時應考量之因素**

依同條第6項則規定選擇利潤率指標時，應以受測個體之受測活動為基礎，並考量下列因素：

1. **受測個體之活動性質**

包括『有形資產之移轉－進貨』及『有形資產之使用－租金收入』等交易活動。

1. **所取得未受控交易資料之可比較程度及其所使用資料與假設之品質**

本報告第捌章已詳述可比較對象所以被選出之過程、原因及選擇時所用資料與假設之品質，其所使用可比較未受控交易資料均來自『ONESOURCE資料庫』。

1. **該指標用以衡量受測個體常規營業利潤之可信賴程度**

利潤率指標為衡量利潤與賺得利潤所產生成本間之關係。利潤率指標之適用視情況而定，其與受測個體所從事之活動、由可比較未受控對象蒐集而得之資料以及使用該指標是否可以得到值得信賴之常規交易結果均息息相關。

1. **該指標應包括交易當年度及前二年度之連續三年度資料**

為確定所取得未受控交易資料之可比較程度及其所使用資料與假設之品質，該資料所涵蓋之期間需足以反映可比較未受控交易之合理報酬，其至少應包括交易當年度及前二年度之連續三年度資料。營利事業於辦理交易當年度營利事業所得稅結算申報時，未能取得交易當年度可比較未受控交易資料者，得以不包括當年度之至少連續前三年度資料為基礎。

因取樣之ONESOURCE資料庫2016年12月版本中仍有部分公司未將105當年度之財務報表上傳至資料庫，為求取該資料所涵蓋之期間能足以反映可比較未受控交易之合理報酬，故本所要求樣本至少需具102至104年度連續三年度之財務資料。

1. **為受測個體選定利潤率指標**

因為利潤率指標為衡量受測個體為賺得一定利潤所需花費之成本或所需使用資源之比率，是以選用利潤率指標時必須考慮利潤與使用資源之關係。若受測個體之利潤主要由營業資產之使用而得致，則以營業資產報酬率做為利潤率指標最為合適；若欲衡量營運成本（Operating Cost）報酬率，則採用貝里比率或成本及營業費用淨利率為利潤率指標；若欲衡量淨利與銷貨間之關係，則採用營業淨利率為利潤率指標；若受測個體產出績效與投入之成本及營業費用密切相關，則適用成本及營業費用淨利率。

一般而言，採用營業資產報酬率做為利潤率指標者為製造商，採用貝里比率為比較營業毛利與營運成本間之關係，大多用於服務提供者或功能僅限於銷售活動為例行性且所售產品同質性高之配銷商。倘若無法將利潤與其所運用之資源或花費之營業成本清楚區分，一般均採用營業淨利率或成本及營業費用淨利率作為利潤率指標。

茲將分析各受控交易所採用之利潤率指標理由說明如下：

* **有形資產之移轉－進貨**

評估此受控交易時，朝陽租車為汽車租賃商，故不選用適合評估製造商之營業資產報酬率為利潤率指標；而貝里比率係以毛利為測試報酬之基準，因可比較對象會因會計處理方式之不同，而影響可比較程度，故不選用貝里比率為利潤率指標；至於營業淨利率與成本及營業費用淨利率，均適合作為利潤率指標，在考量利潤指標不得以受控交易為計算基礎之前提下，本所選擇以營業淨利率進行評估。

* **有形資產之使用－租金收入**

評估此受控交易時，朝陽租車為汽車租賃商，故不選用適合評估製造商之營業資產報酬率為利潤率指標；而貝里比率係以毛利為測試報酬之基準，因可比較對象會因會計處理方式之不同，而影響可比較程度，故不選用貝里比率為利潤率指標；至於營業淨利率與成本及營業費用淨利率，均適合作為利潤率指標，在考量利潤指標不得以受控交易為計算基礎之前提下，本所選擇以成本及營業費用淨利率進行評估。

## 可比較對象之常規交易範圍

1. **有形資產之移轉**

* **進貨**

朝陽租車自關係企業購置汽車供其租賃業務使用。受測個體朝陽租車為汽車租賃商之可比較對象102至104年度營業淨利率（請參見附件D）整理如下：

| **編號** | **可比較對象** | **營業淨利率（%）** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **資料年度** | **102** | **103** | **104** | **平均** |
| 1 | ADA SA | -3.99% | 3.11% | 3.44% | 1.19% |
| 2 | Avis Budget Group Inc. | 10.94% | 11.42% | 12.40% | 11.60% |
| 3 | CAR Inc | 3.62% | 22.63% | 30.90% | 21.74% |
| 4 | Premier Enterprise PCL | 13.71% | 8.68% | 5.76% | 9.22% |
| 5 | Sixt Leasing SE | 21.37% | 24.64% | 20.06% | 21.93% |
| 6 | TRUST CO., LTD. | 9.50% | 8.86% | 8.65% | 8.98% |
| 7 | Ucar SA | 2.46% | 1.62% | 1.18% | 1.78% |
| 8 | Warisan TC Holdings Berhad | 7.05% | 1.53% | 1.99% | 3.60% |
| **常規交易範圍（四分位區間）** | | | | | |
| 第25百分位數 | | 3.04% | 2.36% | 2.71% | 2.69% |
| 中位數 | | 8.27% | 8.77% | 7.21% | 9.10% |
| 第75百分位數 | | 12.32% | 17.02% | 16.23% | 16.67% |

1. **有形資產之使用**

* **租金收入**

朝陽租車提供關係企業汽車租賃服務。受測個體朝陽租車為汽車租賃商之可比較對象102至104年度成本及營業費用淨利率（請參見附件D）整理如下：

| **編號** | **可比較對象** | **成本及營業費用淨利率（%）** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **資料年度** | **102** | **103** | **104** | **平均** |
| 1 | ADA SA | -3.84% | 3.21% | 3.56% | 1.20% |
| 2 | Avis Budget Group Inc. | 12.28% | 12.89% | 14.15% | 13.12% |
| 3 | CAR Inc | 3.76% | 29.25% | 44.71% | 27.78% |
| 4 | Premier Enterprise PCL | 15.89% | 9.50% | 6.12% | 10.15% |
| 5 | Sixt Leasing SE | 27.18% | 32.70% | 25.09% | 28.10% |
| 6 | TRUST CO., LTD. | 10.50% | 9.72% | 9.47% | 9.86% |
| 7 | Ucar SA | 2.52% | 1.65% | 1.20% | 1.81% |
| 8 | Warisan TC Holdings Berhad | 7.58% | 1.55% | 2.03% | 3.73% |
| **常規交易範圍（四分位區間）** | | | | | |
| 第25百分位數 | | 3.14% | 2.43% | 2.79% | 2.77% |
| 中位數 | | 9.04% | 9.61% | 7.79% | 10.01% |
| 第75百分位數 | | 14.08% | 21.07% | 19.62% | 20.45% |

## 受測個體之平均利潤率

### 有形資產之移轉

### 進貨

103~105年度朝陽租車自關係企業購置汽車供其出租業務使用之有關損益資料如下：

單位：新台幣（元）

| 損益科目 | 103年度 | 104年度 | 105年度 | 三年平均 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 營收淨額 | 608,276,759 | 554,146,739 | 682,479,154 | 614,967,551 |
| 營業成本 | 499,336,695 | 443,667,134 | 570,933,223 | 504,645,684 |
| 營業毛利 | 108,940,064 | 110,479,605 | 111,545,931 | 110,321,867 |
| 營業費用 | 44,585,708 | 45,024,861 | 49,161,082 | 46,257,217 |
| 營業淨利 | 64,354,356 | 65,454,744 | 62,384,849 | 64,064,650 |
| 營業淨利率 | 10.58% | 11.81% | 9.14% | 10.42% |

### 有形資產之使用

### 租金收入

103~105年度朝陽租車提供關係企業租賃服務有關之損益資料如下：

單位：新台幣（元）

| 損益科目 | 103年度 | 104年度 | 105年度 | 三年平均 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 營收淨額 | 25,672,379 | 40,198,299 | 68,400,590 | 44,757,089 |
| 營業成本 | 18,454,564 | 30,275,603 | 33,871,214 | 27,533,794 |
| 營業毛利 | 7,217,815 | 9,922,696 | 34,529,376 | 17,223,296 |
| 營業費用 | 2,734,237 | 4,599,662 | 4,814,308 | 4,049,402 |
| 營業淨利 | 4,483,578 | 5,323,034 | 29,715,068 | 13,173,893 |
| 成本及營業費用淨利率 | 21.16% | 15.26% | 76.81% | 41.71% |

## 評估受控交易之常規交易結果

### 有形資產之移轉

### 進貨

朝陽租車自關係企業購置汽車供其租賃業務使用，平均賺得營業淨利率10.42%，位於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.69%~16.67%內，推論朝陽租車105年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

### 有形資產之使用

### 租金收入

朝陽租車提供關係企業租賃服務，平均賺得成本及營業費用淨利率41.71%，高於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.77%~20.45%上分位數，推論朝陽租車105年度該受控交易之移轉訂價應無稅務上之調整。

**Ⅹ**

# 結論

本報告結論之正確性，端賴管理當局提供資料之正確性，以及本所對其與各關係企業間受控交易之充分瞭解而得致。

本所於本報告中採用之可比較對象皆來自獨立且可驗證之來源，即取自『ONESOURCE資料庫』之資料。

## 分析結果

### 有形資產之移轉

* **進貨**

朝陽租車105年度自關係企業購置汽車供其租賃業務使用。『可比較利潤法』為評估該受控交易之最適常規交易方法，以朝陽租車為受測個體。

因上述交易與朝日租車承接租賃業務具有連續不可分割之特性，故以租賃業務所賺利潤進行分析。朝日租車支付該進貨成本後若能賺得與可比較對象相當之利潤，方可推論該交易未有不合常規之安排。

經分析，以可比較利潤法評估朝陽租車「有形資產之移轉－進貨」時，朝陽租車自關係企業購置汽車供其業務使用，平均賺得營業淨利率10.42%，位於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.69%~16.67%內，推論朝陽租車105年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

### 有形資產之使用

* **租金收入**

朝陽租車105年度提供關係企業租賃服務，『可比較利潤法』為評估該受控交易之最適常規交易方法，以朝陽租車為受測個體。

經分析，以可比較利潤法評估朝陽租車「有形資產之使用－租金收入」時，朝陽租車提供關係企業租賃服務，平均賺得成本及營業費用淨利率41.71%，高於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.77%~20.45%上分位數，推論朝陽租車105年度該受控交易之移轉訂價應無稅務上之調整。

## 建議

本所建議朝陽租車每年應根據當時之經濟情況，對營運狀況進行測試，以檢視移轉訂價是否仍符合常規，若不合常規，則需加以調整。

本所必須提醒本報告之使用者，若朝陽租車執行之功能及承擔之風險有顯著變化，均會對本報告之分析以及所選出之可比較對象有所影響，進而影響利潤指標及常規交易範圍。

1. 營利事業所得稅結算申報書第19頁填表說明載明之關係人代號。 [↑](#footnote-ref-1)