**健誠國際汽車實業股份有限公司**

**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6月21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』）受健誠國際實業股份有限公司（以下簡稱『健誠國際』)委託，對該公司105會計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健誠國際管理部門提供之資料，本所並未就健誠國際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。

本報告內容須隨健誠國際每年營業方式之變動而更新。本所出具報告後，對本報告交付健誠國際後所發生之任何變動、事件或情況，均不負任何修訂之義務。

本報告僅供健誠國際分析受控交易是否符合營業常規使用，不得作為其他用途。健誠國際若接受財政部國稅局對移轉訂價報告進行查核時，本所應予作補充說明及提供必要之協助，除前開必要情形外，若因本報告有進行財政部專案查核協商或行政救濟等之需要，本所可提供服務，但費用須另行計算。

**章節目錄**

[第壹章、 摘要 1](#_Toc460230987)

[第貳章、 背景資訊及產業經濟現況 5](#_Toc460230989)

[第參章、 受控交易說明 17](#_Toc460230991)

[第肆章、 功能及風險分析 23](#_Toc460230993)

[第伍章、 常規交易原則辦理之情形 37](#_Toc460230995)

[第陸章、 可比較對象之選擇要件 43](#_Toc460230997)

[第柒章、 最適常規交易方法之決定 47](#_Toc460230999)

[第捌章、 可比較對象之找尋 59](#_Toc460231001)

[第玖章、 受控交易評估結果 69](#_Toc460231003)

[第壹拾章、 結論 79](#_Toc460231005)

**附件目錄**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **A** | 『有形資產之移轉－進貨』進貨受控交易(成運汽車)  ONESOURCE資料庫篩選流程 | 1-1 |
| **B** | 『有形資產之移轉－進貨』進貨受控交易(成運汽車)  可比較對象拒絕原因列表 | 1-6 |
| **C** | 『有形資產之移轉－進貨』進貨受控交易(成運汽車)  可比較對象之企業敘述 | 1-6 |
| **D** | 『有形資產之移轉－進貨』進貨受控交易(艾瑪車輛)  ONESOURCE資料庫篩選過程 | 1-1 |
| **E** | 『有形資產之移轉－進貨』進貨受控交易(艾瑪車輛)  可比較對象拒絕原因列表 | 1-2 |
| **F** | 『有形資產之移轉－進貨』進貨受控交易(艾瑪車輛)  可比較對象之企業敘述 | 1-4 |
| **G** | 『有形資產之移轉』進貨受控交易  可比較對象損益表(成運汽車) | 1-12 |
| **H** | 『有形資產之移轉』進貨受控交易  可比較對象損益表(艾瑪車輛) | 1-10 |
| **I** | 成運汽車製造股份有限公司整體損益資料 | 1-3 |
| **J** | 健誠國際汽車實業股份有限公司整體損益資料 | 1-3 |
| **K** | 中華民國營利事業所得稅不合常規移訂價查核準則 | 1-21 |

# 

**Ⅰ**

# 摘要

本報告乃遵循移轉訂價查核準則規定之方法為之，分析之目的在為健誠國際105會計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；
    - 對健誠國際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

### 成運汽車製造股份有限公司（以下簡稱『成運汽車』）

健誠國際向成運汽車購入巴士，105會計年度向成運汽車進貨金額為1,251,122仟元。

經由本報告第柒章分析，決定『可比較利潤法』為健誠國際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，成運汽車為限定範圍製造商，其所執行之功能及承擔之風險較健誠國際單純，故以成運汽車為受測個體。

另本報告依成運汽車執行之功能、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，成運汽車103～105會計年度銷售予健誠國際，平均賺得成本及營業費用淨利率2.90%，落於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.13%～5.87%內，推論健誠國際105會計年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

### 艾瑪車輛物資股份有限公司（以下簡稱『艾瑪車輛』）

健誠國際向艾瑪車輛購入巴士維修所需之零組件，105會計年度向艾瑪車輛進貨金額為23,195仟元。

經由本報告第柒章分析，決定『可比較利潤法』為健誠國際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，健誠國際為行銷商兼配銷商，其所執行之功能及承擔之風險與艾瑪車輛相當，考量可獲得資料的可信度及便利性，故以健誠國際為受測個體。

另本報告依健誠國際執行之功能、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，健誠國際103～105會計年度關於此業務之銷售，平均賺得營業淨利率1.22%，落於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍0.55%～4.32%內，推論健誠國際105會計年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

## 未於本報告進行個別分析之受控交易

### 有形資產之移轉

## 銷貨

健誠國際與艾瑪車輛及成運汽車間之銷貨受控交易，因金額相對微小，且共佔總銷貨0.12%，故不於本報告中個別分析。

## 進貨

健誠國際與隆祿企業股份有限公司（以下簡稱『隆祿企業』）間之進貨受控交易，因金額相對微小，且僅佔總進貨0.97%，故不於本報告中個別分析。

### 有形資產之使用

## 出租不動產

健誠國際出租不動產予隆祿企業間之受控交易，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

## 承租不動產

1. 自成運汽車

健誠國際自成運汽車承租不動產之受控交易，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

1. 自艾瑪車輛

健誠國際自艾瑪車輛承租不動產之受控交易，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

### 服務之提供

## 接受顧問服務

健誠國際支付成運汽車相關維修人員諮詢顧問費之受控交易，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

## 接受行銷服務

接受隆祿企業企業形象包裝、產品行銷廣告建議服務，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，健誠國際在本報告提出後，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。若健誠國際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**

健誠國際於民國92年5月成立。主要從事國際貿易業、汽車批發、零售業及汽、機車零件配備批發、零售業。截至104年12月31日止，健誠國際實收資本額為新台幣59,506,440元，員工人數為66人。

健誠國際主要營運歷史沿革如下：

| **年份** | **重大沿革** |
| --- | --- |
| 78年 | 1988年創立詮安(SABS)股份有限公司，設立營運巴士部門、軌道部門及廣告部門。 |
| 92年 | 2003年設立隆祿企業股份有限公司，專營軌道車輛及其零件批發業。設立成運汽車製造(股)公司，專營大客車及其零件製造業。設立健誠國際汽車實業(股)公司，專營大客車及其零件銷售。 |
| 94年 | 94年迄今成運汽車與韓國大宇之技術合作計畫，不論是在通路行銷、實績、技術、管理等，皆於短短六年內快速成長，且逐年攀升的市佔率反映出公司穩健的成長。 |
| 98年 | 為98年高雄世大運打造的市公車，將成為全台第一款有腳踏車置放處的市公車，並舉辦油電車發表會。 |
| 99年 | 為99年臺北國際花卉博覽會注入節能減碳的環保概念，受到市政府的補助引進60輛全球最先進的油電混合動力低底盤(Hybrid)公車。 |
| 100年 | 100年成為台灣前三大的專業巴士製造廠。 |

1. **主要商業活動說明**

健誠國際成立之主要業務為銷售巴士及巴士相關技術支援教育訓練、零件供應及保固維修服務。其服務對象為城市公車(City Buses)、客運(Inter-city Buses)及遊覽車(Tour Buses)公司等等。

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 | 負責擬定公司營運目標，綜理公司業務之執行，並協助經營計劃之推進與管理系統之有效執行。 |
| 總經理 | 1.監督公司重大事務與治理負責規劃推動。  2.負責規劃推動及督導公司相關政策。  3.業務之推展與法務事務處理。  4.公司經營決策及管理考核。  5.公司形象與公共關係之建立與維護。 |
| 業務部 | 1.市場資訊搜集及分析、銷售預測與營業目標的制訂及業務行銷。  2.國內外客戶之開發及客戶訂單之處理。  3.客戶徵信調查及應收帳款催收與管理。  4.年度行銷計劃之執行、業務推廣、客戶接洽、產品報價處理。  5.客戶特定要求處理。  6.市場滿意度調查、市場資訊收集、市場拓展及開發。  7.大客車產品訂價策略之分析及訂定。  8.客戶資料之建立、訂單審核及產銷聯繫。 |
| 服務部 | 1.客運報修接單、零件採購、客訴服務、索賠相關事宜。  2.客戶售後服務及問題之處理。 |
| 桃園  翻修廠 | 處理售後服務暨零件維修等事務 |
| 財務部 | 1.負責帳務處理、各項財務報表之彙整編製、提供各類財務管理資訊及稅務申報等業務事宜。  2.負責現金收支、票據作業管理、金融機構往來之各項事宜。  3.負責財務資金運用及調度管理等出納業務事宜及長短期營運資金之預測、規劃之管理與控制。  4.負責預算制度執行之分析與檢討管控之追蹤。。  5.健全會計、成本及稅務之管理作業。 |
| 管理部 | 1.董事會及股東大會之召集及協助議事。  2.負責綜理人事、文書、總務、商務及公共關係之業務。  3.人力規劃及人員招募、訓練、考核、員工教育訓練等人事管理。  4..固定資產及庶務資產採購及管理作業。 |
| 資訊部 | 1.資訊電腦化推動中心。  2.各項電腦化資訊收集、提供及控管。  3.各項軟硬體設備規劃及控管  (研發單位及測試設備除外)  4.各項電腦知識教育訓練落實推動中心。  5.公司電腦硬體設備維護及管理。 |
| 商務部 | 1.韓國大宇商務接待及溝通。  2.韓國大宇料件採購。  3.國外廠商商務接待及溝通  4.國外廠商料件採購。  5.大陸廠商商務接待及溝通。  6.大陸廠商料件採購。 |

1. 部門組織圖

董事長

總經理

副 總

桃園翻修廠

管理部

維修課

資訊部

商務部

財務部

副 理

行政課

會計課

技術課

服務部

業務部

副 總

售後服務

1. **公司經營現況**

健誠國際銷售之產品主要部分為自國內關係企業廠商購入巴士、巴士維修相關零件及車用材料等等，進而轉銷售給客戶，所銷售之產品主要包含城市公車(City Bus)、長途客運(Intercity Bus)及遊覽車(Coach)等等，各類型又有許多不同型號之產品，種類相當繁多。健誠國際亦提供巴士相關技術支援教育訓練、零件供應及保固維修服務等，如提供協助進行廠房督導及改善工作作業等事宜服務等等。

### 集團綜覽

1. **背景資訊**

健誠國際早期為貿易商，在過去1994~2002年間代理銷售巴士期間，已充分掌握其中各項關鍵因素：如市場需求、銷售管道、維修技術及最適規格等。由於台灣加入WTO，大客車車體打造及底盤組裝市場開放，集團主要投資人基於與韓國大宇巴士公司已合作十年之基礎，遂於2003年5月6日在國內設廠產製及銷售大宇各型巴士。  
 集團功能事業群組織中，健誠國際負責國內大客車之銷售及售後服務工作，設於台北市敦化南路，售後服務中心-則設在新北市五股區，巴士內裝翻修場-則設址於桃園縣觀音鄉。  
 成運汽車負責大客車之零件次加工及組裝製造大客車，工廠設於屏東縣新園鄉。國光客運公司採用之雲豹系列及紫羅蘭系列等長途客運車，均為本公司落實根留台灣、技術研發之代表作。

1. **主要業務範圍**

健誠國際在銷售各式各樣大小不同的巴士，所售產品主要包含城市公車(City Bus)、長途客運(Intercity Bus)及遊覽車(Coach)等等，各類型又有許多不同型號之產品，種類相當繁多。健誠國際亦提供巴士相關技術支援教育訓練、零件供應及保固維修服務等，如提供協助進行廠房督導及改善工作作業等事宜服務等等。

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** | 隆祿企業 股份有限公司 | 隆祿企業 | 中華民國 | 汽、機車零件配備製造、零售及買賣。 |
| **2** | **成運汽車製造 股份有限公司** | 成運汽車 | 中華民國 | 製造及銷售各式種類巴士。 |
| **3** | **艾瑪車輛物資 股份有限公司** | **艾瑪車輛** | **中華民國** | 銷售韓國大宇巴士維修用相關零組件。 |

## 產業及經濟情況分析

### 產業總覽

1. **產業概要[[1]](#footnote-1)**

根據行政院行業主計處行業標準(第9次修訂)分類，客運業隸屬於陸上運輸業，凡從事鐵路、大眾捷運、汽車等旅客運輸之行業均屬之，其中台鐵、高鐵及捷運為軌道運輸系統，而以汽車行駛固定路線及班次則為公路運輸系統。

依交通部統計資料顯示，2014年全年汽車客運人次約為12.39億，年成長1.57%，其中市區客運的部分，占汽車客運約86.13%，公路客運則約13.87%，汽車客運受到市區客運使用人次逐年成長影響而增加，但公路客運使用人次卻自2005年約2.53億人次下滑至2014年約1.72億人次。

根據觀光局統計，受惠近十年國人國內旅遊旅次在國民所得提升及交通便利提升下，由2005年最低的9,261萬人次，逐年成長至2014年的15,626萬人次，創近十年來新高。另依據中華徵信所近五年台灣地區大型企業排名資料顯示，客運業TOP10業者近五年營收總額以6.86%的年平均成長率呈現穩定成長態勢，營收總額由2010年的新台幣733.2億元成長至2014年的954.76億元，來到近五年新高。

因此在旅遊人數穩定成長下，也帶動客運業TOP10業績表現，前三大業者台灣高速鐵路(股)、交通部台灣鐵路管理局及台北大眾捷運(股)，2014年營收分創近五年新高水準，也帶動整體TOP10業者總營收來到新台幣954.76億元的歷史新高水位。

另外為改善國內空氣品質，環保署提出的『清淨空氣行動計畫』，行政院核定汰換電動巴士10年1萬輛的政策，其中購車款補助方面，電動巴士免貨物稅的優惠，延長至2017年1月27日；交通部、環保署針對電巴車體，給予403.8萬~570萬元的補助；環保署另針對電池提供每輛電巴新台幣100萬元的補貼，總計每輛電巴的採購可享受503.8萬~670萬元的購車補助。經濟部透過智慧電動車先導運行計畫，補助採購電巴的客運業者，最高享有49%的營運費用，大幅縮小電巴與柴油巴士間的價差，提高客運業者汰換意願。

1. **產業結構**

巴士產業從上游來講，主要包括車燈、鈑金、引擎蓋、輪胎、鋁合金鋼圈、保險桿、離電池材料、其他等行業，中游為巴士零組件製造商，下游則主要包括巴士品牌行銷配銷商，健誠國際主要活動為銷售巴士，亦提供巴士相關技術支援教育訓練、零件供應及保固維修服務等，故屬於此產業之下游。

巴士產業鏈簡介

下游

中游

上游

**行銷  
配銷商**

**組裝及  
製造商**

**零配件  
製造商**

車燈、鈑金、

引擎蓋、輪胎、

鋁合金鋼圈、

保險桿、

離電池材料

銷售、

進出口業務

整車組裝、

修理、

技術服務

1. **產業特性[[2]](#footnote-2)**

巴士產業相較於其他大眾運輸上具有之普遍性、便利性、票價低廉、低耗用能源及低污染等特性；隨著世代交替，巴士產業除提供傳統公車產業、遊覽車產業已商業化為主，亦賦予觀光及休閒等親民性。所以從產品需求特性來看，巴士產業的產品光譜極為廣泛，它可以提供商業都市區作為日常通勤使用的交通工具，也可以作為郊區、觀光地區舒適的運輸乘車選擇，從最簡單的代步上班功用到多元的觀光休閒產業。正因為巴士產品用途廣泛與需求差異，故如何透過研發創新、市場區隔，發展合適的、具競爭力的車款、車型產品就成為該產業發展的產業特性。廠商可以鎖定高價位、高科技材質的油電混合巴士、低碳近乎零污染，亦可以產製、進口價格較為低廉的柴油、汽油用巴士。

此外，目前電動車已漸普及，並多被運用在利基型市場(Niche Market)中，且由於電動車普及化的最大障礙始終是高額的購車成本(很大一部分來自電池的成本)，以及充電基礎設施的布建，因此我們目前也看到各國政府政策已開始大力投入資源協助電動巴士運行及相關產業鏈發展，積極打造出本地化的產業環境，同時，為健全國內電動巴士產業茁壯，提升電動車輛品質與安全性，申請政府補助之電動巴士，均需通過電磁相容性、電氣安全性能、爬駐坡性能、高速巡航性能、續航性能及殘電警示等六項性能驗證規範。進而扶植業者具備市場競爭力。另一方面，電動巴士零汙染、零排放、低噪音的特色，可為交通繁忙的都市有效降低空氣汙染、減少噪音，帶來嶄新的城市氣息，政策推動一舉數得，也是目前台灣以實現低碳島為目標的必經之路。

### 市場概況

根據FROST&SULLIVAN統計預估，2014年全球客運巴士銷售總數近20萬輛，其中亞洲約佔50%；另一份Pike Rescarch研究報告也指出，以電動大客車市場而言，其成長亦將是以亞太地區為主，甚至看好中國市場於今年所確定的新補助方案，後續2014~2018年期間將更有機會呈現顯著成長，估計2018年可倍數成長，達15,000台。2015年台灣電動大客車之推動主要在於交通部以及經濟部的計畫，交通部是依據『公路公共運輸補助電動大客車作業要點』針對採用電動巴士之公車及公路客運給予車體採購補貼，經濟部工業局則依據『智慧電動車先導運行計畫』針對接駁電動巴士、遊覽車等以計畫書面審查並給予補助，並指出2015年台灣電動巴士性能已可符合業者需求，且營運妥善率更趨於柴油巴士水準，顯示政府建置國家標準與輔導產業已有相當成效。另外，環保署則協同交通部與經濟部共同推動，補助部分電池及電池交換系統等，目標在藉由跨部會的合作，促進客運業者發產多元的商業營運模式，並朝向低碳運輸的目標前進。

### 產業發展趨勢[[3]](#footnote-3)

因應全球氣候和環境變遷，世界各國均投入龐大資金與人力發展低碳排、省能源及智慧化的運輸工具，以建構環保且永續發展的環境。故車輛電動化已是未來趨勢，尤其巴士具備在特定區域內，固定地點往返運行的特性，因此非常適合電動化推展。近幾年來，國際間也逐漸興起電動巴士的示範運行風潮，包括台灣也在經濟部、交通部、環保署及各地方政府支持下，分別展開推動計畫。政府為此預計編列200億元，加速補助地方淘汰柴油公車、採購電動巴士，並將公路客運車輛列為推動對象，提升電動公車性能以及建立驗證標準等配套措施，目標是10年內將1萬輛柴油巴士汰換轉為電動化，朝創造完善公共運輸系統方向前進，以減少溫室氣體排放污染，並提升整體能源使用效率。而目前已開發出符合「六項性能驗證規範」之電動巴士，於2016年3月8日累計共有4家廠商共6款車型通過驗證，為國內電動巴士再添生力軍，提供客運相關業者更多選擇。除此之外，為發展電動巴士產業價值鏈，2014年起採用之電動巴士也要求其國產附加價值率需達30%、3年後達50%、第4年70%，否則無法請領補助款，希望在環境保護的前提下能夠兼顧產業帶動。

加上，為因應國際環保趨勢及未來可能面對的高油價壓力，全球車廠陸續導入柴油車、油電混合車、電動車等產品，尤其電動車產品更為近年全球汽車市場的發展重點。目前全球電動車市場主要係受到中國大陸及歐洲等地區的需求帶動，再加上有當地政府配合推動的購車補貼、稅賦補助等優惠政策，對於電動車銷售有相當大幫助。而在電動車產品日漸普及下，相關汽車零組件需求亦持續提升，目前我國業者更已積極研發並推出相關產品搶市，若未來能持續深耕市場，並加強其技術優勢，對於整體巴士產業發展將有相當大幫助。

### 主要競爭廠商

健誠國際在市場上有許多競爭者，如長源汽車股份有限公司、裕益汽車股份有限公司、雲從龍實業有限公司、大吉汽車企業有限公司、總盈汽車有限公司、馨盛汽車企業股份有限公司、唐榮車輛科技股份有限公司、程達汽車實業股份有限公司、英屬維京群島商永德福汽車股份有限公司台灣分公司等公司、華洲汽車工業有限公司等等。

### 競爭優勢

健誠國際銷售之車型可滿足市場需求，車輛配置依客戶反應納入研發設計，經測試確認優良後，即時設變，較同業競爭者快。銷售之車輛品質客戶滿意，售後服務、零件供應、車輛維護成本均優於許多同業競爭者。

### 競爭策略

健誠國際積極配合各縣市政府所舉辦的活動，以增加品牌曝光程度，如2009年為高雄市政府舉辦世運打造的市公車，為全台第一款有腳踏車置放處的市公車；2010年台北市政府舉辦國際花卉博覽會，協助市政府落實節能減碳的環保概念而引進60輛全球最先進的油電混合動力低底盤(Hybrid)公車，並結合外觀有花博彩繪，讓原先民眾對巴士的機械感以親切可愛的彩繪取而代之。未來成運汽車的競爭策略將是不斷地努力提高產品品質，並著重在產品的研究與開發，以追上全球巴士產業的趨勢。

# 

**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[[4]](#footnote-4) |
| **1** | 隆祿企業 股份有限公司 | 中華民國 | 隆祿企業 | 本公司之實質關係人 | 18 |
| **2** | **成運汽車製造 股份有限公司** | 中華民國 | 成運汽車 | 本公司之實質關係人 | 18 |
| **3** | **艾瑪車輛物資 股份有限公司** | 中華民國 | 艾瑪車輛 | 採權益法認列之被投資公司。 | 1a |

### 105年度受控交易彙總明細

| 受控交易說明 | | | | | 金額  (新台幣仟元) |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 | 銷貨 | 1(1) | 成運汽車 | 銷售巴士零件。 | 92 |
| 艾瑪車輛 | 銷售巴士零件。 | 1,552 |
| 進貨 | 1(2) | 成運汽車 | 購入巴士。 | 11, 850,520 |
| 艾瑪車輛 | 購入巴士維修之零組件。 | 23,159 |
| 隆祿企業 | 購入車用材料、零件。 | 13,384 |
| 有形資產之使用 | 租金  收入 | 2(1) | 隆祿企業 | 出租辦公處所 | 72 |
| 租金  支出 | 2(2) | 成運汽車 | 承租辦公處所及倉庫 | 5,214 |
| 艾瑪車輛 | 承租辦公處所 | 360 |
| 服務之  提供 | 勞務費 | 3 | 成運汽車 | 顧問費 | 134 |

### 受控交易流程及說明

1. **有形資產之移轉**
2. 銷貨

健誠國際銷售巴士零件予艾瑪車輛及成運汽車，105會計年度該交易金額為1,644仟元。

1. 進貨
2. 自成運汽車進貨

健誠國際自成運汽車購入巴士。105會計年度該交易金額為1,185,520仟元。

1. 自艾瑪車輛進貨

健誠國際自艾瑪車輛購入巴士維修所需之零組件。105會計年度該交易金額為23,159仟元。

1. 自隆祿企業進貨

健誠國際自隆祿企業購入車用維修材料、零件。105會計年度該交易金額為13,384仟元。

1. **有形資產之使用**
2. 出租不動產

健誠國際出租辦公處所(台北市敦化南路一段25號10樓)予隆祿企業，105會計年度該交易金額為72仟元。

1. 承租不動產

健誠國際向成運汽車承租辦公處所(台北市敦化南路一段25號10樓)及倉庫(桃園縣觀音廠)及向艾瑪車輛承租辦公處所(新北市五股區成泰路二段145號部分房地)，105會計年度該交易金額分別為5,214仟元；360仟元。

1. **服務之提供**
2. 接受顧問服務

健誠國際支付成運汽車相關維修人員諮詢顧問費，104會計年度該交易金額為134仟元。

健誠國際與關係企業間受控交易流程如下圖所示：

**客**

**戶**

**供**

**應**

**商**

隆祿

企業

成運

汽車

艾瑪

車輛

**勞務**

**成品**

健誠

國際

**零件**

**租賃**

## 契約條款及憑證

* 與成運汽車簽定訂購合約、保養維修合約及房屋租賃契約書。
* 與艾瑪車輛簽定房屋租賃契約書。
* 與隆祿企業簽定房屋租賃契約書及相關業務之管理工作委任書。

## 收付款條件

健誠國際給予非關係企業，一般客運業者為分期按月開立支票之方式付款，付款條件原則上為月結三個月或依個別約定之條件付款。

## 未於本報告進行個別分析之受控交易

### 有形資產之移轉

1. **銷貨**

健誠國際與艾瑪車輛及成運汽車間之銷貨受控交易，因金額相對微小，且共佔總銷貨0.12%，故不於本報告中個別分析。

1. **進貨**

健誠國際與隆祿企業間之進貨受控交易，因金額相對微小，且僅佔總進貨0.97%，故不於本報告中個別分析。

### 有形資產之使用

1. **出租不動產**

健誠國際出租不動產予隆祿企業間之受控交易，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

1. **承租不動產**

健誠國際向成運汽車與艾瑪車輛承租不動產之受控交易，因金額相對微小，故不於本報告中個別分析。

### 服務之提供

1. **接受顧問服務**

健誠國際支付成運汽車相關維修人員諮詢顧問費之受控交易，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，對健誠國際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、本所訪談紀錄及健誠國際所提供之文據，對健誠國際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** | **研究與發展功能** |
| 成運汽車 | 成運汽車有相關人員負責策劃與執行巴士產品之研發，所有研發成果由成運汽車擁有，並負擔相關研發費用，成運汽車執行研究與發展功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際為經銷商，未設置研發部門及人員，研發功能主要由成運汽車執行，故不執行研究與發展功能。 |
| 艾瑪車輛 | 艾瑪車輛為經銷商，未設置研發部門及人員，故不執行研究與發展功能。 |

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** | **產品設計功能** |
| --- | --- |
| 成運汽車 | 成運汽車透過健誠國際得知瞭解市場及客戶需求，並由負責人員對產品之外觀、性能加以改良，執行主要產品設計功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際接受客戶訂單，透過銷售人員瞭解市場及客戶需求，並轉交由成運汽車負責人員對產品之外觀、性能加以改良，執行部分產品設計功能。 |
| 艾瑪車輛 | 艾瑪車輛接受客戶訂單，透過銷售人員瞭解市場及客戶需求，並轉交由供應商對產品之外觀、性能加以改良，執行部分產品設計功能。 |

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** | **採購及原物料管理功能** |
| 成運汽車 | 執行生產活動，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。 |
| 健誠國際 | 健誠國際在了解市場及客戶需求後，向成運汽車訂購巴士也會向韓國大宇採購整車，向其他關係企業購入維修及保固的零件，故執行採購原物料管理功能。 |
| 艾瑪車輛 | 艾瑪車輛在了解市場及客戶需求後，向供應商訂購巴士原廠維修及保固的零件，故執行採購原物料管理功能。 |

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** | **製造、加工、裝配及測試功能** |
| 成運汽車 | 成運汽車為製造商，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成運汽車完成，故執行製造、加工、裝配及測試功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際為經銷商，不負責製造及加工裝配業務，產品之生產及包裝由成運汽車負責處理，故不執行製造、裝配，僅執行部份車輛配件加工及測試功能。 |
| 艾瑪車輛 | 艾瑪車輛為經銷商，不負責製造及加工裝配業務，產品之生產及包裝由供應商負責處理，故艾瑪車輛不執行製造、加工、裝配及測試功能。 |

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** | **品質管制功能** |
| --- | --- |
| 成運汽車 | 成運汽車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，故執行部分品質管制功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際及艾瑪車輛針對購入之商品制定各項驗收、檢測標準，並執行檢驗程序以確保品質無虞，故執行品質管制功能。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **行銷、配銷及廣告功能** |
| 成運汽車 | 成運汽車僅負責製造，相關產品宣傳及推廣工作皆由健誠國際負責。故不執行行銷、配銷及廣告功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際及艾瑪車輛自供應商購入產品後，自行銷售，並透過網站之架設、參與各式商展等形式進行相關產品之行銷及廣告工作，執行行銷、配銷及廣告功能。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **運送、倉儲及存貨管理功能** |
| 成運汽車 | 成運汽車於接獲健誠國際訂單後生產，設有倉庫，存放零件及成品，由於交貨條件為工廠交貨，故僅執行倉儲及存貨管理功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際及艾瑪車輛為經銷商，自供應商訂購所販售之商品驗收入庫後，再轉售予客戶，故執行運送、倉儲及存貨管理功能。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **產品售後服務功能** |
| --- | --- |
| 成運汽車 | 成運汽車由健誠國際提供產品諮詢及問題排除服務；若遇客訴產品瑕疵時，由健誠國際與客戶聯繫、初步瞭解狀況後，再進行問題後續處理，成運汽車有執行部分產品售後服務功能。 |
| 健誠國際 | 健誠國際及艾瑪車輛自行處理客訴及提供產品售後服務，當遇產品瑕疵時，視情況維修或從事退換貨處理，健誠國際也負責協助聯絡事宜，執行產品售後服務功能。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **信用及收款功能** |
| 成運汽車 | 銷售對象為關係企業，故不需信用調查，但有執行貨款之收受，故執行部分信用及收款功能。 |
| 健誠國際 | 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，並負責貨款之收受，執行信用及收款功能。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **經營管理、會計、財務及法律功能** |
| 成運汽車 | 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、財務及法律等功能。 |
| 健誠國際 |
| 艾瑪車輛 |

* 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 | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 成運汽車 | 健誠國際 | 艾瑪車輛 |
| 1 | 研究與發展功能 | ○ | X | X |
| 2 | 產品設計功能 | ○ | △ | △ |
| 3 | 採購及原物料管理功能 | ○ | ○ | ○ |
| 4 | 製造、加工、裝配及測試功能 | ○ | △ | X |
| 5 | 品質管制功能 | ○ | ○ | ○ |
| 6 | 行銷、配銷及廣告功能 | X | ○ | ○ |
| 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、本所訪談紀錄及健誠國際提供之文據，對健誠國際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** | **研究與發展風險** |
| 成運汽車 | 成運汽車負責新產品、關鍵技術開發或製程改善之說明，所有相關費用由其負擔，不必然產生成效之風險亦歸於成運汽車，故承擔研究與發展風險。 |
| 健誠國際 | 健誠國際及艾瑪車輛無技術與產品研發、製程改善等費用之投入，未承擔研究與發展風險。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **市場風險** |
| 成運汽車 | 所售產品之產業特性，價格與需求易受景氣、市場波動影響，但由於僅賣與關係企業報價會含合理的利潤，故僅承擔部分市場風險。 |
| 健誠國際 | 所售產品之產業特性，價格與需求易受景氣、市場波動影響，承擔市場風險。 |
| 艾瑪車輛 |

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** | **存貨風險** |
| 成運汽車 | 若遇產品設計錯誤、時機不佳或產品滯銷，會有積壓材料及成品存貨情形，承擔存貨風險。 |
| 健誠國際 | 自供應商購進所售之產品後，由於需先存放於指定之倉庫，再於短期內移轉至客戶，故無須承擔產品設計錯誤或客戶取消訂單，導致商品滯銷過時等風險。 |
| 艾瑪車輛 | 自供應商購進所售之產品後，汽、機車之零組件，由於需存放於指定之倉庫，再銷售時移轉至客戶，故須承擔存貨變質等風險。 |

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** | **產品責任風險** |
| 成運汽車 | 當產品發生瑕疵時，視情況由健誠國際負責維修或從事退換貨處理，成運汽車承擔部分產品責任風險。 |
| 健誠國際 | 對所售產品提供之保固條件，保固期間內需對產品之瑕疵負責，進行退換貨或維修等事宜，並為所售商品投保相關商業保險，承擔產品責任風險。 |
| 艾瑪車輛 |

1. **財務風險**

如外匯匯率、利率變動等情形。

| **受控交易參與人** | **財務風險** |
| --- | --- |
| 成運汽車 | 成運汽車之採購與銷售以不同幣別計價，進貨以美金計價，銷貨則以新台幣計價，故承擔匯兌之財務風險。 |
| 健誠國際 | 收付款所採用之計價幣別，因影響因素多且匯率容易波動，但相關金額佔比不大，故僅承擔部分匯兌之財務風險。 |
| 艾瑪車輛 |

1. **信用風險**

如指承擔授信、收款等風險。

|  |  |
| --- | --- |
| **受控交易參與人** | **信用風險** |
| 成運汽車 | 主要交易對象為關係企業，且在交易後會由健誠國際向客戶收款，故僅部分承擔信用與收款風險。 |
| 健誠國際 | 各自負責產品銷售及客戶聯繫，貨款之回收亦由其全權負責。當客戶無法依合約所定條款付款或延遲付款時需進行催收，承擔信用風險。 |
| 艾瑪車輛 |

* 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 | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 成運汽車 | 健誠國際 | 艾瑪車輛 |
| 1 | 研究與發展風險 | ○ | 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。

### 服務提供者

除製造商及銷售商外，企業之經營型態尚包括提供服務予他人以獲取利益，故企業個體角色尚包括服務之提供者。服務提供者並無如製造商或銷售商般繁複之分類。

### 企業定位

依據上列健誠國際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. **成運汽車**

主要業務活動為研究匹配、生產組裝及出廠認證，其依客戶訂單購入零件組裝、製造巴士並銷售，從事部分研發及組裝工作，產品僅銷售予健誠國際，無執行策略性功能，故其企業特性定位應屬「限定範圍製造商」。

1. **健誠國際**

主要營業活動為經銷巴士，需面對大眾市場承擔行銷決策及實際銷售之執行責任。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。並對產品進行驗收及改良等工作，擁有品牌並從事行銷，故其企業特性定位應屬「行銷商兼配銷商」。

1. **艾瑪車輛**

主要營業活動為經銷韓國原廠汽、機車維修零組件，需面對大眾市場承擔行銷決策及實際銷售之執行責任。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。並對產品進行驗收及改良等工作，擁有品牌並從事行銷，故其企業特性定位應屬「行銷商兼配銷商」。

# 

**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，為評定健誠國際受控交易與未受控交易之結果是否符合常規，首先須對健誠國際受控交易之型態及數量有所瞭解，故本所與健誠國際人員進行訪談，並從下列項目蒐集相關受控交易資訊：

1. **公司綜覽**

蒐集健誠國際之營業型態、歷史沿革及經營策略等相關資訊。本所於蒐集資料時，除蒐集健誠國際之資料，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**

包括健誠國際資本之來源、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**

健誠國際所處市場之特性、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，其對健誠國際營運之重要性。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**

健誠國際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。此外並考量健誠國際所承擔之外匯及信用等風險。

1. **健誠國際與各關係企業間之關係圖。**
2. **健誠國際與各關係企業間簽訂之合約。**
3. **健誠國際103～105年度之財務資料。**
4. **健誠國際所有行銷文宣及資料。**
5. **健誠國際網站(http://www.sincerebus.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。

確認健誠國際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。健誠國際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。本所遵循規定為健誠國際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。

本報告中健誠國際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，評估健誠國際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。

健誠國際105會計年度並無虧損，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，並將健誠國際交易類型適用常規交易方法考量之特別因素納入評估。

為健誠國際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，對健誠國際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。

健誠國際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，對健誠國際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。

健誠國際所處產業經濟及市場情況已詳述於本報告第貳章。本所找尋健誠國際可比較對象時，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。

健誠國際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

經分析健誠國際之受控交易，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『有形資產之移轉－進貨』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」作為健誠國際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』受控交易類型之原因供作參考：

* **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 | 因外部廠商之產品性質、規格、品牌價值及各自給予客戶之交易條件皆會存有差異，無法找到完全相同之產品，無外部可比較未受控價格可用以比較，故『可比較未受控價格法』非為最適常規交易方法 |

* **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，『有形資產之移轉』此類型受控交易不可使用此法進行評估。 |

* **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 | 自關係人購進有形資產再轉售予非關係人之情況，本可採用本法進行評估。但因本法以毛利率進行評估，極度注重可比較對象之可比較程度，本所因未能由資料庫中得知選出樣本之銷貨組合等資料，為避免選出之樣本與受測個體差異太大，不採用此法評估。 |

* **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 | 由於成本加價法適用於自非關係企業買入資產加值再售予關係企業情形，本交易屬健誠國際向關係企業進貨後轉售予非關係企業，不符本法須自非關係企業進貨之定義，故不適用此法進行評估。 |

* **利潤分割法**

| **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 | 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。因健誠國際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」，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」受控交易之受測個體為成運汽車及健誠國際，故本所以『ONESOURCE TRANSFER PRICING資料庫(以下簡稱「ONESOURCE資料庫」)』作為選樣資料庫，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。

1. **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。

1. **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，健誠國際與成運汽車間「有形資產之移轉－進貨」之受控交易，以成運汽車作為受測個體；健誠國際與艾瑪車輛「有形資產之移轉－進貨」之受控交易，以健誠國際作為受測個體。

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 | 成運汽車 | 製造巴士 | 限定範圍製造商 |
| 有形資產之移轉－進貨 | 健誠國際 | 銷售巴士 | 行銷商兼配銷商 |

### 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』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，分析健誠國際自成運汽車及艾瑪車輛之進貨交易，其所使用之利潤指標分別為『成本及營業費用淨利率』及『營業淨利率』。

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。另外避免選出之可比較對象虧損過大不具比較性，本所復設定可比較對象不得連續三年虧損。

## 篩選過程

### 有形資產之移轉－進貨(成運汽車)

* **ONESOURCE資料庫**

本所使用ONESOURCE資料庫2017年5月版本為受測個體「成運汽車」蒐尋可比較對象。

1. **設定篩選條件**
2. 受測個體執行之功能及產品種類

成運汽車為限定範圍製造商，故本所認為自下列SIC Codes之細項分類中最可能找出與成運汽車從事巴士之製造執行之功能及產品種類相似之樣本(篩選過程請見附件A)。

|  |  |
| --- | --- |
| SIC Codes | 說明 |
| 3711 | Motor Vehicles & Car Bodies |
| 3713 | Truck & Bus Bodies |

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，因成運汽車之營業內容為巴士之研發、製造，故本所使用下列關鍵字篩選：

| 關鍵字 | 選擇原因 |
| --- | --- |
| Manufactures | 與成運汽車執行功能有關。 |
| Automobile | 成運汽車之產品有關 |
| Bus |

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，ONESOURCE資料庫2016年5月版本中已俱備可比較對象105當年度之財務報表資料，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103至105會計年度連續三年度之財務資料。且樣本財務資料之年度認定係以會計年度結束日為105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，剔除企業敘述中不含上述關鍵字之樣本並排除不具備103至105年任一年度的財務資料樣本，經過初步篩選後，共計篩選出167家樣本。

1. **定量篩選分析**
2. 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財務資料不得連續三年虧損，經此步驟得出151個樣本。

1. 排除具有廣告費用者

因成運汽車為製造商，不從事行銷發展活動，故應將具有廣告費用之可比較對象加以剔除，經此步驟得出93個樣本。

1. 排除業務說明

為確定選出樣本之可比較性，故要求排除企業敘述中不包含Manufacture之字敘，經此步驟得出75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、產品及企業定位與成運汽車差異太大者，最後得出12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12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 | BYD Company Limited | 生產及銷售各種車類產品。 |
| 2 | Dongfeng Motor Group Co. Ltd | 從事車類相關生產。 |
| 3 | Ford Otomotiv Sanayi AS | 主要從事汽車組裝，製造，銷售及分銷和售後服務。 |
| 4 | GB Auto Group | 生產及銷售車類零件。 |
| 5 | Man SE | 生產及銷售車類商品。 |
| 6 | New Flyer Industries Inc. | 生產及銷售車類商品。 |
| 7 | NISSAN SHATAI CO., LTD. | 生產及銷售車類商品。 |
| 8 | Peugeot SA | 生產及銷售車類零件。 |
| 9 | Rev Group Inc | 從事車類相關生產。 |
| 10 | Sinotruk Limited | 從事車類相關生產。 |
| 11 | TOYOTA INDUSTRIES CORPORATION | 主要從事汽車組裝，製造，銷售及分銷和售後服務。 |
| 12 | Yangzhou Yaxing Motor Coach Co Ltd | 主要從事汽車組裝，製造，銷售及分銷和售後服務。 |

### 有形資產之移轉－進貨(艾瑪車輛)

* **ONESOURCE資料庫**

本所使用ONESOURCE資料庫2017年5月版本為受測個體蒐尋可比較對象。

1. **設定篩選條件**
2. 受測個體執行之功能及產品種類

健誠國際為行銷商兼配銷商，故本所認為自下列SIC Codes之細項分類中最可能找出與健誠國際從事巴士之銷售執行之功能及產品種類相似之樣本(篩選過程請見附件D)。

|  |  |
| --- | --- |
| SIC Codes | 說明 |
| 5012 | Automobile & Other Motor Vehicles |
| 5013 | Motor Vehicle Supplies & New Parts |
| 5015 | Motor Vehicle Parts, Used |
| 5088 | Transportation Equipment & Supplies |
| 5599 | Automotive Dealers, nec |

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，因健誠國際之營業內容為巴士之銷售故本所使用下列關鍵字篩選：

| 關鍵字 | 選擇原因 |
| --- | --- |
| Bus | 健誠國際主要銷售產品。 |
| Sale | 與健誠國際執行功能有關。 |
| Market | 與健誠國際執行功能有關。 |
| Distributor | 與健誠國際執行功能有關。 |

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，ONESOURCE資料庫2017年5月版本中已俱備可比較對象105當年度之財務報表資料，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103至105會計年度連續三年度之財務資料。且樣本財務資料之年度認定係以會計年度結束日為105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，剔除企業敘述中不含上述關鍵字之樣本並排除不具備103至105年任一年度的財務資料樣本，經過初步篩選後，共計篩選出49家樣本。

1. **定量篩選分析**
2. 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財務資料不得連續三年虧損，經此步驟得出42樣本。

1. 排除具有研發費用者

因健誠國際無從事研發活動，故應將具有研發費用之可比較對象加以剔除，經此步驟得出41個樣本。

1. 排除業務說明

為確定選出樣本之可比較性，故要求排除企業敘述中包含Manufacture之字敘，經此步驟得出30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、產品及企業定位與健誠國際差異太大者，最後得出10家可比較對象（拒絕原因列表請見附件E）。

因每一家公司都是獨一無二的，所以選擇下列10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F）：

| 編號 | 公司名稱 | 接受原因 |
| --- | --- | --- |
| 1 | APPLE INTERNATIONAL CO., LTD. | 大客車汽車和其他機動車輛批發業。 |
| 2 | Autobacs Seven Co Ltd | 銷售車類零件。 |
| 3 | AUTOWAVE CO., LTD. | 銷售各種車類產品。 |
| 4 | Dah Chong Hong Holdings Ltd | 從事車類相關銷售。 |
| 5 | Hotai Motor Co Ltd | 從事車類相關銷售。 |
| 6 | I.A GROUP CORPORATION | 銷售車類商品。 |
| 7 | Inter Cars SA | 銷售車類零件。 |
| 8 | MURAKI CORPORATION | 銷售車類零件。 |
| 9 | Sinomach Automobile Co Ltd | 汽車批發業。 |
| 10 | SPK CORPORATION | 銷售車類零件。 |

# 

**IX**

# 受控交易評估結果

由本報告第柒章得知，『可比較利潤法』為評估健誠國際『有形資產之移轉－進貨』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 | 成運汽車 | 成運汽車 | 成運汽車從事巴士製造，企業角色為「限定範圍製造商」，其所執行之功能及所承擔之風險較健誠國際為單純，故以成運汽車為受測個體。 |
| 艾瑪車輛 | 健誠國際 | 健誠國際為行銷商兼配銷商，其所執行之功能及承擔之風險與艾瑪國際相當，考量可獲得資料的可信度及便利性，本所以健誠國際為受測個體。 |

### 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 | 成運汽車 | 成運汽車 | 限定範圍製造商 |
| 進貨 | 艾瑪車輛 | 健誠國際 | 行銷商兼配銷商 |

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』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5月版本中已俱備可比較對象104當年度之財務報表資料，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，故本所以102至104會計年度連續三年度之財務資料進行分析。

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(成運汽車)**

該交易以成運汽車為受測個體，故健誠國際向成運汽車之進貨交易，即為成運汽車對健誠國際之銷貨交易。成運汽車於交易中之角色為製造商，而評估此受控交易時，本可以營業資產報酬率做為利潤指標，但因無法自資料庫中得知各樣本資產負債表中營業資產是否正確分類，為免取得錯誤數據，故不採用其為利潤指標；貝里比率適於評估服務提供者及銷售商之受控交易，故不適合用於評估製造商成運汽車之受控交易結果。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，本所選擇成本及營業費用淨利率進行評估。

* **有形資產之移轉－進貨(艾瑪車輛)**

該交易以健誠國際為受測個體，其於交易中之角色為行銷商兼配銷商，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，將影響可比較程度，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，本所選擇營業淨利率進行評估。

## 可比較對象之常規交易範圍

### 有形資產之移轉－進貨(成運汽車)

### ONESOURCE 資料庫

受測個體成運汽車為限定範圍製造商之可比較對象103至105會計年度營業淨利率（請參見附件G）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 | 103年度 | 104年度 | 105年度 | 平均 |
| 1 | BYD Company Limited | 1.71% | 4.81% | 8.58% | 5.62% |
| 2 | Dongfeng Motor Group Co. Ltd | 0.83% | 2.50% | 2.17% | 1.95% |
| 3 | Ford Otomotiv Sanayi AS | 4.62% | 6.48% | 6.14% | 5.87% |
| 4 | GB Auto Group | 7.59% | 6.13% | 7.02% | 6.92% |
| 5 | Man SE | 1.91% | 1.65% | 1.34% | 1.64% |
| 6 | New Flyer Industries Inc. | 4.09% | 6.47% | 10.33% | 7.42% |
| 7 | NISSAN SHATAI CO., LTD. | 2.22% | 2.30% | 2.20% | 2.24% |
| 8 | Peugeot SA | 1.57% | 5.26% | 6.37% | 4.41% |
| 9 | Rev Group Inc | 2.04% | 3.95% | 4.10% | 3.39% |
| 10 | Sinotruk (Hong Kong) Limited | 2.77% | 1.16% | 2.74% | 2.27% |
| 11 | TOYOTA INDUSTRIES CORPORATION | 5.74% | 6.09% | 5.78% | 5.87% |
| 12 | Yangzhou Yaxing Motor Coach Co Ltd | -7.81% | 3.82% | 5.84% | 2.03% |
| 常規交易範圍（四分位區間） | | | | | |
| 第25百分位數 | | 1.64% | 2.40% | 2.47% | 2.13% |
| 中位數 | | 2.13% | 4.38% | 5.81% | 3.90% |
| 第75百分位數 | | 4.35% | 6.11% | 6.69% | 5.87% |

### 有形資產之移轉－進貨(艾瑪車輛)

### ONESOURCE 資料庫

受測個體健誠國際為行銷商兼配銷商之可比較對象103至105會計年度營業淨利率（請參見附件H）整理如下：

| 編號 | 可比較對象 | 營業淨利率（%） | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 資料年度 | 103年度 | 104年度 | 105年度 | 平均 |
| 1 | APPLE INTERNATIONAL CO., LTD. | 1.45% | 5.19% | 3.30% | 2.97% |
| 2 | Autobacs Seven Co Ltd | 3.06% | 3.22% | 2.86% | 3.05% |
| 3 | AUTOWAVE CO., LTD. | -0.48% | -0.21% | 1.89% | 0.34% |
| 4 | Dah Chong Hong Holdings Ltd | 1.04% | 0.76% | -0.13% | 0.55% |
| 5 | Hotai Motor Co Ltd | 5.30% | 5.70% | 6.74% | 5.93% |
| 6 | I.A GROUP CORPORATION | 2.75% | 1.62% | 1.99% | 2.13% |
| 7 | Inter Cars SA | 5.86% | 4.51% | 5.74% | 5.37% |
| 8 | MURAKI CORPORATION | 0.94% | 0.24% | -1.81% | -0.20% |
| 9 | Sinomach Automobile Co Ltd | 2.57% | 3.87% | 3.42% | 3.19% |
| 10 | SPK CORPORATION | 4.15% | 4.27% | 4.54% | 4.32% |
| 常規交易範圍（四分位區間） | | | | | |
| 第25百分位數 | | 1.04% | 0.76% | 1.89% | 0.55% |
| 中位數 | | 2.66% | 3.54% | 3.08% | 3.01% |
| 第75百分位數 | | 4.15% | 4.51% | 4.54% | 4.32% |

## 受測個體之平均利潤率

### 有形資產之移轉－進貨(成運汽車)

103~105會計年度成運汽車從事巴士銷售有關之損益資料如下(請參見附件I)：

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 | 2,149,873,392 | 1,433,088,370 | 1,188,164,369 | 1,590,375,377 |
| 營業成本 | 2,035,748,615 | 1,327,636,475 | 1,074,554,841 | 1,479,313,310 |
| 營業毛利 | 114,124,777 | 105,451,895 | 113,609,528 | 111,062,067 |
| 營業費用 | 65,817,177 | 67,397,788 | 65,569,103 | 66,261,356 |
| 營業淨利 | 48,307,600 | 38,054,107 | 48,040,425 | 44,800,711 |
| 成本及營業費用淨利率 | 2.30% | 2.73% | 4.21% | 2.90% |

### 有形資產之移轉－進貨(艾瑪車輛)

103~105會計年度健誠國際從事巴士銷售有關之損益資料如下(請參見附件J)：

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 | 2,646,888,762 | 1,792,059,304 | 1,463,527,334 | 1,967,491,800 |
| 營業成本 | 2,539,710,117 | 1,703,711,064 | 1,393,419,830 | 1,878,947,004 |
| 營業毛利 | 107,178,645 | 88,348,240 | 70,107,504 | 88,544,796 |
| 營業費用 | 66,971,604 | 65,150,159 | 61,297,016 | 64,472,926 |
| 營業淨利 | 40,207,041 | 23,198,081 | 8,810,488 | 24,071,870 |
| 營業淨利率 | 1.52% | 1.29% | 0.60% | 1.22% |

## 評估受控交易之常規交易結果

### 有形資產之移轉－進貨(成運汽車)

經分析，健誠國際自成運汽車購入巴士即成運汽車銷售巴士予健誠國際。成運汽車103~105會計年度銷售巴士予健誠國際，平均賺得成本及營業費用淨利率2.90%，落於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.13%～5.87%內，推論健誠國際105會計年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

### 有形資產之移轉－進貨(艾瑪車輛)

經分析，健誠國際向艾瑪車輛購入巴士維修所需之零組件，因該受控交易與健誠國際之巴士銷售具有連續不可分割之特性，故以健誠國際之銷售所賺得之利潤進行分析。健誠國際支付該費用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。健誠國際103~105會計年度平均賺得營業淨利率1.22%，落於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍0.55%～4.32%內，推論健誠國際105會計年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

# 

**Ⅹ**

# 結論

本報告結論之正確性，端賴健誠國際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

1. **進貨(成運汽車)**

健誠國際向成運汽車購入巴士交易，『可比較利潤法』為評估該受控交易之最適常規交易方法，以成運汽車為受測個體。

經分析，成運汽車103～105會計年度銷售巴士予健誠國際，平均賺得成本及營業費用淨利率2.90%，落於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍2.13%～5.87%內，推論健誠國際105會計年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

1. **進貨(艾瑪車輛)**

健誠國際向艾瑪車輛購入巴士維修所需之零組件，『可比較利潤法』為評估該受控交易之最適常規交易方法，以健誠國際為受測個體。因該受控交易與健誠國際之銷售具有連續不可分割之特性，故以銷售所賺得之利潤進行分析。健誠國際支付該費用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，健誠國際103～105會計年度平均賺得營業淨利率1.22%，落於ONESOURCE資料庫所選可比較對象之常規交易範圍0.55%～4.32%內，推論健誠國際105會計年度該受控交易之移轉訂價符合常規。

## 建議

本所建議健誠國際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，若不合規定，則須加以調整。

本所必須提醒本報告之使用者，若健誠國際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結果及，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. 資料來源:

   http://www.credit.com.tw/creditonline/Epaper/IndustrialSubjectContent.aspx?sn=138&unit=342 [↑](#footnote-ref-1)
2. 資料來源: 巴士產業新趨勢 [↑](#footnote-ref-2)
3. 資料來源: 財團法人車輛研究測試中心

   經濟部工業局 [↑](#footnote-ref-3)
4. 營利事業所得稅結算申報書第B2頁填表說明載明之關係人代號。 [↑](#footnote-ref-4)