臺灣高等法院民事裁定

108年度抗字第1102號

抗　告　人　大有巴士股份有限公司

法定代理人　游孟輝

抗　告　人　新北市大有巴士股份有限公司企業工會

法定代理人　彭楚雄

上列抗告人因與相對人晏昇晟國際有限公司等間清償債務事件聲明異議，對於中華民國108年7月24日臺灣臺北地方法院108 年度執事聲字第16號所為裁定提起抗告，本院裁定如下：

主　文

抗告駁回。

抗告費用由抗告人負擔。

理　由

一、異議及抗告意旨略以：第三人臺北市公共運輸處（原臺北市政府交通局，下稱公共運輸處）為因應勞動基準法（下稱勞基法）實施一例一休制，公車駕駛延長工時工資增加，於民國（下同）107 年辦理一例一休運價調整增加之公車票價差額補貼款（下稱系爭補貼款），要求抗告人大有巴士股份有限公司（下稱大有巴士公司）收受後，逐一列冊轉發抗告人大有巴士公司企業工會（下稱大有巴士企業工會）會員，並召開勞資會議說明加班費撥付情形，系爭補貼款實非大有巴士公司財產，純屬員工之薪資，依法不得扣押。況依公共運輸處公車票價計算基準，其中與薪資有關之項目高達56%，至少系爭補貼款之56%亦應認係員工薪資而非大有巴士公司財產，不得為強制執行。另系爭補貼款與原法院民事執行處原扣押之繼續性補助款不同，非扣押命令效力所及。執行法院司法事務官以107年12月13日95年度司執字第62830號裁定駁回伊等異議（下稱原處分），原裁定復維持原處分駁回伊等聲明異議，均有未當。爰提起抗告，求為廢棄原裁定及原處分等語。

二、按強制執行法第115條之1第1 項所稱「繼續性給付之債權」，指以特定之法律關係為基礎，將來確實繼續發生，並具有

某程度週期性及規則性之債權而言（最高法院106 年度台抗字第161號裁定參照）。次按，發展大眾運輸條例第9條規定：「大眾運輸票價，除法律另有規定予以優待者外，一律全價收費。依法律規定予以優待者，其差額所造成之短收，由中央主管機關協調相關機關編列預算補貼之」、臺北市聯營公車票價差額補貼作業執行要點（下稱公車票差補貼要點）第2 點規定：「本處辦理票價差額補貼之對象為經營本市〇〇〇〇路線之公車業者」，第3點第2項規定：「價差補貼款公式：聯營公車票價差額補貼款＝補貼段次數x（單一運價－優待票價），第7點第1項則規定：「價差補貼款之審核核撥週期：每月1次」【見95年度執字第62830號卷43（下稱執字卷）第9、10 頁】。可見，公共運輸處係就公車業者因法律規定致未能取得全額大眾運輸票價一事，對經營臺北市〇〇〇〇路線之公車業者為票價差額補貼，僅公車業者有此公法上請求權，受雇公車業者之員工則無，且公車業者之票價補貼款債權乃以特定之關係為基礎，將來確實繼續發生，具有週期性及規則性之繼續性給付之公法上債權。

三、經查：

原法院民事執行處於95年12月18日發執行命令（下稱系爭執行命令），禁止大有巴士公司於債權金額範圍內收取對公共運輸處之補貼款或繼續性給付款項之債權或為其他處分，公共運輸處亦不得對大有巴士公司清償乙節，有該院95年12月18日北院錦95執洪字62830號執行命令可參（見原審卷第67-69頁）。公共運輸處就給付系爭補貼款之原因，亦於107 年12月5 日以北市運綜字第1076007074號函覆原法院，略謂：「考量勞基法修正實施一例一休，對行車人員休息日加班增加薪資成本，即依汽車運輸業客貨運運價準則重新擬定公車運價（運價增加新臺幣0.504元），並追溯至105年12月23日實施，以合理反映聯營公車增加薪資成本，另衡酌市民負擔能力及市府合理財政負擔，維持現行票價，運價與票價之差額則依發展大眾運輸條例第9條、公車票差補貼要點辦理審

查核撥作業」、「考量本案運價調整追溯自105 年12月23日實施，故本處先行統計105 年12月23日至107年7月31日止應增加公車價差補貼款予各業者，用以合理反映勞基法修正後客運業者增加之薪資成本，107年8月以後相關運價補貼款並納入上開說明增加運價，於每月核算價差補貼款時，核實撥付予客運業者」等語（見執字卷第7-8 頁）。足徵，公共運輸處就公車業者因實施一例一休制增加之薪資成本一事，重新擬定公車運價，並就運價與現行票價之差額，以公車票差補貼要點第3條第2項規定之方式計算補貼款，依發展大眾運輸條例第9條及該要點第2點規定，給付大有巴士公司系爭補貼款。揆諸前開說明，系爭補貼款應為大有巴士所有，且屬系爭執行命令扣押範圍，抗告人主張系爭補貼款非大有巴士財產，不得強制執行，且非扣押範圍，非為強制執行效力所及云云，均不足取。

前述亦可見，系爭補貼款之性質並非薪資，給付對象非大有巴士企業工會會員或大有巴士公司員工。抗告人雖以公共運輸處107年10月5日北市運綜字第1076001787號函，要求抗告人大有巴士公司提出駕駛員請領清冊，並向駕駛員說明加班費發給情形，及公共運輸處於108年1月3日召開之「研商108年1月公車運價隨油價浮動調整機制事宜」會議結論第4點為由，主張系爭補貼款係為給付員工而發給，並稱公車票價計算基準，其中與薪資有關之項目高達56%，系爭補貼款至少有56%屬薪資，非大有巴士公司所有云云。但此與發展大眾運輸條例、公車票差補貼要點不合；系爭補貼款亦非以駕駛員之延長工時工資計算給付，而係以公車票差補貼要點規定計算給付，已如前述，上開主張本難採信。且前開公共運輸處函載：「為利後續撥款作業，請各業者於107 年10月25日前檢具『自105 年12月23日至107年7月31日配合勞基法一例一休增加員工加班費，並經確認增加員工加班費金額無誤』所有駕駛員簽名清冊…」等語（見原審卷第15頁），業已說明公共運輸處係為「確認員工加班費確有增加之情形」，始

要求大有巴士公司提供駕駛員請領清冊，而無給付系爭補貼款予駕駛員之意，抗告人誠有誤會。又前述會議結論第4點記載：「另因應勞基法修改，人事成本致運價增加0.5040元，後續納入運價隨油價浮動調整機制，爰108年第1季（1月～3月）臺北市聯營公車運價為19.3868元」等語（見原審卷第35頁），可知此亦在說明公車業者人事成本因勞基法修正而增加一事，應納入運價隨油價調整機制以認定運價，並無變更系爭補貼款係以運價與票價價差計算補助公車業者之規定，此會議結論自無從證明系爭補貼款屬員工薪資。是以，抗告人前揭主張均不足採。

綜上，抗告人之異議，不應准許，原處分予以駁回，原裁定維持原處分並駁回異議，於法均無不合。抗告人再執陳詞主張原處分及原裁定有所不當，求予廢棄云云，為無理由，應予駁回。

四、據上論結，本件抗告為無理由，爰裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　11　　月　　29　　日

民事第十五庭

審判長法　官　方彬彬

法　官　謝永昌

法　官　趙雪瑛

正本係照原本作成。

本裁定除以適用法規顯有錯誤為理由外，不得再抗告。如提起再抗告，應於收受送達後10日內委任律師為代理人向本院提出再抗告狀。並繳納再抗告費新臺幣9千元。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　2　　日

書記官　郭妙良