

停車位產權一籮筐

王進祥

(地政士公會全聯會 荣譽理事長)

(中國文化大學土資系 兼任教授)

2020年雖然發生「新冠肺炎」及「美國大選」衝擊到全球經濟，但國內卻因低利率及台商資金回流，導致游資氾濫，不但股市衝破30年新高之1萬3,000點，甚至連近20年房市低靡之臺南市，也因南科效應，發生土地飆漲不停之勢。此也逼得央行在一週內密集約談14家行庫，要求嚴控房貸風險之舉。另查109年第三季全臺灣建物存量總數為985萬3,747戶，其中非住宅數101萬6,636戶、房屋稅住宅數883萬7,111戶。

再查全臺灣至2019年小汽車數量已逾800萬輛，加上多數20年以上房屋，其規劃設計之地下層車位數遠比地面層戶數少，類此供需不均情勢，也造成近20年來買賣停車位，成為都會地區購屋不可或缺之態樣。惟，停車位交易成為購屋一部分之同時，即使「停車位產權」複雜，卻不見消費者注意買屋時所重視之「坪數」，考究其原因出在，買車位者其目的旨在停車方便、關心位置、車格大小與通行動線，鮮有人去注意停車位產權如何登記。此也形成社會大眾對車位買賣之「似是而非」或「積非成是」之錯覺；更可能是「實價登錄」自民國(下同)101年8月施行以來，「實際買賣價格」所隱藏的爆炸性問題，是有本文之撰寫。

一、房地產產權之概述

現行台灣地區之房地產買賣（簡稱房屋買賣），在法制上明顯區分為「房產」與「地產」兩大部分。是有「持有稅」（房屋稅與地價稅）與「交易稅」（契稅與土地增值稅）之分離課稅。惟，在房地產買賣交易時，卻僅以建坪計價（即每建坪售價30萬，50坪建物之售價，即為1,500萬），形成「買房屋送土地」之交易習慣；此在停車位產權交易時，則只會顧著一車位多少價錢，不會去注意車位坪數與車位之登記方式。

另查，停車位係以建物為權利客體，其買賣區分為「所有權買賣」與「使用權買賣」。交易習慣上，均以「位置」（單獨）計價，而與房屋買賣分別計價出售。簡言之，房屋買賣之價金，包括：「房產」本身及「停車位」兩大部分。

(一) 建物登記制度：

臺灣地區之房地產登記，兼採德國權利登記制與澳洲托倫斯登記制。其中，「土地」屬強制性登記（即非已登記為私有者外，均屬公有土地性質），「建物」則採任意性登記（以合法建物為登記要件，所有權人得任意申請建物所有權第一次登記或不申請）。反面言之，非合法建物即不准登記，合法建物也不一定需以登記作為生效要件。參照土地登記規則之規範：建物產權面積，區分為「主建物與附屬建物」，及「共同使用部分」（公共設施）兩大部分。直至84年6月公寓大廈管理條例（下稱公寓條例）立法後，始定義前者為「專有部分」、後者為「共用部分」，再至民法物權編於98年1月修正後統稱後者為「共有部分」。

(二) 公共設施登記方式：

公共設施登記，參照69年3月1日施行之土地登記規則第72條規定（現為第81條）係以「共同使用部分」稱之。其至公寓條例施行後，又稱為「共用部分」，直至民法物權編修正後，改為「共有部分」。是以，坊間諸多契約之內文，夾雜著前述三種用詞，均屬公共設施性質。公共設施登記方式，依其「範圍、使用性質」，區分為「大公、小公、車公」等三種。所稱：「公共設施範圍」，包括：公用設備（如：地下層之台電受電室、電信機房、機械室、水箱）與公用空間（如：通道、車道、門廳、樓電梯間及停車空間與防空避難空間等）。易言之，公共設施範圍，包括停車位產權在內；另參照前述69年土地登記規則第73條規定（現已刪除），仍得以切結方式認列為「非屬共同使用性質」，而得視同為「一般區分所有建物」申請單獨編列建號登記。是以，停車位產權登記，得依不同時間，區分為70年代以前「有權狀登記」（視同區分所有建物，即專有部分），與70年代以後之「無權狀登記」（即共有部分）兩種階段。

二、停車位產權與銷售之複雜

房地產買賣習慣上，停車位均以位置計價出售，其所有權登記之面積，理應不再計入房產面積中。只是，問題出在大樓「停車位」產權，不一定另以「車公」單獨登記，且多以「大公」（即整棟大樓全體住戶

所公共使用)方式登記(亦即，將車公與大公合併成一個建號登記)，導致其實際使用或真正使用之車位面積(包括：車道、車格或防空避難空間)均隱藏在公設面積之分配持分比率內。此在買賣交易簽約前，除非經「地政士」先行產權分析，並精算其車位面積外，極易發生一車位(面積)兩賣之不合理現象。反面言之，賣方若「未」分離車位面積並扣除計價者，該「房屋買賣」(房產及地產)亦有一屋兩賣(車位既以車位個數出賣，其車位產權當然包括車格所有權與使用權，若大公面積中不於扣除，房屋坪數即有一屋二賣之嫌)之問題。

(一) 停車位產權之複雜：

「停車位買賣」之複雜性與困擾，在實務上尚包括：有無建物權狀(即區分「有權狀車位」之專有部分與「無權狀車位」之共用部分產權)？有無內含基地應有持分(包括：基地持分之足或不足及習慣上之一萬分之一或十萬分之一)？有無車位編號登記？有無約定專用？規約有無載明分管範圍？有無分管協議(區分為區分所有權人「即住戶」相互間之協議或僅由建商出具車位使用權同意書)等等，若再加上「超賣車位數」或發生「有所有權無使用權」、「有使用權無所有權」，甚或「一樓室內」規劃為法定停車位時，均突顯都會地區(大樓或社區)車位買賣潛藏著交易風險之爭議。此皆因車位供需不足，導致停車位價格居高不下，造成購買車位者疏於關心「虛坪」、「一屋兩賣」或「重複計價」之冷漠心態所致。

(二) 房仲業指定特定地政士簽約，讓地政專業無從客觀與中立：

都會地區房地產買賣產權，因涉及價格高昂且仲介報酬可觀，是以，買賣交易之成交，必然重於一切。此乃部分仲介業者蓄意指定「合作」之代書(地政士)簽約，以利避免買賣拖延及訛誤或破壞交易成交之問題所在。此時，承辦之地政士會否用心或積極分析買賣標的之車位產權複雜度，乃不言而喻。類此地政士被仲介指定，也難謂不會成為附庸，因而忽略停車位產權與坪數之專業分析。更吊詭的是買賣交易之「代書費」(地政士報酬)，即使多數由買方負擔，但房仲業仍會堅持其配合之代書承辦簽約與過戶手續，此時已然喪失買屋者權益之維護，因為此時房屋買賣交易中，難免隱藏「虛坪與一屋兩賣」之情事。

三、所有權與使用權

我國民法（物權編）第765條，明確規範「所有權之權能」為：自由「使用、收益、處分其所有權，並排除他人之干涉」之權；另在民法總則編，也有「管理」事務及物權編「擔保」之權能。學理上稱：所有權為「完全權利」。易言之，「所有權」包括：「自由使用、收益、處分、管理、擔保及排他」之「全部」權利。是以，有所有權即有使用權；有使用權亦應有所有權，除非係租用他人或被他人占用者除外，此乃民法「一物一權」之基本精神。

（一）使用權之分離：

惟，「一物一權」概念直至84年6月「公寓條例」立法後，因應管理與使用之多樣化與多元化，且因共有關係及於每一點之概念，是有將使用權分離而為「專用與共用」兩種性質。法理上也演變成「專有專用、專有共用（約定共用）、共有專用（約定專用）、共有共用」四種「所有權與使用權」得分離又一體化之權能；另至85年1月「信託法」公布施行後，更步入「形式所有權」與「實質所有權」可分離「管理權或處分權」之時代。

（二）使用權不宜轉讓於非住戶：

按「住戶」之定義，至公寓條例立法後，始明文規定。「住戶」，包括：區分所有權人、承租人、同意使用之人及車位所有人。亦即，「使用權分離」之目的，旨在從共有所有權之共用性質，分離成特定所有權人之專用權；尚不宜解讀成得將使用權出售或轉讓於無所有權之人所使用。惟，因法無明文限制，在公寓條例立法前（84年6月），也難謂其「違法或無效」。易言之，84年6月以前核發建造執照之建物，若因故發生使用權轉讓（屬債權轉讓，非經物權登記）於無所有權之人，亦無法可管。

此時，使用權中之「專用權」也因此與所有權而得分離為不同人所使用。反面言之，在公寓條例立法前，依「法不溯及既往原則」，「所有權與使用權」，已非不能分離出售；實務上有「良知」之建商在「車位」以大公方式登記時，仍會將車格面積（即約4.5坪），計入買屋者房屋之公設面積內，僅會只將「車道面積」分配於全體住戶，此時產生未買車位使用權之所有權人持有

虛坪共用之「利益」？更有甚者，亦有建商乾脆將車位所有權持分全部出售於全體住戶，但分離出「使用權」再另外出售於他人而圖利。此時，若出售於同棟樓上住戶時，產權尚稱單純，但難謂不會將使用權轉讓於非同棟樓層所有權人以外之人。

(三) 無所有權之車位使用權，會因房屋拆除而喪失使用權利：

綜上論之，所稱「所有權與使用權」之分離銷售，嚴格論之，僅屬停車位（車格）之專用權（即使用權之約定專用）與否之問題，尚非指所有權與使用權之絕對有所分離。亦即，不宜將車位使用權出售於完全不相干之非住戶。另言之，有車位專用或共用權之人，仍應有車位所有權（登記效力）支撐，且其所有權持有之面積至少要有車格（停車位）4.5 坪及車道之共用坪數。其依經驗法則，實務上約有 8 ~ 12 坪建物面積之比率，方屬合理。亦即「使用權」尚無「註記」登記，而得對抗第三人之效力。因為我國民法物權（所有權）登記，依照第 758 條規定，非經登記不生效力。此時，車位使用權之買賣雙方僅生「債權與債務」關係，且可能會與其他所有人，增生有無「租用或占用」或「不當得利」、「損害賠償」、「管理費支付」與「租金或使用費請求權」之債權債務問題。也因此，無地上建物與基地之所有權人，購買停車位使用權時，其所購買之地下層（建物）停車位使用權利，會因建物之拆除（如：都更或海砂屋）而失所附麗。易言之，無所有權之停車位使用權人，其使用權會因建物之滅失而喪失，此與有（土地）所有權者，仍有所有權登記效力之支撐，而得作為權利之爭取或分配，當屬有別。

四、停車位之規劃與設計配置

停車位之建築規劃，係由建築業（建商）在申請建造執照前，依地主與市場需求及其成本負擔，委託建築師所規劃設置。其目的旨在供重建完成後住戶之停車方便與使用。實務上地下層之空間規劃與用途，尚包括：「停車位」與「防空避難空間」兩大部分。其中，「停車位」，包括：「汽車停車位（本文之重點）與機車停車位」及「無障礙專用車位」。此在舊有建物興建時，因停車位需求尚難謂重要，是以，各區分所有權之大樓或華廈中，鮮有一戶一車位之規劃，此亦突顯以往停車位產權不被重視或很少人願意去搞清楚坪數多寡之問題所在。

停車位之設計，依法律規範及建商規劃，區分為「法定停車位」（依建築樓地板面積大小所規範之最少車位數）與「自行增設停車位」（依建商需求自行設計規劃增加之車位）及「獎勵增設停車位」（因建商爭取容積獎勵，依法所需增設之車位，但以供公眾使用為原則）三種。茲分述如下：

（一）停車位規格：

停車位之使用與配置，依建築基地規模大小設計，區分為「室內停車位」與「室外停車位」（法定空地車位）；其中「室內停車位」，包括：地上層（地上樓層或一樓室內）、地下層（兼作防空避難室）與「立體停車塔」三種。其停車規格在102年1月建築技術規則修正前，大車位為 $2.5m \times 6m = 15$ 平方公尺（4.5坪）與小車位 $2.25m \times 5.75m = 12.94$ 平方公尺（3.9坪）與機械車位 $2.2m \times 5.5m = 12.1$ 平方公尺（3.66坪）三種規格。

（二）停車位配置：

停車位之進出動線（車道與防空避難空間），依規劃設計，區分為「坡道式」、「機械昇降式」與「倉儲式」三種。其依汽車停車位停放位置與動線之規劃，區分為：平面車位與機械車位（包括：循環車位與垂直車位）。實務上停車位使用者（即車主），只會關心其車位之位置、型式、編號、大小規格與動線之使用權，較不會關心停車位產權（所有權）之「登記方式與面積大小」，也因此「車位」以大公（即車格出賣於買車位之住戶，車道依比率出售於全體住戶）方式登記時，沒買車位之區分所有權人，除感覺其「公設比」過高外，可能完全不知已買到地下層（車位以外）「車道」之持分面積。

五、停車位產權登記之多元化

停車位產權（所有權）登記，依民法及土地法之授權，由行政院以「法規命令」性質之「土地登記規則」作為規範。前述三種不同性質之停車位，依「法不溯及既往」原則及土地登記規則之修正及法令見解之變更，略有下列不同時期之登記變化，其依「預售屋定型化契約」之應記載事項，一般在習慣上仍區分為「有車位權狀」與「無車位權狀」性質，且會有下列七種登記之實務態樣：

(一) 公共設施之有權狀登記：

建物產權面積，區分為：主建物、附屬建物與公共設施三大部分，已如前述。其中「公共設施」在早期之土地登記用語為「共同使用部分」。此至84年6月公寓條例公布後，改稱為「共用部分」，再至98年1月民法物權編修正後，又稱為「共有部分」。亦即，通稱之「共同使用部分」與「共用部分」及「共有部分」，均屬「公共設施」之性質。其參照69年3月1日土地登記規則第72條規定及71年10月內政部明確函釋限制前，公共設施登記，仍得另編建號，而為「所有權狀」登記。

(二) 71年10月以後公共設施之不核發權狀：

亦即，「公共設施」產權，在71年10月20日經內政部函釋，並參照舊土地登記規則第72條規定：共同使用部分之登記，僅建立「標示部」（無所有權部及他項權利部），始確認為免發權利書狀。經查其修法意旨，乃因當時登記簿尚未步入電子化（手抄方式），無從「有效且一致性」之管理建物所有權之移轉，常會發生「公共設施」與「主建物、附屬建物」分離出售之窘境（即屋主在出售主建物時，保留公共設施不於出售或忘了出售），頓生大樓社區內部管理之紛爭。亦即，公共設施登記，變更為無權狀登記之目的，旨在防杜「主建物、附屬建物與公共設施」之所有權分離出售。

(三) 70年代「法定停車位」，「有權狀、無權狀」併行登記：

停車位產權登記（包括：法定、自行增設與獎勵增設），參照前述70年法令，難謂不是「共同使用部分」（即公共設施），而應以「無權狀」登記為原則。易言之，當時地下層多以「防空避難室」兼「停車場」之共有共用所設計。是以，地下層之設計規劃，除停車位外，尚有「台電受電室、機房、儲水池」等公用設備及防空避難空間在內。只是，停車位之規劃設計，在早期（70年代）多以地下一層或地下二層規劃設計，加上當時車位使用需求，與房屋買賣需求不一，即使「車位數」低於「地上建物戶數」，買賣交易上，買屋同時買入停車位仍存在一定難度，導致建商想盡辦法「去化車位出售」，乃規劃出有權狀登記之停車位

產權，再將車位出售於非住戶之其他人。也因此，建商就地下層車位，即會儘量規劃與地上建物有所區隔，且分層設置並具獨立出入之特性。此時，參照舊土地登記規則第 72 條規定，建商即得在使用執照申領後，以獨立出入（地下室各層之區隔與獨立使用）性質，視同另一單獨使用（專有部分）之建物，向戶政機關申領「防空避難所在地址證明書」（同現行土地登記規則第 79 條第 1 項第 3 款見解），而得另編建號單獨登記，取得建物「所有權（狀）」登記。

（四）80年代以後「法定停車位」落實為無權狀登記：

70 年代之地下層停車位，在例外得所有權（狀）登記後，導致華廈（六、七層樓有電梯建物）及大樓（十層樓以上建物）與部分公寓之停車位產權均得自由外賣，且車主不一定居住在同一棟大樓之內，頓生是否屬「住戶」之爭執。加上「公寓條例」，係在 84 年 6 月才立法。是以，公寓大廈之住戶相互間，多因車位使用與管理而糾葛不斷。此乃迫使內政部在 80 年 9 月 18 日函釋，以後申領建造執照建物之「法定防空避難室或法定停車空間」，應以「共同使用方式」（即公共設施）登記，並免發權利書狀，其登記僅有標示部與所有權之註記，即在杜絕前述外賣之亂象。

（五）法定停車位以外之停車位產權，仍得例外而有權狀登記：

前述地下層停車位產權之紛爭與亂象，在 80 年 9 月 18 日後，雖已強制將「法定停車空間」、「法定防空避難空間」（即法定停車位），以「共同使用部分」登記（公共設施），且不得為有權狀登記。但依「列舉其一，排除其他原則」，建物之其他「自行增設停車位」及「獎勵增設停車位」部分，若符合使用執照竣工平面圖載明為「專有部分」，並具獨立出入使用性質，且非與法定停車空間為同一樓層者，仍非不得依照現行土地登記規則第 79 條規定申領「防空避難所在地址證明書」，而得另編建號單獨登記，當然仍得核發權利書狀，而得自由外賣。

（六）停車位有無權狀登記之差別：

前述「共同使用部分」登記，至公寓條例施行後改為「共用部分」，再至民法所有權修正後通稱「共有部分」，其性質上均

屬「公共設施」性質，已如前述。易言之，地下室（防空避難與停車空間）產權，在80年9月18日函釋發佈前，採雙軌制，除均得另編建號單獨登記外，仍得免發權利書狀，或可申領「防空避難所在地址證明書」後，核發權利書狀。內政部也因此在81年5月30日訂定「建物所有權第一次登記法令補充規定」，明確規範「權利書狀」核發與收回註記登記（持分）之問題。

惟，值得注意的是，停車位「有權狀」產權者，即得自由出售，此時即使與同一棟樓房之上建物為同一人者，仍無一體化（同時出售）之限制。只是，依法仍應分配基地（應有）持分，始得自由出售予任何人。反面言之，停車位「未核發權利書狀」者，屬公共設施登記（即共用部分或共有部分），應與樓上主建物一併（同時）移轉於買受人，但仍得將其權利（公設比率）在同一區分所有建物內互為調整變更或轉讓，且不一定需要其他住戶之同意（此部分直至109年10月法務部另有變更見解之函釋）。

（七）變相登記：

另查，坊間仍有「法定停車位」以變相（脫法性質）方式登記，而得有權狀登記，且分配「些微」基地應有持分。此時，亦非不得自由出售於區分所有權人以外之特定人。易言之，「某些」建商，規劃將法定停車位，以「迷你公」方式登記，如：地下層50車位，登記為某特定地上戶（如：A棟五樓持有一車位）與特別規劃戶（如：地下室之管理員室為5坪之主建物持有四十九個車位）二戶共有，再將該特定地上戶（A棟五樓）為1/50公設，管理員室為49/50公設登記。其出售停車位時，則以購買該管理員室（僅5坪產權）之1/49建物持分為之（此時即得持有公設一車位作為停車使用）。（實務上建商會將該5坪管理員室之基地持分，分配為49/10000，即一個車位享有1/49(5坪建物產權)之共有權及基地應有持分1/10000）。

六、停車位產權以公設登記之銷售態樣

地下層停車空間，以共有部分（公共設施）而無獨立權狀登記者，一般會按停車位（格）數量、型式種類、車位大小、位置、使用性質或其他與停車空間有關之因素考量產權登記與分配方式。但建商基於最大

利益考量，會多以「停車位面積」占「共有部分總面積」之比率計算其面積並揭露計算方式為主。亦即，停車位產權之「公設」登記方式，可區分為以下五種登記與分配方式：

(一) 大公登記之銷售面積：

「大公」指同一棟大樓全部區分所有權人（住戶）所共同使用之公共設施之謂。倘若停車位產權面積，併入其他公共設施合併登記者，一般會依各戶「專有部分」面積（主建物+附屬建物面積）、「主建物」面積或其他約定（如：均分），分配其持分面積於全體區分所有權人（住戶），此即屬大公性質。

此時，車位之使用權，歸由區分所有權人所組成之管理委員會自行管理（如：一定時間抽籤）。類此產權登記，建商之銷售方式，係以面積計入各戶面積計價，可能為最有利之銷售，但舊有建物中，因為車位數不等於樓上戶數，其因不足停車使用所增生之「使用管理」會增生一定之矛盾與紛爭。

亦即，建商將地下層之停車位面積，全部出售予全體住戶所共有，至於如何使用，則由住戶之管委會自行管理。實務上，此情形之登記分配方式不多，因為在銷售上較會產生不少之困擾。

(二) 車公登記（小公）之銷售位置（個數）：

停車位產權，與其他公設面積分離計算，並另編號單獨登記。其產權則以均分方式登記為有買車位之區分所有權人（住戶）所共有（如：30 個車位，登記給 30 戶當小公共設施，每戶（每車位）持分為各 $1/30$ ）。

車公登記時，亦可編號車位登記，或在住戶規約載明某車號位置為某住戶之建號所專用（持有）。此時，建商銷售是不計面積，而採車位個數計價銷售（如大車位每車位 300 萬元，小車位每車位 250 萬元）。類此登記方式為最單純且共有關係不複雜之銷售，因為未買車位之其他區分所有權人（住戶）不會持有地下層（本建號）產權，管理上較單純，車位價值也高，但建商出售全棟樓房之全部所得利益，不一定最為有利。

(三) 車格出售買車位（個數）者，車道出售於全體住戶（面積）之大公登記：（其重點如下）

1. 此為建商銷售舊有大樓時，其停車位產權之常態。此種登記與銷售方式，建商係銷售於全棟樓房之住戶，實務上其收益比前述（一）與（二）之銷售方式還大。
2. 買車位者，依前述（二）方式計價，且分管協議或編號登記為各戶（建號）所有。此時，買車位者，其大公面積增加分配至少4.5坪以上。
3. 車格以外之地下層面積，依前述（一）大公登記，分配於每一區分所有權人（全部住戶）所持分共有（共有共用）。形成下列兩種情事：
 - (1) 有買車位之所有人，享有車格面積與位置之專用權（共有專用），且亦持有車道之共用權。
 - (2) 未買車位之所有人，享有車格以外（包括：車道與其他空間）之共有權（共用），但不能在車格停車使用。（形同買到車道之虛坪）

（四）賣所有權（面積）與賣使用權（位置、個數）之分離出售：

建商將地下層全部面積（多依各戶主建物面積之比或均分之比）持分出售於地上建物之全部區分所有權人（住戶）。此與前述（一）大公登記方式與出售所有權（持分）面積相同，但另在買賣契約書內載明：要停車使用之地上建物所有權人，需另立「停車位（使用權）買賣契約書」。此乃前述（一）之登記與銷售時，因建商出售不易所變形出來之銷售方式，建商難謂不是最有利益。

上述「建物之買賣契約」文字，已將使用權分離出售，但一般消費者，根本很難在簽約同時，查明其大公面積之範圍，且不可能查悉到，地下層產權只買到所有權而無使用權。（因每一份地上建物契約，均已載明另需購買車位之使用權）。

如此停車位分離出售使用權之最大問題，乃在非必須為地上建物所有人而得購買，此時會產生非同棟大樓之外人，也可買到停車位使用權。此時，全體樓上住戶，均買到地下層產權之所有權，但無使用權（虛坪）。另外，有加買停車位使用權之人，其屬樓上住戶者為「有所有權且有使用權」；其非屬樓上住戶者，即為「無所有權而有停車位使用權」之人。類此銷售利益，會比前述（一）、（二）、（三）方式之登記與銷售還有利益，但易遭（拆

除改建時)詬病。尤其是建商若再藉機超賣(超劃)停車位使用權時(即出售防空避難空間之使用權)，可得利益更為最大值。

(五) 車道必需與車格一起出售，且應以「車公」方式登記：

前述亂象至100年6月15日內政部修正「建物所有權第一次登記法令補充規定」第十二點第二項第四款規定時終見曙光，依該補充規定，「法定停車位」產權登記之範圍，應含「車道及其必要空間」，已然明示「車道」應以車公登記之獨特性。易言之，地下層「車道」必需與「車位」(車格)一體性使用，且不得分離出售；此時，未買地下層車位者，即不會持有該地下層之車位(車格)或車道等不必要使用之面積(或其持分)，就不會發生虛坪之問題。當然類此建物所有權第一次登記時，應以「大公」、「車公」分別並另編建號單獨登記為主。另若建商或都市更新計畫書內之公設產權面積，將「車位、車道」併入大公方式登記時，其有無違反土地登記規則第81條第1項所稱之「設置目的與使用性質」，即生爭議。簡言之，法定停車位，應以車公登記，不應再與大公「合併登記」，以免混淆不清。類此規範之目的，旨在不讓建商有機會將「車道」以大公或部分虛坪以持分方式，出售於未買車位之其他區分所有權人(住戶)。

(六) 停車位銷售之比較：

綜上「停車位法令變動及停車位銷售亂象」，茲就不同產權登記，依消費者較有利方式，區分為下列四種：

1. 以「車公」含車道與必要空間登記之出賣車位所有權(與使用權)時，對買車位之人(銷售不計面積)只計車位價，最單純且為有利。
2. 以「大公」登記，但將車格(賣所有權與專用權)於買車位之人，另將車道以所有權賣面積方式，出售於全體住戶所共有，此為84年6月公寓條例立法「後」，舊建物在100年6月15日以前「停車位登記與銷售」之常態，對消費者而言，非屬最有利。
3. 以「大公」登記，並出賣面積計價於全體住戶所共有共用(不賣車位個數)，其停車方式則由管委會抽籤決定，此為最早期停車位不好賣之方式，屬最為不利於消費者之情事。

4. 以「大公」登記，出賣所有權於全體住戶，再將「使用權」抽出，並出賣於要買車位使用之人(包括：無所有權之人)停車使用，此為84年6月公寓條例立法「前」之不良常態，對消費者最為不利，且會在爾後拆除改建時發生爭議。

七、結語

停車位產權登記，顧名思義即為停車位所有權登記。其因法令變革所造成之不同登記型態，難謂是週全。此在不同時代之登記變遷後，即使「上有政策」但建商也下有對策之因應。也因此，聰明的建商就會在「法無明文限制」下，創設各種「登記與銷售」態樣，因而形成「所有權」與「使用權」分離，甚至占用、濫用之間問題。類此法令變動，直到100年6月15日以後之「建造執照或都市更新計畫報核」者，其新規劃之公寓大廈停車位產權，始回歸正常而為單純化登記。惟，全臺灣舊有建物(30年以上可改建之建物約有436萬戶、占比49.37%)之改建，仍屬曠日費時，此觀之政府推動都更與危老之政策力道，即知「地主與屋主」常會因利益與利害之糾葛而不同意都更或阻擾都更，導致政策推行之效果欠佳。此種問題，除非地方政府之逕為執行「代拆機制」；且將「都更審議時效」限縮審議，甚或變革為「委外審理」外，如此「舊屋改建」之效果仍難謂在短期內會有所效益。此時，舊有建物(尤其是七樓以上建物)之停車位產權問題，難免仍是未來一、二十年之社會問題與困擾。

總而言之，停車位產權會否爭議之問題，出在「有所有權即應有使用權」與「有使用權亦應以有所有權」為依歸。此參照公寓條例第四條之「房地一體化」與第五十八條之「法定防空避難空間及法定停車空間」不可分離之規範及「法不溯及既往原則」之反證，即知使用權已從所有權分離(專用或共用)之舊有建物，在早期亦非不得分離為專用使用權出售或出租他人使用。只是無所有權而持有停車位使用權者，其使用權之權能，因僅屬買賣債權關係，欠缺物權效力之支撐，難免不會因建物(地下層)之拆除而失所附麗，導致「無土地及建物所有權，且僅持有建物使用權之停車位使用人」，其使用權會歸於消滅。此在，舊有建物拆除改建或開發整合「都更、危老」重建前，「開發整合」之策略，即應先就「使用權與所有權」之關係釐清，且善用估價條件在評估「更新前舊有建物」之地下層產權時，確認「所有權車位」、「使用權車位」及「防空避難空間」之不同權值，始足有利於原建物住戶利益與矛盾之解決。

