

停車位產權登記與銷售之變革

王進祥

(地政士公會全聯會 榮譽理事長)

(中國文化大學土資系 兼任教授)

內政部於2020年第三季公布全臺灣建物存量總數為985萬3,747戶，非住宅數為101萬6,636戶、住宅數為883萬7,111戶（占比為89.68%）。其中30年以上房屋（竟達436萬戶）占住宅數約49.37%，明確顯現臺灣地區住宅市場老屋重建之迫切與都更、危老重建政策推展之必要性。惟，住宅戶數與停車位數，應否具備一定等比率之規劃、舊有建物之停車位產權，為何複雜到阻礙都更危老之改建？均值討論與研討。

另查，全臺灣至2019年小汽車數量已逾800萬輛，顯見原規劃設計之汽車停車位數量與住宅戶數之不相當，也因而造成近20年來停車位買賣，成為都會地區購屋不可或缺之態樣。只是，停車位交易成為購屋一部分之同時，即使「停車位產權」複雜，卻仍不見消費者在買屋時會注意到「車位坪數面積」之大小；考究其原因乃出在買車位者，僅考量到停車之方便與位置、車格大小及行車動線，鮮有人去關切停車位之產權與坪數。此也形成社會大眾對買賣停車位之認知，有了「似是而非」或「積非成是」之盲點。加上「實價登錄」自民國（下同）101年8月施行以來，有關「實際買賣價格」可能隱藏停車位面積，涉及一屋兩賣之爆炸性問題；亦或在現行推動都更或危老政策過程中，發生地下室車位之所有權與使用權之爭議困境，似非三言兩語而得敘明；是有撰寫本文之動機。

壹、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，多以建坪計價（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」之交易表象；而停車位交易時，消費者更只關心車位價錢，少去注意車位坪數與車位之登記方式（車公或大公）。

另言之，停車位係以建物為權利客體，區分為「所有權買賣」與「使用權買賣」。交易習慣上，多以「位置」（單獨個數）計價；實務上，停車位產權除以「車公」單獨登記為車位所有人共有外，在民國70年代，卻多以「大公」方式登記，此時，停車位坪數，即內含在房產買賣建坪之總面積內。簡言之，房屋買賣之價金，包括：「房產」面積及「停車位」面積兩大部分，此在停車位另行計價買賣之同時，停車位產權即有一車位兩賣之盲點或問題存在。

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）。亦即，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。

二、建物產權面積

參照土地登記規則規範：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。其至民國（下同）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（主建物與附屬建物）為「專有部分」、後者（公共設施）為「共用部分」，再至民法物權編於98年1月修正後，統稱後者（公共設施）為「共有部分」。

前述「主建物、附屬建物」及「公共設施」，依土地登記規則規定，均設有「標示部、所有權部與他項權利部」三大登記簿，其在69年土地登記規則修正前，「區分所有建物」之「主建物、附屬建物」及「公共設施」，均得核發「所有權狀」。導致「有權狀」之公共設施，在70年代發生未與「主建物、附屬建物」併同出售之爭議。是以，內政部乃修正土地登記規則第72條（現行規定，已改為第81條），規範「共同使用部分」之登記簿，僅建立「標示部及加附區分所有建物共有部分附表」，不另發給所有權狀。

三、公共設施登記

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，係以「共同使用部分」稱之。惟因公寓條例之施行及民法物權編之修

正。坊間諸多契約之內文，因法不溯及既往原則，夾雜著前述「共同使用部分→共用部分→共有部分」之三種公共設施性質之用詞。但，公共設施之登記方式，依其「範圍、使用性質」，則區分為「大公、小公、車公」等三種（以上）型式。且在公寓條例立法前，公共設施產權仍有可能以「主建物性質」登記為「有權狀」，或以「共同使用性質」登記為「無權狀」兩種方式。

（一）公共設施之分配：

公共設施之分配方式，除車位之「車公」以總車位數平均分配外，一般均由起造人自行協議，多以「主建物」之比為之；直至84年公寓條例施行後以「專有部分」（即主建物+附屬建物）之比替代，再至98年民法第799條第4項修正後，更明定以「專有部分」之比為主，「另有約定者，從其約定」為輔之規範。

（二）公共設施之範圍與登記：

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、走道、車道、門廳、樓電梯間及停車空間與防空避難空間等）。參照69年土地登記規則第73條規定（後變更為76條、82條至98年7月6日修正時刪除）之公共設施登記方式，不一定包括「停車位產權」。究其原因乃在「停車位產權登記」，在當時仍由起造人以「切結或協議」方式認定：到底為「共同使用性質」或「非屬共同使用性質」。加以，早期停車位產權並不一定好賣，且使用執照房屋戶數，遠多於地下層車位數；是以，建商多切結為「非屬共同使用性質」，視同「一般區分所有建物」，即得申請單獨編列建號登記，而為「有權狀」方式之登記，形成為該年代之登記與交易之常態。

（三）公共設施及基地持分之計算：

按區分所有建築物之共有部分及基地使用權，乃係維持區分建築物存在所必要，故區分所有人自應有一定合理比例之應有部分。至各區分所有人應有部分比例究為若干，民法第799條第4項設有原則性規範，以其專有部分面積與專有部分總面積之比例為原則。

1. 另考量建築物型態、構造不一，隨著建築科技之發展，更日趨多樣，故應有部分之比例難求一致，爰許當事人得按區分所有建築物之專有部分、共有部分之位置、面積、設置目的、使用性質或其他情事，為公平合理之約定，並具有客觀明確之計算方式，不得恣意為之。
2. 至當事人之約定是否「公平合理」，及其計算方法是否「客觀明確」，因涉及細節性、技術性事項，宜於「預售屋買賣定型化契約範本」及「預售屋買賣定型化契約應記載及不得記載事項」中，將區分所有人就區分所有建築物共有部分及基地應有部分之比例及計算方式明列，俾供消費者之保護。

貳、停車位產權與銷售之不合理現象

房地產買賣習慣上，停車位均以「車位個數之位置」計價出售，其所有權登記之面積，理應不再計入房產面積。只是，問題出在大樓「停車位」產權，不一定另以「車公」單獨登記，而以「大公」（即整棟大樓全體住戶所公共使用）方式登記（亦可能將「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）即有一屋兩賣（車位既以車位個數出賣，其車位產權面積當然包括車格所有權與使用權，大公面積應於扣除）之問題。

一、停車位產權之複雜

「停車位買賣」之複雜性與困擾，在實務上包括：「有、無」建物權狀兩種登記方式（即「有單獨車位權狀」之專有部分與「無單獨車位權狀」之共用部分產權）？「有、無」內含基地應有持分（或基地持分之足或不足與習慣上之一萬分之一或十萬分之一之合理性問題）？「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。此皆因車位供給不足，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」之漠視心態所致。

二、房仲業指定特定地政士簽約，讓部分地政士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，買賣交易之成交與否，可能會重於消費者之權益。此乃部分仲介業者蓄意指定「合作」之代書(地政士)簽約，以避免買賣拖延及訛誤或破壞交易成交之發生。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，因為該房屋買賣交易中，難免隱藏「虛坪」、「一屋兩賣」或「重複計價」之情事。

參、所有權與使用權之分離

我國民法第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」及「管理」事務與「擔保」之權能。學理上乃稱：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。因此，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)，乃民法「一物一權」之基本精神。

民法物權，雖採「一物一權」規範，但在84年6月「公寓條例」立法前，因「管理與使用」之私權自治及「共有關係」係屬所有權人之內部關係，法制上又欠缺明確之限制。是以，導致坊間之建商多將使用權分離銷售並區分為「專用與共用」兩種性質。此也間接促成「公寓條例」立法時，導入「專有專用(專有部分)、專有共用(約定共用)；共有專用(約定專用)、共有共用(共有部分)」四種「所有權與使用權」得「分離又一體化」之權能。再至85年1月「信託法」公布施行後，更步入「形式」與「實質」兩種「所有權與受益權」，且分離「管理權或處分權」之時代。

一、使用權不宜轉讓於非住戶

按「住戶」之定義，在公寓條例立法後，已明文規範為：區分所有權人、承租人、同意使用之人及車位所有權人。另查，公寓條例中之「專用、共用」權，有無涉及「使用權之分離」？似可從共有所有權之共用性質，分離成特定所有權人之專用權時，仍應以共有權人為依歸；尚不宜解讀為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），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，地政機關根本無法也無權去管控。

二、使用權之分離出售

共有所有權能中之「專用權」，在公寓條例立法後，已如前述，得分離為特定人（即共有人之任一人）所「專用或不能使用」。反而言之，在公寓條例立法前，依「法不溯及既往原則」，「所有權與使用權」即非不能分離出售；是以，實務上建商在「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，另將「車道面積」分配於全體住戶，此時即產生未買車位專用權之共有權人持有虛坪共用（車道）之「不利益」。更有甚者，亦有建商乾脆將車位所有權全部出售於全體住戶，但分離出「使用權」再另外出售於他人（不一定住戶）而圖利。此時，若出售於同棟樓之住戶時，產權尚稱單純，但難保不會將使用權轉讓於非同棟樓層之所有權人。

三、無所有權之車位使用權，會因房屋拆除而喪失使用權利

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（即共有權之約定專用）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予完全不相干之非同棟建物所有權人（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，實務上平面車位約有8～12坪建物面積，方屬合理。亦即，在車位編號登記（85年9月7日）以前，「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權人，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」之債權債務糾葛。也因此，無地上建物與基地之外人，於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，會因建物之滅失（如：都更或海砂屋之被強制拆除）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，因其仍有土地所有權效能與價值之支撐，而得作為權利之爭取或分配，當屬有別。

肆、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，依建築法規及地主與市場需求及其成本負擔，委託建築師所規劃設置。其目的旨在供新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，包括：「停車空間」與「防空避難空間」兩大部分。其中，「停車空間」，指：「汽車停車位與機車停車位」及「無障礙專用車位」。此在過去建物興建時，因停車位需求尚難謂重要，致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應設置之最少車位數）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「鼓勵（獎勵）增設停車位」（為鼓勵建物增設營業使用之停車空間，並開放供公眾停車使用，施行期限至101年12月31日止）三種。茲分述停車位之規格、配置之型態如下：

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 $2.5\text{m} \times 6\text{m} = 15$ 平方公尺（4.5坪）與小車位 $2.25\text{m} \times 5.75\text{m}$

=12.94平方公尺(3.9坪)與機械車位 $2.2\text{m}\times 5.5\text{m}=12.1$ 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」、「機械升降式」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。

伍、停車位產權登記之多元化

綜上所述：停車位產權登記，得區分為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年代以後至80年9月18日以前之原則「不核發權狀」，但得切結為「有權狀登記」或「無權狀登記」(即共有部分)之型式，與80年9月18日以後「法定停車空間」，必須以共用部分(公共設施)登記、但「增設、獎勵車位」仍得例外而有權狀登記，再至85年9月7日於共用部分登載「車位編號」登記，與107年8月31日以後，法定停車空間，不得分配基地持分等七大不同階段之多元登記形態。

易言之，停車位產權(所有權)登記，依前述不同年代「民法、土地法及土地登記規則」之規定，得區分數種不同之登記方式，其依「法不溯及既往」原則及解釋函令見解之變更，加上公寓條例在84年6月30日立法，產生不同時期之登記變化。若再依「預售屋定型化契約」之應記載事項，在實務上已區分為「有單獨權狀車位」(區分所有建物，即主建物與附屬建物之專有部分)與「無單獨權狀車位」(共有部分即公共設施)二種性質之七種不同登記實務態樣。茲列舉如下：

一、公共設施之有權狀登記

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，均得另編建號，而為「所有權

(狀)」登記，此乃「公共設施」有權狀登記之最早期登記方式，只是原先稱為「共同使用部分」，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，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。」。

二、71年10月以後公共設施之不核發權狀

「公共設施」產權，在71年10月20日經內政部函釋，並參照舊(69年3月1日施行)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)，更確認為免發權利書狀。經查其立法意旨，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，如：屋主在出售主建物時，公共設施未併同移轉，孳生大樓社區內部管理之紛爭。亦即，公共設施登記不再繕狀之目的，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，參照前述69年土地登記規則規範，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「停車空間」之共有共用型態規劃設計。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)多與房屋買賣需求不一，即使「車位數」低於「地上建物戶數」，但在買賣交易上，買屋同時買入停車位仍存在一定難度，導致建商除得以共同使用性質(公共設施、無權狀)登記外，尚得以切結為「非屬共同使用性質」方式，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。此時，參照(69年)舊土地登記規則第72條規定，建商即得在使用執照申領後，切結為「非屬共同使用性質」或以獨立出入(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款規定)，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」

70年代之地下層停車位，在依規定取得所有權（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，多少產生住戶相互間之爭執，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，常因車位使用與管理而糾葛不斷。進而迫使內政部在80年9月18日函釋，爾後新申領建造執照之建物，其「法定防空避難設備或法定停車空間」，「應」以「共同使用方式」（即公共設施）登記，並免發權利書狀，其登記僅建立「標示部」與加附區分所有建物「共有部分附表」，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」

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），且不得再繕發權狀。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「鼓勵增設停車位」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，仍非不得參照現行土地登記規則第79條第二項規定，即使使照竣工平面圖未標示「專有部分者」，而仍得另檢附區分所有權人依法「約定為專有部分」之文件（如：起造人分配協議書），申領「防空避難室所在地址證明書」後，再為另編建號單獨登記（核發權利書狀），而得自由外賣。

六、停車位編號登記

行政院研考會曾於83年11月函送「行政革新研商會議紀錄」於內政部，經由內政部會商有關機關後，於85年9月7日規範車位編號登記之方式，其目的旨在以「編號登記」，作為停車位欠缺形式上或實質上之「約定專用」行為：

- （一）在區分所有建物共同使用部分標示部備考欄加註『停車位共計○位』，並另於現行區分所有建物共同使用部分附表增列『車位編號』欄。
- （二）停車空間，合意由有停車位之區分所有權人所共有者，則於上開附表『車位編號』欄登載車位編號。

七、法定停車位不應分配基地持分

法定停車位，在民國80年以後，以「共同使用性質」登記為常態，也因此形成「停車位產權」與「主建物、附屬建物」之一體化及不可分離之特性。惟，建商為規避「房屋財產交易所得稅」（土地交易免所得稅），乃刻意將停車位產權分配1/1萬或1/10萬之基地持分，以利將車位價格分離為「房價」與「地價」二大部分，俾利其「房屋交易所得稅」之避稅。此不合理之情事，直至107年8月30日經法務部函釋變更認為：區分所有建築物之停車位，依其性質尚有法定停車位、自行增設停車位及獎勵增設停車位之分，其使用權之取得，亦因之有所差異。有以取得區分所有建築物「專有部分之應有部分」方式者；亦有於區分所有建築物之共有部分約定取得「專用權」者。倘係於區分所有建築物之共有部分約定取得專用權者，由於專用權人並未額外取得區分所有建築物之專有部分，自無從就該約定專用部分，主張依民法第799條第4項規定分配基地權利範圍。

陸、停車位「有無權狀」之差別

綜言之，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，除得另編建號單獨登記，且免發權利書狀外，亦可申領「防空避難所在地址證明書」，核發權利書狀。內政部也因此於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。茲分述其差異性及仍然現存之變相登記方式如下：

一、有無權狀之差別

停車位產權「有權狀」者，即非不得視為「住戶」及「區分所有權人」，而得自由出售，此時與同一棟樓房之地上建物，仍無一體化（同時出售）之限制。另外，有權狀之停車位產權，既屬區分所有建物之性質，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「未核發權狀」者，屬公共設施登記（即共用部分或共有部分），即無需分配基地應有部分，其產權應與樓上（專有部分建物）一併（同時）移轉於買受人，或得將其權利（公設持分比率）在同一區分所有建物內互為調整變更或轉讓，且無需其他區分所有權人之同意。

停車位有無權狀登記之差別		
	有權狀	無權狀
登記簿	標示部 所有權部 他項權利部	標示部 區分所有附表 (無所有權部、無他項權利部)
分配基地持分	依預售契約之約定分配	不應分配基地持分
抵押借貸	可獨立抵押權設定	隨同專有部分設定抵押權
買賣交易	獨立出售於不特定人	併同專有部分之建物一併出售
使用權	專有專用	共有共用→約定專用
	分管協議停車位之位置	(大公或車公)之共有專用
管委會	非管委會職權範圍 (除非影響公共安全)	管委會職權範圍
管理費	依車位個數，繳納定額	(同左)
區權會投票	一戶一權(全部車位一權)	×

二、變相登記

另查，坊間仍有「法定停車位」以變相方式登記，而得有獨立權狀，且分配「些微」基地應有持分之情事。此時，亦非不得自由出售予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(二戶公)」方式(車公)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：特定樓層特小戶住宅或管理員室5坪)之主建物持有四十九個車位(二戶共有車公)，再將該特定地上戶(A棟五樓)持有1/50(車公)公設，管理員室持有49/50(車公)公設登記。其出售停車位時，則以購買該特別規劃戶(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坪特別規劃戶之基地持分，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)。尤有甚者，利用公設可合併(大公、車公併成一個公共)登記之漏洞，將50個車位，集中登記併入前述特定規劃戶(即5坪之該戶)作為註記50位(車位公)，即可出售該戶(特別規劃戶)各1/50，而得使用一車位。

柒、停車位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，會將停車位產權之「公設」登記，以下列五種方式登記後再銷售：

一、大公登記之銷售面積

「大公」指全部區分所有權建物所共同持有之公共設施之謂。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）或「主建物」面積或其他約定（如：均分），分配其持分面積予全部區分所有權建物（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，可能為最有利益之銷售，但舊有建物中，因為車位數少於樓上戶數，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，此種登記分配方式不多，因為在市場交易實務上會增加銷售之困擾。

二、車公登記（小公）之銷售位置（個數），卻將車道併入大公登記：

停車位產權，與其他公設面積分離計算，並另編建號單獨登記。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（小公）登記時，亦可登記編號車位，或在住戶規約載明某車號位置為某建號之住戶所專用（持有）。此時，建商銷售仍非以車位面積計價，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）。類此登記方式為未買車位之其他區分所有權人（住戶）不會持有停車位（約定專用）產權，但卻持有車道（虛坪）之共有共用權。

三、以車格（個數）出售車位，連同車道（面積）併入大公登記出售予全體住戶：（其重點如下）

- （一）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，為合併一個公共登記，但將車格（車位）約定專用並出售其車格（4.5坪）面積於買車位者。實務上其銷售收益較前述「一」與「二」還高。
- （二）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，其大公面積增加分配至少4.5坪（車格面積）以上。
- （三）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（所有權之共有權）與位置之專用權（共有專用），且持有車道之（共有）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），但不能在車格停車專用。（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）持分出售予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。反觀全體樓上住戶之產權，均買到地下層產權之所有權，卻無使用權（虛坪）。因而形成，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、車道與車格一起出售，純以「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，理應以「大公」（不含車道及地下層必要空間）與「車公」（車位及車道與地下層必要空間），分別並另編建號單獨登記為主。

六、預售屋定型化契約之規範與停車位總面積之查核

前述停車位產權以公設登記（無權狀）之方式，其於預售屋依法在建商申領出建造執照可銷售時，倘若建商仍將「車位、車道」併入大公合併登記時，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」，頗值堪慮。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。倘若建商在分算出「車公」（車位、車道）面積與持分比率後，再與「大公」合併成一個公設建號登記（即不為「分別」登記），此時其目的有無隱藏部分虛坪之嫌？更是消費者應多所注意之處。

（一）政府之修改政策

為防範不肖建商之車道虛坪行為，內政部首先在103年4月公告修正「預售屋契約範本」，並修正「應記載及不得記載事項」，要求建商應按停車位數量、型式、種類與車位大小、位置、使

用性質等因素載明，並揭露停車空間面積之計算方式等資訊。行政院公平會也配套在103年12月規範「預售屋銷售行為之處理原則」，明訂應揭露「各戶之持分總表」與「各戶公設分攤比例」等。內政部再接再著於104年7月召開「研商精進建物測繪登記相關業務」，決議以「建造執照及其平面圖說記載停車位總面積(車格)1.8倍為查核檢視基準。

(二) 建商之錯誤對策

前述停車位之「大公」(約定專用)或「車位」之登記，依法均會在使用執照核發後，由地政機關測繪「建物測量成果圖」時，而得確定。此也導致建商在銷售預售屋時，更應委任「地政士」明確分算「車位、車道、與必要空間」之面積與公設之範圍，包括：分算與分配之方式，並載明於「預售契約」與住戶「規約草約」中，方屬正當合理；不宜直接以建造執照之車位面積 $\times 1.8$ 倍，反算為車公之面積，此時已然誤將政府於預售時「審視車公面積合理與否」之原則，誤導為車公面積之計算基礎，難謂不是荒謬之舉。

七、前述停車位銷售之比較

綜上「停車位法令變動及停車位銷售情事」，茲就不同產權登記方式，依消費者利益與利害之比重大小，區分為下列四種：

- (一) 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。
- (二) 以「大公」登記，但將車格(所有權與專用權)出賣於買車位之人，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」，在100年6月15日以「前」之「停車位登記與銷售」常態，對消費者而言，非屬最有利。
- (三) 以「大公」登記，並出賣面積計價予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，屬較不利於消費者之情事。

- (四) 以「大公」登記，出賣所有權予全體住戶，再將「使用權」抽出，並出賣予要買車位使用之人（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。

捌、可能存在之停車位盲點

經查，停車位產權，除應參照土地登記規則第81條第1項所稱之「依設置目的及使用性質」約定（分配比率）情形外，前述產權登記、交易買賣與銷售方式及規劃配置等所有權與使用權之專用或共用之問題，仍有下述爭議之盲點，茲臚列並建議區分所有權人宜在「規約或區分所有權人會議」中載明：

- 一、大小車位不同價格，卻同建物面積或同建物持分比率？
- 二、法定車位，有無分配基地持分，且為應不應該？
- 三、有權狀車位之基地持分，並未區分大小車位？
- 四、有權狀車位之基地持分，多為1/1萬或1/10萬，其分配欠合理性？
- 五、車位坪數+車道+必要空間面積，不應逕以車格面積之1.8倍（以上）分配！
- 六、車位編號，均由底層（B2）往上層（B1）編列。
- 七、有編號登記之車位者，因已有專用權，價格較高！
- 八、未編號登記之車位，若無「車主相互間之分管協議」或經「區權會議」同意其專用權者，價格會較低！
- 九、車位（車公）持分（比率面積）偏小者，突顯該大樓之大公虛坪較多。
- 十、近電梯者價高，但仍應注意旁邊樑柱之空間大小。
- 十一、車格旁之柱子，應注意在前或在後，會否影響停車之順暢？
- 十二、車位在坡道下方，應注意有無高低落差？
- 十三、有權狀車位之區分所有權人，具有區分所有權人會議之投票權（全部車位僅有一戶一權之權重），卻有大面積權重之比率。
- 十四、有權狀車位，已屬專有部分，其管理權應歸車位之所有人專有專用專管，尚非管委會可管（除非規約明定或區分）？
- 十五、無權狀車位，屬共有共用性質，應注意多少戶所共有，再約定其專用權。

- 十六、無權狀車位之車公，應一併出售於區分建物之所有權人為「共有專用」，非可出售於區分所有權以外之人。
- 十七、「無障礙停車位」，宜作大公，由全部區分所有權人「共有共用」，不宜作「車公」獨立出賣車位于特定人，且應於規約中，載明其管理與使用方式。

玖、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，因不同年代之建築規劃設計及居住品質需求之變化，難謂週全。尤以在不同時期之登記方式變遷後，即使「上有政策」但也會下有對策之因應。也因此，投機者就會在「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，公設比與虛坪（包括：主建物之騎樓，附屬建物之露台、雨遮、屋簷，到公共設施之大公、車公合併登記等等）併存之混雜，甚至專用、共用不分之問題。類此法令變動之「停車位產權」直到100年6月15日以後之「建造執照核發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（車道與必要空間需以車公登記），但實務上，至今仍有將「大公」與「車公」，再「合併成一建號登記」之混淆或虛灌坪數之問題存在。

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「有使用權亦應有所有權」為依歸，但是使用權，又區分為「專用權」與「共用權」之不同。此參照公寓條例第4條之「房地一體化」與第58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」之反推，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，僅屬買賣雙方相互間之債權關係，尚欠缺物權效力及土地所有權效益之支撐，難免不會因建物之滅失（如海砂屋之被強制拆除）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，當然在拆除前，就會發生排斥或抗拒「都更或危老」之重建，此時若有專業經驗之「開發整合」人士，善用「地籍、地權、地價、地稅、地用」之法令與實務，更加積極且有效的與地主（或屋主），充分溝通協調並分析「利益與利害」與平衡其心態後，相信「都更重建」之得否加速與成功，更能指日可待。 ★