

停車位多元產權與虛坪改革之建言

王進祥

中華不動產仲裁協會 理事長
地政士公會全國聯合會 榮譽理事長
國立臺北大學 客座講座教授

內政部在114年9月25日部務會報中，安排「國土管理署」及「地政司」報告「虛坪改革」研議情形。據內政部表示：「虛坪改革」，包括：「檢討容積計算」、「停車空間分配」及因應高齡化社會的「電梯增列為免計容積項目」三大重點，並增訂「管委會設置面積」的合理標準及上下限，俾利引導公設合理規劃及設計，滿足社區運作的基本需求，並避免不實用的公設出現！

值得省思的，乃在內政部所稱「虛坪」改革之政策目的，雖名為「引導公設合理規劃及設計」，卻似旨在降低「公設比」期能提高實際可居住之使用空間；且擬將「停車位產權」專有化！惟，何謂「虛坪」？虛坪如何定義？地下層停車位之「車道」、「坡道」與「機械升降機」，如何認定與區分(汽車道與機車道)？如何判斷其「實際使用性質與目的」？如何確認其有無正確性與合理性？均值「產官學界」併同討論或先經學者研究計畫與報告才是！尤以，「虛坪與公設比」有無不當連結？有無誤導「公設比」為「虛坪」之肇因，更欠缺正當性！再查，前述虛坪改革之政策核心：「管委會空間限縮」與「停車位產權」調整為「專有部分」兩大部分。個人基於登記實務面認為宜在政策變革前，先行召開各專業公會與學者專家研討會，期能釐清或瞭解停車位產權登記之沿革與因果關係及架構，始能避免或減少可能存在「非驢非馬」之改革疑慮。是有撰寫本文剖析「停車位產權」登記與「虛坪改革」之建言，期盼政策確定前，多加考量或評估其利害關係。

壹、停車位產權與登記

政府近十多年來同步推動都更或危老重建政策不彰之際，地下層「汽車停車位」之所有權與使用權價值「多寡」或「分配權利價值」不公或不合理之問題，可能會在本次虛坪改革推上檯面後產生爭議¹，尤以「實價登錄」自民國(下同)101年8月施行²至今，房地產交易契約中，因大公登記「內含」車公(車位(車格)、車道與必要空間)，且車位又與房地產「分別標價」出售，此時即可能隱藏「停車位面積(計入大公)」一屋兩賣之問題，此乃本文擬突顯停車位產權登記複雜之本質，應為有司及業界在虛坪改革前，有所重視之處！

停車位產權，乃停車位「所有權登記」之簡稱，係屬建物產權(所有權)登記之一環，其在登記實務上，包括：「汽車位」與「機車位」兩種不同之

¹ 都更實施權利變換，依法係由估價師評估權利價值；此在推估更新前土地權利價值時，即可能發生「建物所有權與土地使用權」負擔及基地持分不足應否調整之及如何調整的問題！

² 實價登錄 1.0 版(舊制)自 101 年 8 月 1 日起施行；2.0 版(新制)自 109 年 7 月 1 日起施行，再於 110 年 7 月 1 日修正。

登記方式；依現行法制，「機車位」尚不能「編號」且係併入「大公」登記，而由區分所有建物(公寓、大廈或華廈)「管理委員會」依「規約」管理；「汽車位」則因不同時期與不同個案，存在「專有部分」(有權狀)或「共有部分」(無權狀之單獨「車公」建號)與「共有部分」之「大公、車公」合併成一個「大公」建號之三種登記態樣，可能存在變革前後之扞格！

「建物產權」多以「房產」簡稱，亦為「房地產」交易之統稱；實務及交易習慣上，「房價」亦為「房地產交易總價」之代名詞，且為房地產交易價格計價之基準。也因此不動產(買賣)交易，無形中買賣雙方(消費者與開發商)均存在漠視建物之「基地應有持分」比率(或面積)，等同「買房屋送土地」之不正常交易態樣；是以，買賣停車位(標的)時，更存在區分所有建物之「基地應有持分」「有無不一致」與「有無持分不足」之潛在問題。

再查，全臺灣至114年10月底房屋戶數約為940.1萬戶，而「小汽車」數量亦達約844.3萬輛，若再包括「機車數量」，更達2282.9萬輛，幾乎形成「一戶一車位」與「車比人多」之居住現象；此難謂不是本次虛坪改革，在政策面重視車位產權變革之原因所在。惟，值得反思的更在，現行汽車停車位買賣，係以「車位個數」計價出售，再依其樓層位置之不同與車位大小，區別其「車位售價」，鮮有消費者關心買入車位之「建物」所有權(登記)面積。此在大樓「停車位」(建物)產權，非以「車公」單獨登記；而將車公產權併入大公產權「合併登記」成同一個建號者(即「車公與大公」合併登記成共有持分³)，現實面即形成產權之「使用權」與「真實使用」之車位產權⁴不符，亦難謂不屬「大公產權」隱藏「車道或其他不必要空間」之問題所在。

貳、建物公共設施登記

經查，公寓大廈管理條例(下稱公寓條例)於84年立法前之土地登記規則規範：「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。至84年6月公寓條例立法後，始定義前者(主建物與附屬建物)為「專有部分」、後者(共同使用部分、公共設施)為「共用部分」，再至民法物權編98年1月修正，統稱後者(共用部分)為「共有部分」。

前述「主建物、附屬建物」及「公共設施」，依原土地登記規則規定，登記簿設有「標示部、所有權部與他項權利部」三大部。亦即，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」登記，均得核發「所有權狀」。此也導致「有權狀」登記之公共設施，在70年代發生未與「主建物、附屬建物」併同出售之爭議。是以，內政部乃再修正土地登記規則第72條(現行規定，已修正為第81條)，規範「共同使用部分」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，即旨在杜絕「共有部分」(公設產權)單獨出售於區分所有權人以外之人，所造成之公寓大廈內部矛盾。

一、共有部分登記

³ 整棟大樓全體住戶所共同使用，再另為「約定專用」。

⁴ 包括：車道、車格或必要空間(如：防空避難室之部分空間)。

共有部分登記，通稱「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，是有坊間相關文件夾雜前述「共同使用部分、共用部分或共有部分」三種公共設施之用詞。且「公共設施」登記，又依其「設置目的及使用性質」⁵之約定情形，再區分為「大公、小公、車公」等三種以上形式⁶。簡言之，此在公寓條例施行前，公共設施產權即存在「有權狀」與「無權狀」兩種模式。

(一)公共設施之分配：

公共設施之分配方式，除汽車位之「車公」多以總車位數平均分配⁷，並由起造人書立「分配協議書」(起造人數人)或「分配切結書」(起造人一人)，自行協議並載明其分配與登記方式外；其「公共設施」(大公)面積與比率分配，多以「主建物之比」為之；直至84年公寓條例施行後始有「專有部分之比」(即主建物+附屬建物)替代之趨勢，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，但「另有約定者，從其約定」為除外之規範。易言之，「共有部分分配」，以「專有部分」之比為原則，但仍得以「其他方式」為自由之分配；所稱「另有約定」之約定方式或計算，有無必要在「預售契約書、規約與起造人分配協議(切結)書」明定，卻毫無規範！

(二)公共設施範圍與停車位登記：

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)。惟，在69年期間之公共設施登記方式⁸，卻未包括「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易於出售，是有使用執照房屋戶數，遠多於地下層車位數之規劃設計；現實面，建商為有效早日出售「停車位」，多以切結為「非屬共同使用性質」，視同「區分所有建物」方式，而得申請「單獨編列建號」登記(有權狀)為自由出售之常態。

(三)公共設施與基地持分比率：

按區分所有建築物之「共有部分」及「基地」應有部分權利，係維持區分建築物產權登記完整性所存在之要件，所有權人理應具備一定合理比率之持分。惟，各區分所有權人應有部分比率為若干，

⁵ 土地登記規則第81條第1項規定參照。

⁶ 新北市汐止區某2,000多戶18棟樓層大社區(同一使用執照)，即登記成「社公、區公、棟公、大公、小公及車公」等10多種共有部分(公共設施)建號登記。

⁷ 登記實務上，因地下層可能分層且參雜「平面車位」與「機械車位」之共同登記，亦有以車位(車格)面積大小比率「訂出比重」登記成「共有」方式(如：「車位數」分之1或平面車位2/100、機械車位1/100等方式)。

⁸ 按69年土地登記規則第73條，經修正先改為第76條，再改為第82條，最終於98年7月6日修正時刪除。

民法第799條第4項卻僅有「原則性」規範(專有部分面積與專有部分總面積之比率為原則)，究其原因乃在：

1. 考量建築物型態、構造不一，隨著建築科技之發展，更日趨多樣化，故應有部分之比率難求一致，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，為公平合理之自行約定，但應具有「客觀明確」之「計算方式」，不得恣意為之。
2. 明言之，問題就出在當事人之約定(或起造人之切結)是否「公平合理」，及其計算(分配比率)方法是否「客觀明確」，且因涉及細節性、技術性事項，內政部乃另於「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」中規範，應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「比率」及「計算方式」明列，俾利保護消費者。

二、停車位登記之交易現況

現行臺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，在房地產買賣時，多以建坪計價(即每建坪售價50萬，30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及車位大小或車位之(地下)樓層與位置，鮮有注意車位(面積)坪數與登記方式(車公或大公)之不同或差異。

另查，停車位與建物權利均屬買賣標的，其在現行登記實務上，尚可區分為「所有權⁹買賣」與「使用權¹⁰買賣」。尤以，停車位買賣在交易習慣上，多以「位置」(單獨個數)計價；實務上，「停車位產權」除其「車公」單獨登記為車位所有人共有共用(再約定專用)外，停車位坪數，亦可能內含在房產「買賣建坪」之大公(總面積)內。形成「停車位」產權之登記坪數(面積)縮水與虛坪灌入「大公」產權之非正常登記態樣。

前述原因之形成，難謂不是「消費者」購買停車位時，不重視「車位產權面積」所導致。此在交易過程中，兩大專業人士(不動產房仲經紀業者及地政士)，亦似難辭其咎。茲列表比較公共設施與停車位產權登記之變革如下：

⁹ 車位所有權之買賣，區分為：有權利書狀(專有部分登記)之車位產權買賣，與「車公」(無權利書狀)登記建號之權利買賣或車位併入大公登記成共有持分(無權利書狀)之買賣。

¹⁰ 如：法定空地車位(不一定為約定專用權)之買賣，或未登記地下層建物之停車位(使用權)買賣及地下樓層停車位數超賣時，使用空間與位置之買賣。



參、停車位產權之複雜性

綜觀前述停車位產權登記與買賣態樣，即已示明「停車位買賣」實務上區分：「有、無」建物權狀(兩種)登記(即「有單獨車位權狀」之專有部分與「無單獨車位權狀」之共有部分產權)；及「有、無」內含基地應有持分與基地持分是否「足與不足」等問題¹¹；倘若加上「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」¹²等等，均已構成停車位產權多元且複雜之現象；另再加上「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，在在突顯都會地區(大樓或社區)車位買賣潛藏著交易風險之莫大爭議與問題，難謂不是本次虛坪改革所必須考量之所在！

一、停車位產權登記多元化之沿革

停車位產權登記，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)之形式，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「八大」不同階段時期之多元登記態樣。

二、停車位不同年代產權登記之態樣

茲就「停車位產權(所有權)登記，依土地登記規則、公寓條例及民法」之不同時期規定，分別針對其不同登記方式，論述不同時期之八種停車位登記方式如下：

(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」公共設施登記前，均得另編建號，而為「所有權(狀)」

¹¹ 停車位產權交易內含基地持分時，基地持分之分配在建物所有權第一次登記申辦時，多被規劃為「一萬分之一」或「十萬分之一」，此與合理性或正當性有所違悖！

¹² 按 60 或 70 年代，因法無明文，實務上，可區分為區分所有權人(即住戶)相互間之約定專用或分別管理協議，亦或僅由建商出具車位使用權同意書。

登記，此乃「公共設施」有權狀登記之最早期登記，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)，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，公共設施卻未併同移轉，形成無意間大樓社區內部管理之矛盾與爭端。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，導致建商以共同使用性質(公共設施、無權狀)登記外，尚得切結為「非屬共同使用性質」，而得以「有權狀」登記，再將車位出售於「區分所有權人以外之『其他人』」。此時，建商即得在使用執照申領後，切結為「非屬共同使用性質」而以獨立出入(地下室各層之區隔與獨立使用)性質，視同單獨使用(專有部分)之建物，再向戶政機關申領「防空避難所在地址證明書¹³」，即得另編建號單獨登記，取得建物「所有權(狀)」。

(四)80年代以後「法定停車位」落實為「無權狀」性質：

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內，多少產生住戶相互間之爭執。此也導致公寓大廈住戶相互間，常因車位使用管理與進出大樓門廳需否「管理」或「管制」因而糾葛不斷。是以，迫使內政部在80年9月18日函釋：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

¹³ 同現行土地登記規則第79條第1項第3款規定。

示部」與加附區分所有建物「共有部分附表」，作為杜絕前述「外賣之亂象」，此乃開始步入「法定停車位」必需登記成「共有部分」且催生「公寓條例」立法(84年6月)之階段。

(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」，使用執照上，建物以「自行增設停車位」與「獎勵增設停車位」(102年以後已停止設置)規劃者，若能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2項規定，即使「使用執照」竣工平面圖未標示「專有部分者」，仍得另行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¹⁴，再為另編建號單獨登記(核發權利書狀)，而仍得自由外賣。

(六)停車位編號登記：

行政院研考會曾於83年11月函送「行政革新服務團建議執行事項研商會議紀錄」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」，作為汽車停車位欠缺形式或實質「約定專用」行為之規範：

1. 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。
2. 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)地下層停車位之產權，應包括：車位(車格)、車道與必要空間¹⁵：

按建物所有權第一次登記法令補充規定，在100年6月15日發布全文28點，依其第12點第2項之共有部分登記項目(四)，係屬法定停車空間內含「車道及其必要空間」。另在109年4月9日再修正發布「五」停車空間(含車道及必要空間)時，更明示其項目為：防空避難設備(室)兼停車空間、自行增設停車空間(限屬共有部分者)、車道、停車空間(場)、裝卸位、機車停車空間、垃圾車暫停區及其他使用性質相同之項目。

(八)法定停車位不應分配基地持分：

法定停車位，自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性質。惟，部分開發商(建商)為規避「房屋『財產交易』所得稅¹⁶」，刻意規劃將停車位買賣價格在契約中，分離並明載為「房

¹⁴ 「法定停車位」需與「自行增設停車位」為不同樓層或隔離且具備獨立出入空間者，始得申辦。

¹⁵ 參照「建物所有權第一次登記法令補充規定」第12點第2項「共有部分之分類及項目」之附表規範。

¹⁶ 參照所得稅法第4條第1項第16款規定：個人及營利事業出售土地，免納所得稅。

價」與「地價」兩大金額¹⁷，已如前述！類此不合理情事，直至107年8月30日經法務部函釋¹⁸：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項規定分配基地之應有部分(權利範圍)。

肆、停車位產權變革之原因與盲點

按內政部本次停車位產權(專有部分)變革，係擬將現行公寓條例所規範之「法定停車空間與防空避難空間」，原屬「共有共用」(共有部分)的公共設施性質予以改變；其立論基礎，係依國際趨勢所為，政策上認為現行實務上停車空間已為個人專屬使用，非不具使用上之獨立性且為交易標的；因而擬將「停車位」及「車道使用空間」調整為「專有部分」(可核發權狀)，明確其歸屬且貼近實際需求，並與機電、梯廳等居住公設明顯區別，讓購屋負擔項目更透明，也不會影響居住維生、逃生及安全，並同步為保障住戶權益提出相關配套措施，如：法定停車位優先滿足社區基本停車需求，對於已興建中建案及都市更新計畫報核個案，亦明列過渡條款、緩衝宣導期及正式施行日期，祈能降低制度改變所造成的影響。

惟，前述變革之論點，似未論及「停車位產權」沿革與不同時期、不同法令階段之不同登記與切結方式；且未探討土地登記規則第81條第1項所稱之「設置目的及使用性質」約定(分配比率)情形，包括：停車位產權登記、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」問題，可能另會造成變革後更繁雜之登記實務，特此臚列停車位產權登記已知問題與盲點及現行買賣交易或都重建實施時，可能面對之爭議，作為政策變革之參考：

- 一、大小停車位不同價格，卻同建物面積與持分比率是否合理？
- 二、「法定停車位」已分配基地(固定)持分者，在都更實施時，其「停車位」之土地權利價值(或使用權)評估，需否修正或調整？
- 三、有權狀之大小停車位基地持分，即使在不同地下樓層，卻為相同之基地持分比率或面積，其土地權利價值之等值評估，是否視為合理？
- 四、有權狀停車位之基地持分，僅登記為1/1萬或1/10萬，如何合理推估其重建(都更)前土地權利價值？
- 五、重建(都更)後新建物之地下層停車位(坪數)+車道+必要空間面積，部分「權利變換計畫書」內容，誤以停車位面積(如2.5米x6米=15平方米=

¹⁷ 如停車位價格為100萬元時，分離基地價為80萬元、房價為20萬元；即得僅以20萬元(售價)作為「房屋財產交易所得」之課徵基準。

¹⁸ 法務部107/08/30法律字第10703512720號函參照。

- 4.5坪)之1.8倍¹⁹(以上)分配，有無疏失？
- 六、有編號登記停車位，已具約定專用權性質，其市場價格會否比無約定專用者較高？
 - 七、未編號登記之停車位，若無「車主相互間之分管協議」或經「區分所有權人會議」同意其專用權者，價格應否降低？
 - 八、停車位在坡道下方，其車位價格應否有所落差？
 - 九、停車位(車公)持分(比率面積)偏小(如：車公面積僅為5坪)，是否突顯該區分所有建物(大樓)之大公虛坪較多？
 - 十、預售屋買入停車位近電梯者會否價高？應否注意旁邊樑柱之空間與大小，應注意會否影響停車位之進出與上下車之便捷？
 - 十一、有權狀停車位之區分所有權人，仍具有區分所有權「人」會議之投票權(全部車位僅有一戶一權之權重)，卻有大建物面積之權重比率，其在計算區分所有權人(會議)權利比率時，是否應同步變革？
 - 十二、有權狀停車位，已屬專有部分，其管理權應歸停車位之所有人專有專用與專管²⁰，是否與管委會管理(除非規約明定或區分)無關？
 - 十三、無權狀停車位，屬共有共用性質，卻併入大公登記者，即使有所「約定專用」，其權利持分登記過多或偏少之問題，可否同步變革與解決？
 - 十四、「無障礙停車位」，參照內政部見解²¹，認為尚與「身心障礙者專用」停車位有別；係屬起造人依法設置之法定停車位，尚無銷售(或登記為大公之共有共用與約定專用)之限制；此時，若以車公登記(共有專用)並出售於區分所有權人之任一戶時，是否合理？

伍、實坪與虛坪(公設坪、車位坪)之差異

建物產權，即建物所有權之權利，包括：使用權、收益權、處分權、管理權、擔保權、排他權。本次「虛坪改革」所稱之「實坪」或「虛坪」，則專指「使用權」關係，另參照公寓條例規範，尚可區分為「專用權與共用權」；觀其性質，可再區分為「實用與不實用」(包括：能用或不能用)之專用使用權或共用使用權，方屬允適。此在房價居高不下之際，建物產權登記之是否存在虛假不實坪數，更值關切；因為建物產權面積直接影響不動產交易雙方之價格與各自「利益與利害」，難謂不屬本次虛坪政策變革時，應先行釐清之事項：

一、實坪

實坪，實際且實用(實際使用)之「建坪面積」。反面言之，即指建物產權登記「非屬虛坪」之實際使用建物面積。實務上多指：室內面積(客廳、臥室、廚房、衛浴設施等)與「陽台(室外)」面積，法制上，尚可包

¹⁹ 內政部(104)台內地字第 1041309318 號函參照，僅為行政機關針對「預售屋買賣」定型化契約有關停車位總面積之查核參考之用。

²⁰ 以車公或大公(即共有部分)登記之停車位(共有共用之約定專用)與專有部分(專有專用之分管)登記之停車位，其車格內發生油漬清理時，可能發生責任歸屬於管委會(車公或大公)或車主本人(專有部分)之爭議。

²¹ 內政部(110)內授營建管字第 1100811552 號函參照。

括：房屋四面牆壁之面積²²，是否宜同步變革？

二、虛坪

虛坪，指住戶實際可居住使用空間以外之面積，實務面與交易習慣，尚非指「露台」或「門廳、梯間」等公共設施；應指「虛假」或「灌水」且「不實在」、「不實用」、「不能用」或「非自己可用」之建物坪數(面積)。廣義上，是否包括：主建物一樓之「騎樓」(登記為一樓所有，卻供公眾通行使用)或「沒買地下層車位」之建物所有權人，卻分攤「地下層車道」面積(如：車道併入大公面積登記)；甚或包括：不實用、不實在或不能用、不好用之「雨遮、屋簷或一樓平台」等在內。

本次「虛坪改革」政策上卻劍指且限縮「公設比」、「車位專有化」與「限制管委會空間」，似有「頭痛醫腳，腳痛醫頭」之問題？實值商榷！

三、虛坪之屬性與定性

綜合言之，「虛坪」尚非屬現行法制所明定。是有，發生登記種類方式、分配與銷售習慣之不少盲點及問題，拙見認為在虛坪改革之際，宜先行瞭解不同性質與差異之登記模式後，始宜將虛坪予以定義！

(一)主建物之虛坪：

建物產權面積，包括：「主建物面積、附屬建物面積及公共設施面積」三大部分。其中，主建物面積之虛坪，可能因不同年代之登記法令變動存在不同登記方式如下：

1. 舊建物雙拼樓梯—

舊式雙拼之公寓樓梯，在「共同使用部分」登記，尚未規範明確前，多將樓梯間分別登記在兩側主建物之內；狹義論之，實不宜認屬為「虛坪」。是以，在「都更實施」爭取「室內一坪換回一坪」時，舊建物之「室內面積」，理應指原建物登記面積「減除」梯間(雙拼建物梯間之一半)面積後，始為允適。

2. 舊建物騎樓—

騎樓，舊稱「停仔腳」，以往因登記法制不健全(騎樓≠騎樓地)，多將「騎樓」登記在一樓所有權人之主建物內，形同「專有共用」性質。是以，常會發生部分住戶，誤認為有所有權，即得由其「專有專用」，因而增設鐵捲門、擺設物品、商品，或自由專用(停車)等，實務上是否屬虛坪？亦值商榷！

(二)附屬建物之虛坪：

附屬建物，指附屬於主建物四周或旁邊之附屬物，包括：陽台、平台、雨遮、屋簷、雨庇、栽植槽、花台或露台等。附屬建物，依不同年代之登記法令變動，區分為不同登記方式。惟，現行「建物

²² 參照地籍測量實施規則第 273 條第 1 項第 1 款、第 3 款及公寓大廈管理條例第 56 條第 3 項第 1 款、第 3 款規定，現行建物產權(登記)面積，包括並計算至獨立壁之壁外緣面積。

所有權第一次登記法令補充規定」，僅剩「陽台」²³，尚可登記為附屬建物(面積)。

反而言之，前述所列舉之附屬建物，均在舊建物登記歷史中出現，且屬可合法登記之範疇。也因此，其已登記者，在現行交易習慣中均得列入與主建物相同單價之價值(面積計算)；其中二樓以上「陽台」尚屬實用，但一樓「平台」(現亦稱為「陽台」)，則指一樓室外之二樓陽台「投影」部分，其是否屬「實坪」亦會有所爭議；至於已完成登記之舊有「露台、雨遮、屋簷、花台、栽植槽」，即使依現行法令規定，已不准登記，但成屋交易實務上，仍非屬虛坪。尤以，前述舊建物「已登記」可綠化之「花台」或未登記且可約定專用之「露台」，若認列「虛坪」，尚有難臻公平合理之盲點；其問題應在出售之單價應與露台雷同，為一定比率之減價(如：露台單價為主建物之1/3、1/4或1/5價格)，始臻合理。

(三)公共設施之虛坪：

「公共設施」，在土地登記規則、公寓條例與民法修正之法制(名稱)上，區分為80年以前之「共同使用部分」，與公寓條例在84年6月立法後之「共用部分」；至98年1月民法物權編修正後之「共有部分」三種不同年代之用詞。

1. 公共設施分類－

一般公寓大廈之「公共設施」，多區分為「大公」(全部大樓住戶所共同使用者，包括：地面層門廳、屋頂層之屋頂突出物及水塔、地下層之變電室、水箱、機車位、垃圾車位等公用設備或共用設施)；或部分樓層、特定樓層所部分「共同使用者」，如：通道、走道、小梯廳等之「小公或當層公共」，及地下層供防空避難兼作停車場使用之「車公」。

2. 公設虛坪之定義－

公共設施之使用，仍得區分為「全部共有共用」(大公)或「部分共有共用」(小公)及約定專用(如：停車格、同樓層之露台)與約定共用(一樓之騎樓或舊建物雙拼公寓之梯間)等。本次虛坪改革之「有無虛坪」情事，理應區分其有無「不實用、不常用或根本不會用」之(面積)坪數，更臻允適。

本次虛坪改革政策變動之際，仍應注意「公共設施」與「公用設備」是否已公開透明揭露「公設分類、項目、面積、比率與計算方式」，不宜全部否認「公共設施」供「運動空間、交誼室、圖書室、韻律教室、健身房或管委會空間」等居住事實上之需求

²³ 參照建築技術規則建築設計施工編第162條第1項第1款規定，陽台面積未超過該層樓地板面積之10%部分；與其梯廳面積之和，未超過該層樓地板面積15%部分；或無共同使用梯廳之住宅，不能超過樓地板面積12.5%或未超過8平方公尺部分，均得不計入容積。

空間為非屬「實坪」；易言之，拙見認為：公共設施之「實用或使用性質」與「事實」相悖離者，始得認屬「虛坪」較為公允；是以，應否限縮「管委會空間」，也值商榷！

四、虛坪問題之所在

綜合論之，虛坪改革政策上應著重處理地下層「車道、坡道或必要空間」有無隱藏在「大公」面積內登記，且車位面積偏低(如：9坪以內)之有無虛灌坪數之情事，始為正當。另言之，虛坪問題之存在，非僅專注於「公設比」之大小與「管委會空間」之供需，更不宜誤解為「不計入容積」坪數，即屬虛灌坪數之原因！

(一)車公併入大公登記之不該：

公寓大廈之地下層另有「車公」建號登記者(即區分登記「大公」與「車公」為二個建號時)，較不容易虛灌坪數。但若將「大公與車公」合併成一個建號登記者，即可能造成消費者無從察覺「公設坪數與車公坪數」之差異，當有虛坪存在之空間！

(二)消費者「車公面積」檢視之欠缺宣導：

1. 登記實務上，車公面積至少為車格面積之2.2~2.3倍以上(約為9~12坪以上)²⁴。
2. 現行「成屋」買賣交易，若有涉及「車位」未能另編建號登記「車公」時(即與大公合併登記)，宜先行扣除「車位分擔之公設坪數」後計價出售。否則，即有涉及「車位」一屋兩賣²⁵之嫌！
3. 按區分所有建物之住戶，尚可申領「地下層停車位」之使用執照竣工平面圖或地政機關之建物測量成果圖，次經比對現場，即得檢視「車道」或車位(車格)與必要空間，有無虛灌坪數或不合理登記之情事。

(三)公設分配可能存在之不合理性：

1. 經查，一樓內含騎樓登記者，有可能在計算公設分配時，未能將非專用之「騎樓」予以扣除，導致一樓多分攤大公持分之不當情事？
2. 按區分所有建物之一樓門廳，應否屬該棟大樓之「大公」或「一樓以上區分建物之小公」，亦存潛在之爭議！
3. 另查，法定停車空間自80年9月18日以後，原則上應以共同使用部分(公設)登記，但可能變形為某二個特定戶之「小小公」登記，更屬變相²⁶之公設登記。

²⁴ 可從車位登記面積(如：車公與大公合併登記面積後，扣除大公之正常(公設)面積)，查明該車位確實可登記之面積，是否超過9坪或10坪以上作為判斷。

²⁵ 按現行停車位在交易實務面，均以「車位」計價，倘若車位所登記之坪數，未從大公坪數扣除時，其「計價」即有重複之問題。

²⁶ 假設：30個汽車停車位登記為「共有部分」(公設)，每車位持分為1/30，但卻登記於特定戶1/30；另將29/30登記為另一迷你戶(如：管委會空間5坪專有部分)之公設。此時，該29個車位，即得以該「管委會空間5坪」(專有部分)建物之1/29(共有部分)，分別出售予區分所有權人以外之29個人。

4. 另外，住商混合大樓建築，會否因不同使用性質而存在不合理公設分配？(如：一至三樓為一般零售業、四樓為轉換層、五樓以上為住宅樓層)時，其轉換層之空間面積，應否併入「大公」或僅作為「四樓以上」住宅之公設面積(部分公共)使用？

(四) 檢視產權登記是否公允與私約有無明定之依據：

前述登記方式與登記坪數及公設分配等之問題，法理與實務面，均應在「規約」、「預售屋買賣契約」、申辦建物第一次登記之「起造人分配」切結書(或協議書)敘明！否則，即無從認定其是否屬民法第799條第4項規定之除外(另有約定者，從其約定)；此乃現實面虛坪被詬病，且誤認為登記實務有所「脫軌」與「悖離法令」之癥結所在。

陸、虛坪改革政策草案之盲點

內政部自「林前部長」在任期間(113年)即提出「降低公設比」與「虛坪改革」政策，經查本次「虛坪改革方案」更明確指出：旨在「降低公設比」讓購屋者負擔更透明、使用更實際的坪數；另為接軌國際趨勢，擬將停車位產權改為「專有部分」登記(獨立產權，無購車位者不需負擔車道公設)；並調整「容積計算」方式，次將一般電梯納入免計容積項目；此外，也對「管委會空間」設定面積上限(總容積1%，上限100平方公尺)。其中，以「停車空間專有化」，係屬改革重點並擬將「法定停車空間」(包含車道)從「共有部分」改為「專有部分」登記(獨立核發權狀)。俾利「未購買車位」的住戶，不必再分攤「車道」之公設面積。其「預期效益」旨在借機讓公設比下降約5%；讓購屋者買到的坪數更為「扎實」，俾讓購屋負擔項目更透明與減少模糊空間之虛坪存在，以利將市場回歸正常化及配套修法：建築技術規則建築設計施工編與公寓條例等，預計近期會將「虛坪改革方案之草案」送行政院審查。拙見認為前述「虛坪改革方案」政策盲點如下：

1. 降低公設比(約5%)，未考量建築設計與住戶之需求。
2. 停車空間改為「專有部分」登記，且未區分「汽車位車道」與「機車位車道」，誤以為未買(汽)車位之住戶不分攤車道(汽車道+機車道)之公設面積為正當！
3. 「管委會空間」設定面積上限(總容積1%，上限100平方公尺)，與減少模糊空間或虛坪，非有絕對關係！
4. 調整容積計算方式(較無爭議)。
5. 配套修法：建築技術規則建築設計施工編與公寓條例(理所當然)。

一、降低公設比

「公設比」，指區分所有建物之「公共設施」登記面積(共有部分面積)÷〔專有部分(主建物面積+附屬建物面積)+共有部分面積〕之比。本次政策上提出公設比偏高之問題，係認為「建築管理使用」之「不計入建築容積面積」有所濫用之情事，且與正規之「公共設施」或「公用

設備」之建築設計或規劃無涉(如：超大之管委會空間或過大之各樓層梯廳)。

(一)公設比與虛坪無關：

經查建築物之規劃與設計，係建築師在法規允許情事下，就各重建(更新)單元之基地狀況與毗鄰環境之調和及美學與藝術之結合，其「公設比大小」之規劃基礎，更建構在市場與地主之需求及法令之規範，尚非與「虛坪」有絕對或直接關連。

(二)公設比應以住戶之需求為基礎：

公設比之大小，當與基地之大小、形狀、使用分區與建築物戶數、屋主、住戶之多寡或需求及建築規劃之實用與否有關，此在「小套房」可能成為市場主流趨勢下，建物之通道、走道必然不減反增、公共空間亦會因戶數增加而擴大其比重，此時，若僅以「降低公設比」為政策，可能增生不必要之困擾！

(三)公設比與房價高低不一定有關：

另言之，降低公設比，可能會造成一樓門廳、各樓層梯廳及通道、走道空間之壓縮與門面之縮小，甚至突顯一樓門廳應否由一樓所有權人分攤公設之內部矛盾；加以，公共設施之規劃與設置，理應與「社區」結合，且應注意到「消防安全」與「防災」之需求，實務面不宜認為「公設空間」均屬無效之使用或設施，甚或曲解為「虛坪」與「房價之高低」有關！

二、停車位專有化

停車位「專有化」之變革，可能影響未來建物產權(面積)登記之趨向不合理或扭曲！易言之，停車位改成專有部分登記之原因，不知為何與「虛坪或車道併入大公之虛灌坪數」有關！尤其是，汽車停車位之專有化，到底係指「一車位一(戶)產權或全部車位共有產權」？此時，該「專有部分」建物之車位有無房屋稅之課徵？其需否分攤基地應有部分，會否造成基地持分之零散²⁷，尤其是「機車(坡)道與汽車(坡)道²⁸」重疊使用時，如何區分？其因「專有部分登記」(汽車位)所課徵之「房屋稅與地價稅」會否與樓上區分所有建物造成顯不相當？且「車道與必要空間」又該如何登記與需否分攤基地應有持分，均屬政策面「捨簡求繁」之現象或矛盾所在！

另外，「各地下樓層之平面車道」難謂不是社區居住使用至地下層公用設備(如：受電室、水箱)之通行路面(包括：住戶至地下層垃圾儲藏

²⁷ 按現行都更停車位之規範，除非該「更新單元」坐落在大眾捷運系統(出入口)一定距離以內，否則均涉及「一戶一車位」之最低車位數規劃要求，此在該停車位產權專有化變革以後，不論其為「一戶一車位」或「多車位共有產權」，均涉及應分攤基地應有持分，難謂不造成土地登記與建物登記之複雜性與登記量或權狀核發量之增多負荷？

²⁸ 現行機車位屬大公登記之「共有共用性質」；倘若汽車位改為「專有部分」登記(專有專用性質)，其不同所有人所造成之管理與處分，可能比想像中繁雜，且存在共用車(坡)道或分離車位之不同面積計算等疑慮！

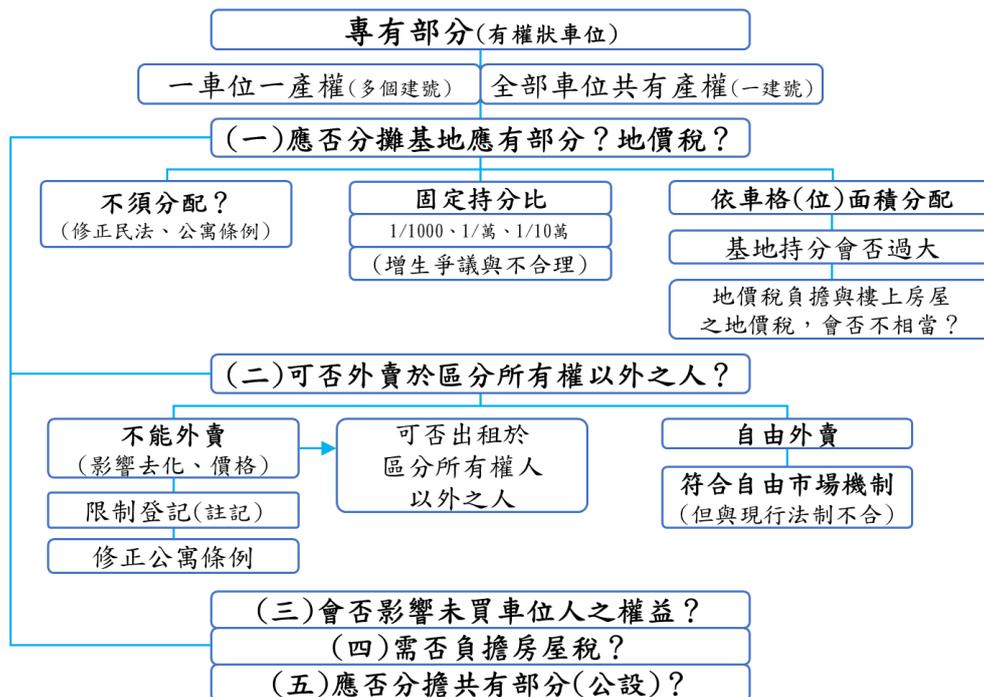
空間、機車停車位等之通行)，此在無償通行時，會否對買車位者有所不公，也值商榷。

茲列出「汽車停車位專有部分」登記變更後之新增盲點與迷思如下：

- (一)專有部分登記之車位產權，即使在修法後變成「獨立性質」，卻仍存在是否登記為「一車位一建號」或「車位共有產權」之問題？
- (二)專有部分登記之停車位，應否分攤基地應有部分？如何分擔？會否增加地價稅之負擔？
- (三)專有部分登記之停車位，應否分攤共有部分(公設)？
- (四)專有部分登記之停車位，需否負擔房屋稅？其個別開立房屋稅單，會否增加課稅成本？
- (五)「停車位之專有部分登記」若非「免徵」地價稅與房屋稅，可能另會造成稅賦偏高於地上建物之異常情事！
- (六)除非「專有部分登記之車位」不課徵房屋稅與地價稅，否則買停車位之住戶，因屬專有部分登記，形同專有專用性質，其會否同意供專有共用，甚或無償供「未買車位」者通行使用，亦可能增生爭議！
- (七)專有車位所有人得否出租車位予非住戶？有無涉及租賃所得稅？
- (八)專有車位所有人之管理，在政策上應否限制其不得出賣於區分所有權人以外之人，此時與原「車公登記」有何不同？
- (九)無障礙汽車位、無障礙機車位、自行車位、裝卸車位、充電車位、垃圾車位、訪客臨停車位，均與車道與坡道之使用，具有「共通與交互使用」之情事，適合做「專有部分」登記嗎？
- (十)車道與坡道不同、汽車道又與機車道可能共用「車道與坡道」，其除不具獨立性質外，如何區分「大公」與「車公」，甚或切割與分離，均在登記實務上有所堪慮！
- (十一)汽車位專有部分登記後，若限制其不得外賣於「區分所有權人以外之人」，其與現行公寓大廈停車位可出租於「區分所有權人以外之人」，有無矛盾？
- (十二)汽車位專有部分若可外賣於區分所有權人以外之人，前述「共用、共通」之「車道」或「設備」，試問：未買汽車位之區分所有權人，可否向車位所有權人收取適當費用？
- (十三)汽車位專有部分登記後，會否造成車位價格之上漲，因而影響未買汽車位者之權益？

三、管委會空間之設限

按管委會之空間擬限縮為一定比率(如:1%)或一定面積(如:上限100平方公尺)之空間，實有過於簡化之嫌；實務面宜依不同「樓層」與不同「戶數」或不同「棟別」，而有所區隔與區分其限縮(比率或面積)，方屬允適。簡言之，管委會空間之問題在「管理」，非「管制」與「限縮」！



柒、停車位與虛坪改革之建言

綜合論之，停車位之產權登記，其法令變革所造成之不同登記型態，可能因不同年代之建築規劃設計及居住品質需求之變化，因而形成多元且複雜之情事；惟，類此「登記與銷售」態樣之複雜，所導致「所有權」與「使用權」分離與無從有效「約定專用」與「約定共用」情事，究其問題根源，仍在「虛坪」如何定義，更屬改革之基礎。

整體言之，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」之依歸；但是使用權，另得區分為「專用權」與「共用權」之不同使用權性質與權利價值。此參照公寓條例第4條之「房地一體化」與同條例第58條「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，即知本次虛坪改革應面對之問題與爭議，尚與「汽車停車位」專有化或調降公設比，無一定之連結與關係！

茲列出本次虛坪改革之拙見如下：

一、虛坪之定義

- (一)區分「公共設施」與「公用設備」，如何確屬「實際使用」？與如何認定其性質？
- (二)主建物、附屬建物與公共設施，如何認定與虛坪有關？
- (三)「車道」應區分：不同樓層連貫之「坡道」與相同樓層之「平面車道」及「汽車道」與「機車道」，其不同之使用範圍或區域，應在建築執照平面圖上釋明與區隔！
- (四)「車道」在法制上可否分離(機車道、汽車道)登記？以利區別為「專有部分」與「共有部分」之不同？
- (五)一樓陽台(平台)，是否屬虛坪，宜需認定！
- (六)騎樓若登記為一樓之專有部分(產權面積)時，是否仍屬虛坪？此在

政策變革之宣導前，宜先有共識！

- (七)露台之計價出售，按現行都更審議原則及不動產交易現況，多為主建物之1/2、1/3或1/5計價，難謂認屬虛坪？
- (八)已登記「雨遮、屋簷、雨庇、栽植槽、花台」之附屬建物(中古成屋)，應否參照前述露台之計價(比重)？

二、限制公設比，非屬允適

- (一)管理與管制有別，倘若擬限制公設比應探求其必要性？
- (二)限制公設比，會否與「不實用」或「虛灌坪數」之不當有關？
- (三)杜絕虛坪，會否阻卻或僵化新建物之多元化規劃設計，等同將「管理變成管制」？
- (四)公寓大廈之「規約」，應否落實「公用設備」與「公共空間」之不同使用管理？
- (五)公寓大廈應否強化與鄰里之連結？或社區之共榮？若屬肯定說，限制公設面積或公設比應如何做到？且不會妨礙原居住品質？

三、停車位虛灌坪數之認定

- (一)不宜化簡為繁之實施停車位專有部分登記之變革！
- (二)參照現行土地登記規則第81條，所稱「設置目的及使用性質之約定」仍欠劃分與規範！如：「地面層至B1層或B1至B2層」之坡道與「各地下樓層」之平面車道，仍生如何區分為「大公」或「車公」之困擾！
- (三)同一地下樓層，同時存在(共有部分)公用設備與(專有部分)停車位與車道時，應得區分其「大公」與「車公」之不同比率分配！
- (四)限制「車公」與「大公」合併登記(修正土地登記規則第81條)，以免混淆且不易公示！
- (五)規範使用執照竣工平面圖上應區分「大公」與「車公」範圍！

四、管委會空間限制1%與上限100平方公尺，欠缺彈性

- (一)宜區分「住家與商業使用」之不同樓層與不同需要。
- (二)宜顧及「重建後戶數多寡」之不同限制比率與面積之大小區分。