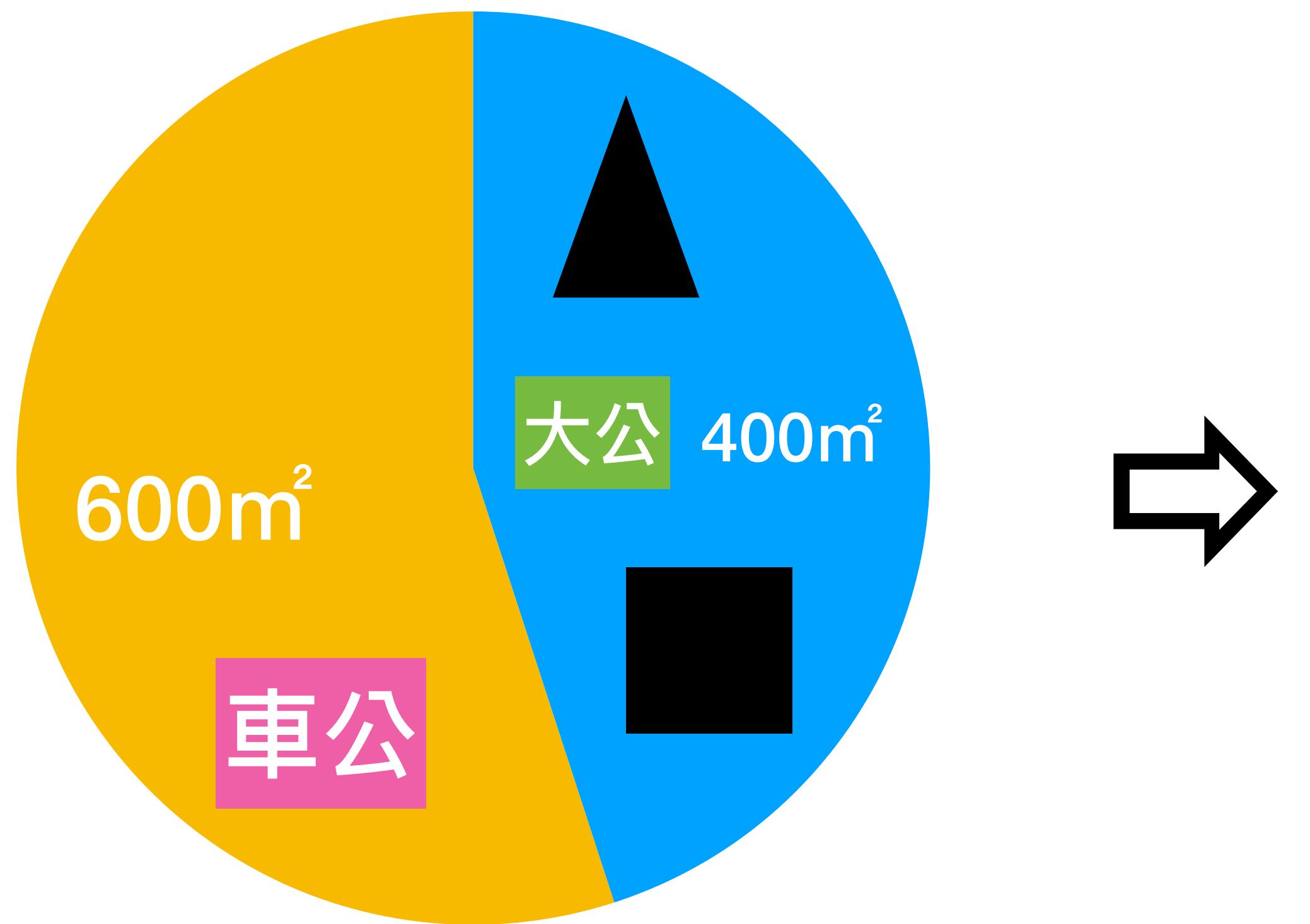


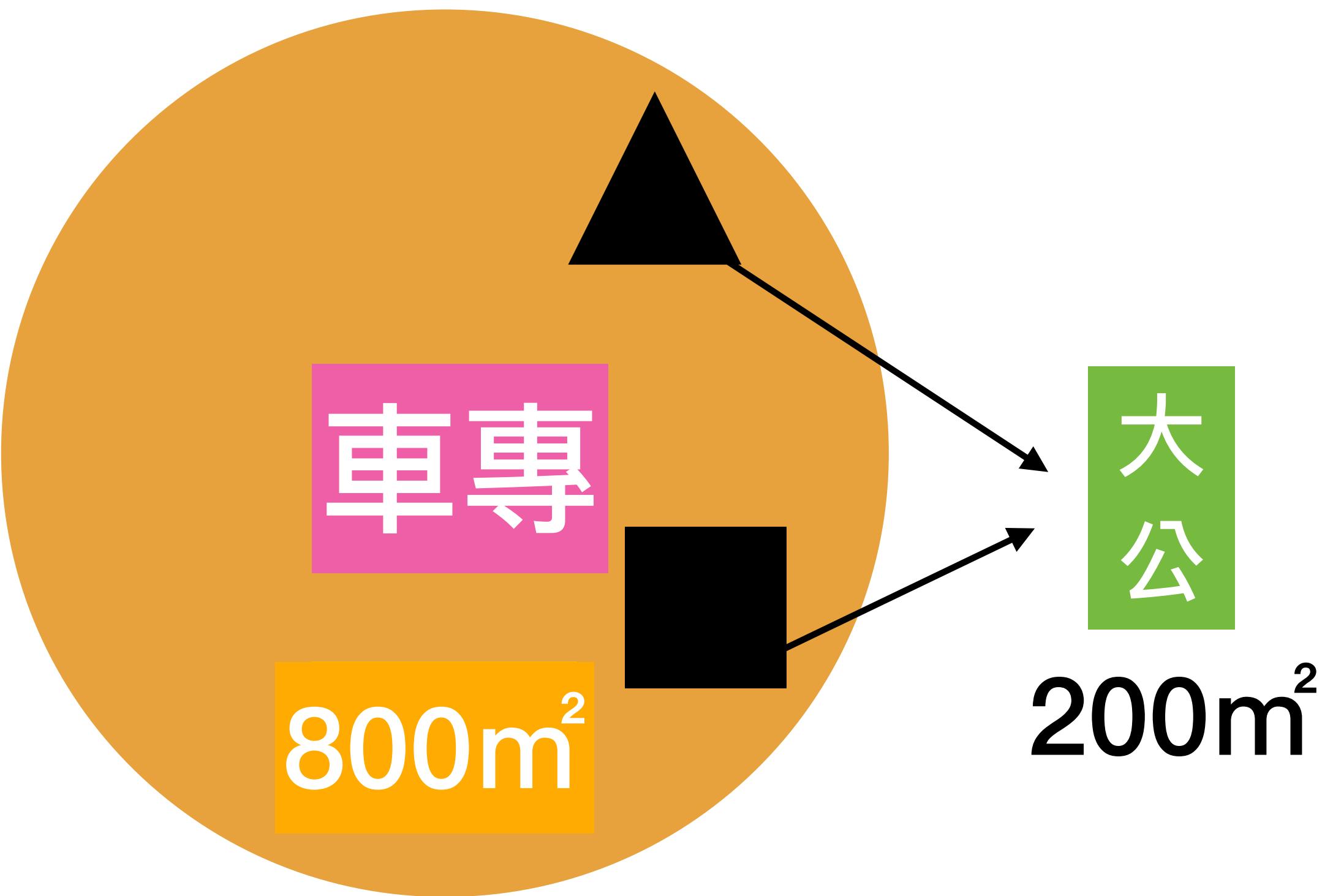
爭點②：改進停車空間（部分同業觀點）



現況



內政部修法方向

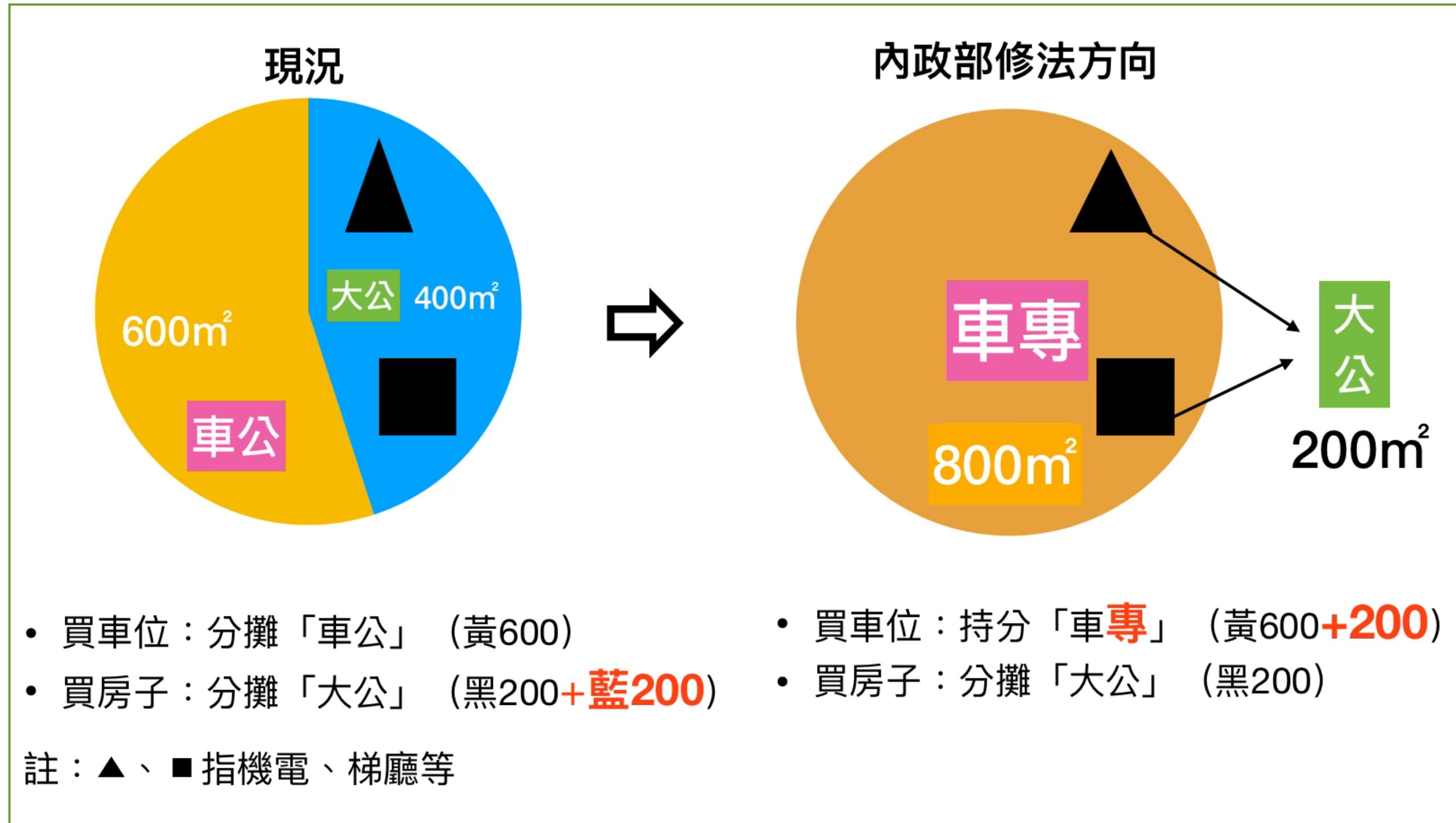


- 買車位：分攤「車公」（黃600）
- 買房子：分攤「大公」（黑200+藍200）

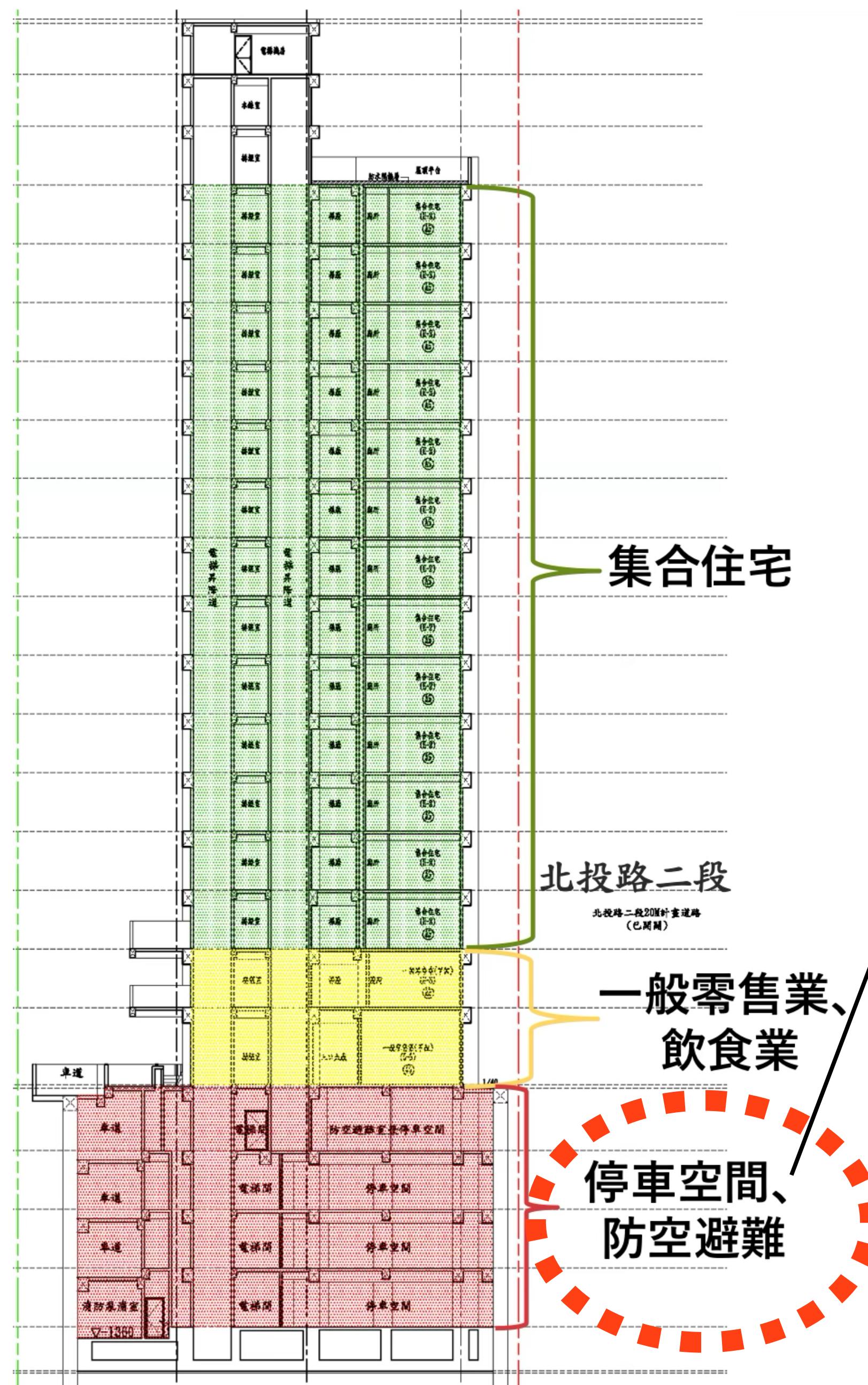
註：▲、■指機電、梯廳等

- 買車位：持分「車專」（黃600+200）
- 買房子：分攤「大公」（黑200）

停車位登記修法重點與影響



- ① **拉**：拉高單價，帶動舊制行情
- ② **動**：動到面積，影響都更包坪承諾
- ③ **爭**：其他使用者不付費，造成住戶間爭議
- ④ **繁**：車位種類繁多，怎麼扣除共用性質車位未明，影響預售面積與登記面積一致性



→ 地下室

原來：全體住戶共同分攤

買車位：多分攤

無車位：少分攤

從公設轉成專有（公設名稱改變）

公設名稱一樣

公設**形式**減少

公設實質減少

爭點②：改進停車空間（公會觀點）

「停車空間及免計容積制度」座談會議 本會建議

中華民國不動產建築開發商業同業公會全聯會 謹陳

2025/4/2

按「虛坪」一點都不虛，於公寓大廈管理條例、建築管理稱為「共用部分」，民法、不動產登記實務則稱「共有部分」，其設置與歸屬事涉消防安全、防災需要、居住品質與財產權保障等重要事項，逕以「虛」字稱之，易蹈民眾錯誤印象。又，因金融管制、稅制對高價住宅形成融資障礙與稅務負擔，交易市場之居住面積日趨小宅化，參據2025年3月商業周刊1947期以「聰明應對小宅時代」為封面故事，強調「公設是支援生活需求」，已非虛而無用之空間，故不宜以「虛坪」忽視其對於居住之重要性。

壹. 「停車位登記方式重大改變」部分

一. 建議：

內政部擬修正公寓大廈管理條例，就「停車位登記方式」改變幅度過大，影響都更危老推動與使用安定性，建議如下：

1. 建請內政部與業界充分討論十大課題，形成共識並進行政策影響評估，不宜貿然修法。

第 1 頁 (共 5 頁)

2. 如需使車道負擔合理化，建議可先檢討內政部104年10月29日所訂處理停車位合理持分面積規定（即：車格面積 $\times 1.8 =$ 停車位負擔合理面積），以減少制度改置成本以及對建案（特別是都更危老案）之重大影響。

二. 理由：

1. **有很多共用性質車位，不一定適合當專有**：法定停車空間除一般汽車停車位屬專用外，其他如無障礙汽車停車位、機車停車位、自行車位、裝卸車位、充電車位、垃圾車位、訪客臨停車位、共享車位等，均具共用性質，除源自於法規規定外，相關都市設計或都市更新審議，亦有所要求。故如強制法定停車空間專有，該等具共用性質車位應如何規範，宜予釐明。
2. **車道在使用上具有共通性，並不僅限專用車位**：使用車道者，非僅限一般汽車停車位，其他尚有前述無障礙汽車停車位、機車停車位、自行車位、裝卸車位、充電車位、垃圾車位、訪客臨停車位、共享車位等須使用車道。另者，全體住戶亦均有通行使用該車道進入地下室收取垃圾及回收資源、修繕各式機房，或於緊急避難時使用防空避難室之必要；於建築技術規則第144條規定，汽車坡道尚得作為避難室進出口。再者，建築技術規則建築設計施工編第1條第39款謂：「直通樓梯：建築物地面以上或以下任一樓層可直接通達避難層或地面之樓梯（包括坡道）」，就住戶消防逃生避難用途言，汽車車道於坡道部分，亦具有共用性質。今僅為所謂「降低公設比」或「車道負擔合理化」，硬將車道僅予購買車位者負擔，忽略多樣使用上共通性，僅以相鄰關係作為理由，似顯牽強。且依公寓大廈管理條例第10條第1項規定：「專有部分…之修繕、管理、維護，由各該區分所有權人…為之，並負擔其費用」、特定條件下對車格與車道之房屋稅（例如財政部66/02/26台財稅第31250號函）、專有化以後地價稅之負擔等，對於未負擔車道卻無償使用者，若在制度設計上缺乏類如民法第786、787條「支付償金」之調和機制，顯然產生不公，易生爭執。
3. **停車位不一定為登記標的，甚至不使用車道**：基地情形不一、建築設計繁異，位於法定空地、半戶外空間或屋頂平台之停車空間非屬產權登記標的，難以藉由登記予以專有。另者，即使登記為專有部分，然①臨路停車位（室內）、②地面進出的倉儲停車，其地下室僅供防避、機電、樓梯；③機械昇降；④部分坡道結合機械昇降；⑤停車塔等使用型態，不一定使用車道。凡此，如何讓購買該等停車位者負擔車道，宜予合理規範。
4. **專有化以後，「防空避難空間」如何定位**：依據公寓大廈管理條例第58條第2項：「公寓大廈之起造人或建築業者，不得將共用部分，包含法定空地、法定停車空間及法定防空避難設備，讓售於特定人……」係將「法定

第 2 頁 (共 5 頁)

停車空間」與「法定防空避難設備」並列俱屬共用部分，若將法定停車空間改置為專有部分，則「法定防空避難設備」兼作停車空間時，究應同步調整為專有抑或維持共用，宜予確認，且實務以「防空避難設備兼機車停車空間」亦屢見不鮮。若為專有，似與「法定防空避難設備」性質不符；然維持共用，則該等停車空間又須專有，似呈兩相扞格之情況。

5. **並不是扣掉車格、機電以外空間都是車道**：依內政部原來構想，對停車格成為專有部分的車道範圍係採「地下層面積 - 共有（用）部分 - 車格總面積」，上述相減結果，所呈現之面積將超過車道部分。實務上就機車位另有規劃專用車道者，此際，機車停車位一般均為共有（用）部分，則其專用車道劃列為汽車停車位之專有或共有部分範圍，顯名實不符。另者，柱間、無法設計車位之空間、垃圾及機電出入通道等面積，自非車道範圍，不宜計入。
6. **專有化後是否適合外賣問題，實務情形不一**：公寓大廈管理條例第58條第2項：「公寓大廈之起造人或建築業者，不得將共用部分，包含法定空地、法定停車空間及法定防空避難設備，讓售於特定人……」其立法目的係為「避免損害區分所有權人權益」故將法定停車空間列為法定共用部分，並避免「外賣」影響社區居住品質。與第58條第2項原始立法目的相較，若僅因「降低公設比」而改為專有部分，回復至內政部 80 年 9 月 18 日台內營字第 8071337 號函釋前之登記狀態，其間轉折應具說理性。又，以新北市連城錦和站(捷4)聯合開發案為例，依大眾捷運法免留設防空避難設備及法定停車空間，於「擬定中和都市計畫(配合捷運萬大-中和-樹林線第一期路線)細部計畫」中，捷運開發區(捷3)應增設本開發區依建築相關法令計算應設置之停車數量，並提供本開發區區分所有權人承購，顯見仍有外賣需要。再者，類如建築技術規則第59-1條第一款所稱：「停車空間應設置在同一基地內。但二宗以上在同一街廓或相鄰街廓之基地同時請領建照者，得經起造人之同意，將停車空間集中留設。」，故作改為專有部分之法定停車空間可能在他宗基地集中留設，若未能外賣登記予購買法定停車空間之本基地購屋者，由而導致之使用爭議將難以想像。
7. **法車空間並不符合「專有部分」要件**：按專有部分之要件包括：構造上獨立性、使用上獨立性與具有單獨權利標的。其中構造上獨立性須①建築物之特定部分必須與建築物之其他部分，在外觀上具有可資明確區別之境界標識或區分點存在，學說上稱為「區分之明確性」；②該特定部分與建築物之其他部分或外界須有牆壁、屋頂、地板、門窗等隔離之構造物存在，學說上稱為「遮斷性」。法定停車空間與其他機電空間、無障礙汽車停車位、機車停車位、自行車位、裝卸車位、充電車位、垃圾車位、訪客臨停車位、共享車位等於位置、使用上混搭與錯置，顯難謂具構造上獨立性，

第 3 頁 (共 5 頁)

今為降低公設比而另創「特殊專有部分」，有無為此改變基礎理論、另立例外情形之必要，宜予斟酌。

8. **影響都更危老重建**：若因登記制度改變而將銷坪減少，對於「保證坪數」的合建案，於新舊制度間，將產生極大差異，影響履約及審查程序安定性。若於房屋單價不變的前提下，總售價將往下降，在施作成本不變下，共負比必然上升，將嚴重妨礙都更危老的整合，對於之前「承諾共負比」的公辦都更案，亦將造成衝擊。
9. **新舊制並存交易市場，拉抬房價**：起造人將本求利，在出售標的相同情況下，實無可能因停車位登記方式改變而降低總價出售。故在總價不變情況下，因銷坪減少，勢必提高單價。如同一供需圈適用新制個案與舊制個案並存，因新制個案單價提高將拉抬舊制個案單價甚而產生外溢效應，此對房市安定並無助益。
10. **隨基地個案不同，登記範圍缺乏明確標準，造成交易糾紛**：內政部「預售屋買賣定型化契約應記載及不得記載事項」第6點就房屋契約所載面積與嗣後地政機關登記面積原則應維持「零誤差」，就其不足部分賣方均應全部找補；其超過部分，買方只找補2%為限。如將法定停車空間調整為專有部分，則地下層面積何者可列為共有部分、何者可列為專有，均處於模糊與難以辨明情況，將造成契約與登記面積間極大差異，徒惹交易紛爭。

用會客、會議等空間多功能使用，或引進專業補習班課程，讓住戶小孩只要下樓就可以學習；至於練鋼琴、打鼓等學音樂的需求，則發展出有特殊隔音、不會影響鄰居的練團室可以預約使用。部分年輕族群因為生活習慣改變，不會或不常下廚，則可以靠社區餐廳來補足，甚至連陽台上的洗衣機、烘衣機與綠色植物，現在都有投幣式的洗衣房、可認領的社區農場來支援。不只傳統機能須被補足，還有新興的需求也等著被滿足，例如書店等業者，與建商或管委會合作，成為公設之一。將管委會空間極度設限，將妨礙住宅質感與便利，與進步居住思潮背道而馳。

貳. 「管理委員會使用空間僅限基地容積1%」部分

一. 建議

1. 管委會空間不宜訂上限，即使擬予限制，其上限值訂為4%～5%。
2. 考量管委會基本面積需要，建議調至 $35m^2$ ，以符管理需要。

二. 理由：

1. **制度過於僵化**：隨戶量、使用型態不同，統一以總容積1%為限，造成制度過於僵化。例如兩筆基地面積、總容積相同，但一者規劃中高坪型（戶數少）、另者規劃小坪型（戶數多），結果管委會空間卻一樣規模，顯不合理，並造成使用端的品質降低。
2. **影響管理品質**：建案如於同一基地採同幢分棟或分幢分棟設計，不分戶數、使用用途、留容人數，概以總容積1%為限，並未考量個案實際需求，影響管理維護品質。
3. **忽視支持生活需求**：因居住空間趨於小宅，致缺乏足夠客廳接待訪客或親友，僅能藉由社區共用空間提供，並增進鄰里關係；書房、家教需求可利