

第一章 緒論

第一節 研究動機

第一項 土地利用立體化之趨勢

在工業革命以前，對於土地之利用一直以水準使用為主；工業革命以後，由於生產力的發展，土地稀缺性表現得越來越明顯，人類欲使用地球有限土地以謀求發展，即必須開發各種可能的空間，因此，人們開始充分地使用地上和地下廣泛的空間，由傳統的對空間垂直上下的所有權和使用權單一化，轉變為其地下或地上區分空間斷層的所有權和使用權的多元化，如開闢地下層停車空間、建設地鐵、修建空中橋樑等，而此等土地立體使用之現實，促使法律對因此而產生的社會利益加以合理配置。在我國，因藉助先進的建築技術開發多樣化之利用空間，已非罕事，此等土地立體化之結果，多數人區分一建築物而各有其一部分之情形因而產生，除減輕一般社會大眾之購屋負擔外，更滿足了個人住的需求之經濟效益，進而成為都市住宅形式之主流，取代傳統平面式之建築，使人類生活有更廣闊的生活空間，提昇生活品質。惟人類居住在區分所有建築物中，有時僅有一牆或一板之隔，同棟住戶共同使用電梯、公共設施、地下層或屋頂，住戶間相互影響生活的機會愈多，其紛爭自當屢見不鮮。

第二項 現行民法規範之不足

為因應都市新生活形態，各國均朝向制訂新法或修正民法之方式，藉以規制此種高樓大廈複雜之法律關係。如德國於第二次世界大戰戰敗後，因戰火摧毀建築物，房屋需求之殷切以及建築技術進步、地價高漲，遂於一九五一年三月十五日制定「住宅所有權暨永久居住權法」(Gesetz über das Wohnungseigentum und das

Dauerwohnrecht) 簡稱「住宅所有權法」(Wohnungseigentumsgesetz)。法國於一九三八年六月二十八日廢止民法第六百六十四條有關樓層所有權的規定,另制定「有關區分各階層不動產共有之法律」,經一九六五年七月十日、一九六六年十二月八日、一九七九年三月十七日三度修正及補充,正式命名為「住宅分層所有權法」。日本於昭和三十一年(一九六二年)制定「有關建築物區分所有等之法律」(建物の区分所有等に関する法律)(以下簡稱「建物區分所有法」),歷經昭和五十八年(一九八三年)、平成十四年(二〇〇二年)等大幅之修正。瑞士於一九六三年二月十九日起草區分所有權法,嗣後將之納入民法體系中,現行瑞士民法第四篇第十八章第三節為有關樓層所有權之規定¹。

在我國有關建築物區分所有權之規定,則僅有民法第七百九十九條及第八百條二條。依民法第七百九十九條規定:「數人區分一建築物,而各有其一部者,該建築物及其附屬物之共同部分,推定為各所有人之共有,其修繕費及其他負擔,由各所有人,按其所有部分之價值分擔之。」本條文規範之對象,立法原意應僅限於縱割區分之建築物,而不及於其他水準橫切或左右縱割上下橫切之建築²。然為因應現實社會之需要,學者史尚寬先生³以及最高法院五十二年臺上字第一〇五六號判例⁴,均認為民法第七百九十九條之範圍應及於橫割式區分所有建築物。雖有補充之美意,然尚不足以有效解決日益複雜的區分所有建築物之法律關係,故以立法方式制定明確的法律規範乃勢在必行。有鑑於此,我國於民國

¹ 溫豐文著,建築物區分所有權之立法,法學叢刊第一四四期,第19頁至第22頁。

莊金昌著,公寓大廈管理上法律問題之研究,司法院年報第十七輯第六篇,民國八十六年,第2頁。

黎淑慧著,公寓法與社區與社區發展,新文京開發出版股份有限公司,民國九十三年六月三十日版,第56頁。

² 戴東雄著,民法物權編上區分所有權之修正草案,月旦法學第四十九期,第20頁。

³ 史尚寬先生認為:「其區分方法,是否限於以幢數分割或並包含依層數分割,雖不無爭論,自現今社會經濟觀之,其分割方法似無限於縱的分割之必要。…分層所有,可解釋亦包含在內。不獨分層,而在同一階層,分套所有,亦無不可。」,載於其著,物權法論,自刊,民國七十六年一月,第110頁。

⁴ 最高法院五十二年臺上字第一〇五六號判例要旨:「民法第八百條所稱前條情形,係指第七百九十九條所謂「數人區分一建築物而各有其一部者」之情形而言,樓房之分層所有,即屬該條所揭情形之一種,其正中宅門雖非共同部分,仍有第八百條之適用。至第八百條所謂有使用他人正中宅門之必要者,係指依客觀事實有使用之必要者而言,如非使用他人之正中宅門,即無從通行出外者,自包含在內。」

八十四年六月二十八日制定公佈「公寓大廈管理條例」，作為規範集合住宅之住戶間權利義務關係之基礎，行政院內政部繼於民國八十五年十月二日訂定「公寓大廈管理條例施行細則」，使集合住宅的法令典章制度，邁向現代化，因此譽為「住宅憲法」，規範之重點主要有三：區分所有建築物之物權關係、區分所有權人或住戶間居住上之權利義務關係、區分所有建築物之管理。然因法令草創未盡詳善，雖歷經民國八十九年四月二十六日、九十五年十二月三十一日之修正，實務上仍有不少之問題，尚待學說或實務裁判或行政解釋函示予以補充，而地下層停車空間之問題即屬一例。

第三項 地下層停車空間問題之增加

近年來，由於國人平均所得大幅提高，再加上政府基於自由貿易之壓力，逐年降低汽車進口關稅，汽車價格逐漸下降，顛覆以往汽車即代表高收入的象徵，晉身有車階級已不再是一個遙不可及的夢想。雖然汽車數量快速成長，但與汽車息息相關之道路面積及停車空間卻無法相對增加，導致都市地區停車問題日益嚴重⁵，故違規停車、塞車成為都會地區司空見慣之亂象。基於停車空間需求之強烈，致使停車位之價格亦如房地產般的飆漲⁶，價格高達新台幣一、二百萬一個

⁵ 以臺北市為例，直至民國九十五年二月份為止，已登記之大型自用車有 6,528 輛、自小自用車有 637,637 輛、機車有 1,033,671 輛，而現有車位數汽車停車位僅有 475,709 個，機車位僅有 326,103 個，統計數字顯示，停車空間不足之情況已相當嚴重，摘自臺北市政府主計處 <http://www.dbas.taipei.gov.tw/statchart/g.htm>。

⁶ 臺北縣市停車位售價一覽表：

單位：萬元／個

區域	民國八十四年	民國九十四年	十年平均漲幅	
臺北市	內湖區	120~160	140~200	21.40%
	士林區	120~180	120~240	20.20%
	文山區	120~160	150~180	17.90%
	北投區	100~150	110~180	16.00%
	信義區	200~300	250~300	10.00%
臺北縣	永和	120~150	140~190	25.90%
	板橋	110~140	110~200	24.00%
	中和	100~120	110~150	22.20%
	林口	70~80	80~100	20.00%
	土城	80~100	90~120	16.60%

資料來源：【住展雜誌】企研室

停車單位所在多有，已不亞於鄉間地區一棟房屋之價格。為解決道路地面面積不足之情形，區分所有建築物附設停車空間即勢在必行，尤其是建築技術之進步，大量地開挖地下層作為停車空間使用顯非難事。然而，隨之而來更多停車空間之問題，例如地下層使用管理不當⁷、違規營業使用⁸以及地下層停車空間產權登記之複雜，蓋停車空間登記方式不一，有單獨所有權、有作為大公登記、有作為小公登記、有直接出售使用權、有分擔所有權卻無使用權等，且停車空間之種類有法定停車空間、獎勵增設停車空間、自行增設停車空間或平面式停車空間、機械式停車空間等，種類繁多方式不一。而司法實務上對於停車空間產權之認定與歸屬亦莫衷一是，致使產權不清，消費者不但缺乏保障，亦減低將來轉手之可能性。再加上政府的法令制度與管理政策，繁瑣而不明確，造成建築業者與住戶、或住戶間之紛爭迭起。地下層停車空間所有權及使用權不清即為地下層停車空間最大宗的法律糾紛。另外，預售房屋買賣之交易實務上，建商變更地下層停車空間設計而致與廣告不符以及地下層停車空間設置之停車單位坪數不足之情形等，亦為不動產交易糾紛上所常見。除前開問題外，關於地下層停車空間之使用及管理，例如區分所有權人妨礙地下層停車空間使用之法律責任、法定防空避難室兼停車空間使用違法經營收費停車場、地下層停車空間漏水、停車空間設施損毀之修繕義務等均如是。有鑑於地下層停車空間實務上糾紛不斷，顯然有必要深入瞭解地下層停車空間在實務上所面臨的問題，並謀其解決之道。

⁷ 「…豪宅『帝寶』於 94 年 10 月 5 日領得工務局核發 94 使字第 0292 號使用執照，整個『帝寶』設有 1612 個機車位，其中一樓即設有 1290 個法定機車位，地下一層尚有 322 個獎勵機車停車位，該處於今（29 日）派員現場勘查結果，發現一樓有 80 部機車停車位遭洗刷塗銷，停車格線已模糊難辨；另地下一層約有 150 部機車停車位及 40 部汽車停車位遭擅自隔間充當工務所及倉庫…」，摘自台北建築管理處建管新聞使用管理科 <http://www.dba.tcg.gov.tw/taipei/bldintranet/const/BBSMsgDetail.ASP?MsgID=940>。

⁸ 「…以往住宅建案常在取得使用執照後，利用二次施工將地下室車位空間改為休閒設施，原本車位轉身變成健身房、KTV 或撞球間等，近年來有獎勵增設停車空間法規，建商更利用一樓增設汽機車位元方式，順勢改為美輪美奐的休閒設施。…」摘自黃立宇著，車位變休閒設施即報即拆，民國九十五年一月七日蘋果日報。

第二節 研究方法

本文將相關書籍、法令及專論等資料研讀及整理，主要以歷史、比較法學及分析等研究方法，略述如下：（一）歷史方法：藉由建築物區分所有權之基礎理論以及實務上對於地下層停車空間問題之處理方式進行主題之研討。（二）比較法學方法：以中、外有關建築物區分所有權理論立法、實務及學說進行比較，進而研討地下層停車空間之相關議題。（三）分析方法：對於論述主題，以分析之方法，將其切割為數課題，期能為深入之研究。

本論文共分為六章，除第一章緒論外，以下僅就各章節之內容作簡單之說明如後：

第二章主要內容為建築物區分所有權基礎概論，藉此釐清有關停車空間設置之停車單位得否為區分所有權客體之問題。基於本篇論文為地下層停車空間之研究，因此共用部分之法律關係應為本章之重點，因此本章將建築物區分所有權之概論、專有部分以及區分所有建築物與基地間之關係作簡要之分析。至於共用部分則著重與停車空間最具關連性者，即設定專用使用權之部分，該部分除比較德、日之立法例、我國公寓大廈管理條例及民法物權篇修正草案之規定外，關於專用使用權之法律性質、客體、設定方式及專用使用權對於第三人之效力，加以析述之。

繼建築物區分所有權基礎概念之探討後，第三章則為對於地下層停車空間之檢討。首先討論停車空間在我國法令上用語之歧異，用以釐清停車空間之意義。次就其分類加以說明之，除一般法定停車空間、自行增設停車空間及獎勵增設停車空間外，學說上尚有其他分類標準，例如所在位置、與防空避難室之關係、停車方式等，均有其不同之種類。以上各種停車空間未必可截然區隔，事實上有重疊之可能性，過於詳盡的分類標準是否徒增消費者瞭解停車空間種類之困難，而致交易上之繁複，則不可不釐清之。另外，探討地下層停車空間之法律性質前，首應瞭解地下層在區分所有建築物之法律地位，本文綜合、整理我國行政機關之

函釋以及司法實務上判決，藉由歷來之實務見解說明我國關於地下層歸屬之演變，有助於思考實務上關於地下層停車空間之究屬專有部分或是共用部分之性質。本章第三節主要內容以法定停車空間、獎勵增設停車空間及自行增設停車空間之地下層停車空間型態，探討其歸屬及登記，尤其是內政部八十年九月十八日台內營字第八〇七一三三七號函，影響地下層停車空間之產權歸屬至鉅，本文亦有詳盡之說明。其次，法定防空避難室兼停車空間使用，因其名稱所致易生混淆，其意義之釐清則格外重要。關於其法律之性質，本文則以法條及實務見解加以分析之。

第四章主要內容為乃係有關地下層停車空間法律之糾紛及解決。關於地下層停車空間之專用使用權與所有權相關之問題，尤其是專用使用權得否單獨為買賣之標的而得讓與之情形以及有關地下層停車空間所有權移轉時，他共有人是否有優先購買權之疑義等。其次，預售房屋買賣糾紛中以廣告所載地下層停車空間設置之停車單位與核准施工圖不符之情形居多，此種建商自行變更停車空間之設計是否有違公平交易法第二十一條及第二十四條之情形，實務上之見解若何，為本節主要之論述重點。次而，為地下層停車空間設置之停車位坪數不足之糾紛，本節主要區分停車空間面積不足、超劃停車位之兩種情形，並屬於共用部分之地下層停車空間及屬於專有部分之地下層停車空間所設置之停車位作為主軸，說明兩種不同性質之停車空間，因設置之停車位坪數不足時，建築業者應負之民事責任以及可能涉及之刑事責任。再者，為地下層停車空間常見之管理糾紛，首先為因地下層停車空間所衍生之請求權問題，分次說明為地下層停車空間他共有人以及第三人之妨礙，所生之請求權問題。其次，分別為地下層漏水之修繕義務以及停車空間設置之停車設備，若有損壞時，因涉及保固責任及修繕義務之歸屬則分別情形說明之。最後，第五節則討論私有附設停車空間經營收費停車場使用之範圍為何？因此問題涉及公寓大廈管理條例第十六條第二項之規定，故本文另闢乙節說明停車空間經營收費停車場，即公寓大廈管理條例與停車場法競合後所衍生之問題。

第五章主要之內容為對於內政部訂頒之預售屋買賣契約書範本有關停車空間之條款所為之檢討。

第六章除納入各章作重點之歸納外，並對於公寓大廈管理條例、預售屋買賣契約書範本有關停車空間之規定，提供本人粗淺之建議，希望對於現行實務及學說，能收整理與解明之效，並期待物權法能與時俱進調整建築物區分所有權要件之解釋，唯有肯定停車空間在交易上得為獨立之客體，方為根絕停車空間糾紛之良策。

第三節 研究目的

地下層停車空間交易實務上糾紛層出不窮，於公寓大廈管理條例制定後，雖對於區分所有建築物之管理及維護秩序上，以及區分所有權人間之權利義務關係等確有其助益，然仍難扼抑糾紛之產生，亟有待司法及立法方式釐清之。本文主要研究目的在於（一）釐清地下層停車空間產權歸屬及登記，以明確區分所有權人對於地下層停車空間之權利義務，並謀求使用停車空間之合法性。（二）解決停車空間之法律糾紛，進而減少紛爭，謀求公寓大廈之發展性。

本文乃盡量整理實務、學說以及民法物權修正草案之資料，冀能藉此找尋其中之錯誤或矛盾，俾能有絲毫之發現，以求拋磚引玉，期能有諸賢能挹注更多精力共同研究之，必為大眾之福。

