

正本

檔 號：

保存年限：

內政部 函

機關地址：10556臺北市八德路2段342號
(營建署)

聯絡人：陳威成

聯絡電話：0287712880

電子郵件：weicheng@cpami.gov.tw

40353

台中市西區台中港路1段400號11樓

本案業經完成程序核判：

受文者：臺灣省建築師公會

影本轉知本會各單位
(另登本會網站)

發文日期：中華民國99年11月11日

發文字號：內授營建管字第0990808438號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：會議紀錄 (請至<http://edoc.cpami.gov.tw>下載)

組長張秀女

99.11.24

主旨：檢送本部99年11月4日召開建築技術規則建築設計施工編第162條修正草案預告期間各單位意見檢討會議紀錄乙份，請查照。

說明：依據本部99年10月19日內授營建管字第0990808363號開會通知單續辦。

正本：立法委員江玲君國會辦公室、費委員宗澄、林委員明娥、金委員以容、黃委員武達、楊委員逸詠、許委員宗熙、林委員慶元、行政院消費者保護委員會、行政院公平交易委員會、中華民國消費者文教基金會、臺北市政府、高雄市政府、臺北縣政府、臺中市政府、高雄縣政府、中華民國全國建築師公會、高雄縣建築師公會、高雄市建築師公會、臺灣省建築師公會、中華民國建築開發商業同業公會全國聯合會、臺灣省建築開發商業同業公會、臺中市建築開發商業同業公會、臺南市建築開發商業同業公會、本部營建署都市計畫組

副本：本部營建署蘇副署長憲民、建築管理組謝組長偉松、黃副組長仁鋼、樂科長中丕、陳技正威成、建築管理組 (以上均含附件)

部長 江宜樺

主任陳明徽

上網公告 17/8
並請覆列列研議

依權責劃分規定授權業務主管決行

臺灣省建築師公會
桃園縣辦事處
收文99年11月29日
第 1462 號

臺灣省建築師公會
收文 99年11月15日
第 411 號

建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案 預告期間各單位意見檢討會議紀錄

壹、會議名稱：建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案
預告期間各單位意見檢討會議

貳、會議時間：99 年 11 月 4 日（星期四）上午 9 時 30 分

參、會議地點：營建署 B1 第 3 會議室

肆、主持人：蘇副署長憲民

記錄：陳威成

伍、出席人員：詳簽到簿

陸、作業單位報告：洽悉

柒、各單位發言摘要

一、高雄市政府：

過去早期建築物之一樓停車位才有違規使用情形，現行社區型態之連棟式建築物則少有違規，且每戶宜有一部以上停車空間較為合理，故不宜針對少數違規案例而作整體限制。有關民眾買到的客廳是停車空間等情，係屬銷售廣告不實，應於成屋買賣契約書中揭露資訊，列明 1 樓為停車空間，以避免消費者權益受損。

二、高雄縣政府：

本縣除鳳山市外，均以透天厝居多，其容積率為 150%，僅能建 3 層，如 1 樓停車空間應計入總樓地板面積，將僅能建 2 層，可能造成民眾於法定空地違規增建情形，故建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案不符南部需求。購屋消費糾紛，不宜以建管手段來解決，應在成屋（預售屋）買賣契約書予以規範。

三、高雄縣建築師公會：

依建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案規定，縱 1 樓停車位將來可變更為其他用途使用，但因當地都市計畫書規定建築物至少應設置一部法定停車位，故連棟式建築物仍應設置停車空間，該停車空間應設於何處？可否以繳納代金方式處理？

四、彰化縣建築開發商業同業公會：

中南部民眾之生活形態，車位很重要，但住宅區之容積率太低，故建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案「一棟一戶之連棟建築物，其設置於地面層之停車空間，應計入總樓地板面積」不宜推動。另鄉下地區不宜訂定容積率，其與都市地區為限制人口數而定有容積率之目的不同。

五、黃委員武達：

都市計畫細部計畫定有停車空間之規定，其不受建築技術規則規範，有關容積率之訂定，亦於都市計畫細部計畫中規定，除直轄市外，各縣（市）之細部計畫均無須送內政部核定。

六、中華民國建築開發商業同業公會全國聯合會：

各縣（市）有其都市發展風格，要提高容積率並不容易，且都市計畫通盤檢討需要一定期程，故不宜以提高容積率方式處理停車空間違規使用問題。目前沿街式店鋪違規使用情形較嚴重，但並非 1 樓都會違規，所以應是要解決店鋪如何合法使用及停車問題，並考量以繳納代金方式處理。

七、中華民國消費者文教基金會：

建築技術規則不宜訂定容積率之規定，各種法規均有不得違規使用之規定，民眾買到的店鋪卻是停車空間的問題確實要解決，並非建築物內部使用就不用管理。另建議大樓或店鋪型建築物 1 樓之停車空間應計入總樓地板面積，社區型住宅在某些條件下則可排除。

八、臺灣省建築開發商業同業公會：

其意見除如附件 1 外，另建議 1 樓汽車車道得不計入總樓地板面積。

九、台南縣建築開發商業同業公會：

如附件 2

十、台南市建築開發商業同業公會：

依建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案內容，將使民眾購物意願降低、政府稅收減少、違建增加、停車位減少。

十一、台中市建築開發商業同業公會：

如附件 3

十二、行政院消費者保護委員會：

監察院既已對內政部提糾正案及調查案，如有必要則需修正相關法規。每年購物糾紛均為消費爭議之首位，確有必要解決。

十三、屏東縣建築開發商業同業公會：

建築開發商業同業公會代表在地方都市計畫委員會委員名額極少，其建議之容積率修正幾乎不會過關。停車空間免計總樓地板面積確有助於補足現有容積率之不足。

捌、會議結論：

請承辦單位參酌本次會議各單位意見，重新整理、檢討建築技術規則建築設計施工編第 162 條修正草案內容，再行召會研商。

玖、臨時動議（無）

拾、散會

台灣省建築開發商業同業公會聯合會意見書

⌘-----⌘

- 一、首先感謝 貴署同意為建築技術規則建築設計施工篇第 162 條修正草案預告期間各單位反映意見，再次召開檢討會議。
- 二、然，針對內政部 99.8.9 召開之內政部建築技術審議委員會第 45 次會議，討論事項案由四所作結論 2「……但一棟一戶之連棟建築物，其設置於地面層之停車空間，應計入總樓地板面積」。本聯合會根本無法接受，並認為是次結論完全輕忽南北經濟落差及建築型態差異性、根本未考量容積管制之規定、以及停車空間分時使用管理之實際面。
- 三、再者，8 月 9 日是次會議案由四結論 2，即已斷言「……日後移作他用之違規情形嚴重，……。」，然據瞭解 貴署於 9 月間始分別行文高雄市、縣政府「要求查明貴轄一棟一戶之連棟建築物設置於地面層之停車空間之使用情形……。」，對照之下，明顯 貴署為因應監察院糾正，在毫無調查統計數據之下，早已預設立場，要以取消透天式建築物地面層設置停車空間之容積規定作為祭品，的確有欠公允。
- 四、經本聯合會彙集下轄 17 個會員團體(省轄各縣市建築開發公會)意見后，臚列以下諸端，敬請 貴署上仰「庶民經濟」德意，下恤「民生疾苦」，同意將建築技術規則建築設計施工篇第 162 條修正草案「一棟一戶之連棟建築物設置於地面層之停車空間，應計入總樓地板面積」之決議「刪除」：
 - (一)囿於政府長期重北 輕南，造成嚴重失衡，不論政治、經濟、建築型態…等，均落差非常大，在台北一個人居住面積達 30 平方公尺就屬豪宅，然在省轄縣一棟建築物總樓地板面積未超過 200 平方公尺者、根本乏人問津(家戶人口平均僅 3.5 人，人均居住面積超過台北市一倍以上)。爰此，誠盼目的事業最高主管機關亦或參與擬定各項政策之委員諸公，能深入瞭解基層、地方特性之後，再作定奪，俾避免造成日後窒礙難行、怨聲載道。
 - (二)以建築物型態而言，台北地區因人口數高，建築物多為高樓層，省轄縣市居住人口數低、復受容積管制，建築物多為 5 層以下之低層建築物，高層建築物之停車空間多設於建築物地下層，而低層建築物之停車空間多設於建築物地面層。以大樓(6 樓以上)開挖地下室做為停車空間，可以不必計入容

積，而透天停車位設於土地價格非常高之地面層卻要計入容積，實在有欠公平。再者，獨棟透天式建築物如欲將停車空間設置於地下層，勢必超耗容積，並大量增加建造成本，根本無法降低房價。

(三)目前各地方縣、市政府為解決日益嚴重的都市停車問題，陸續於都市計畫通盤檢討土地使用管制內，訂定比建築設計施工編第 59 條更嚴苛之停車空間設置基準，以此基準計算平均每戶最少需設置汽車 1 輛、機車 2 輛，此舉原已嚴重壓縮以興建透天建築物為主流產品之建築業界之經營發展，貴署再將行之有年之停車空間容積規定取消，無異是在傷口上灑鹽，斷絕省轄縣市建築業界的生路。

(四)再者依現行建築設計施工編第 162 條第 1 款至第 4 款詳列免計入總樓地板面積範圍所示，顯然該規則根本是為大樓產品而刻意量身訂作，透天建築物真正可適用之項目少之又少，倘貴署再將透天式建築物地面層設置停車空間之容積規定取消，明顯是為因應監察院的糾正，藉以犧牲透天建築物權益之手段，來保住大樓停車空間免計入容積之舉措，本會會員團體根本無法接受。

(五)99.8.9 會議案由四結論 2 提及「……為防杜違規情形發生及預留停車空間日後能合法申請變更為其他用途使用之彈性」云云。本會認為論點過於主觀偏頗，更是以偏概全、一竿子打翻一船人。試問一把小刀其功能有多少？既可切菜又可以削水果、當然也會傷人，但就不能斷言它是專為殺人而製造的。是故為解決交通停車問題，無論是從建築許可管理層面或都市計畫層面，政府訂有相關法令規定建築物需附設停車空間，如又強制要求設置於地面層之停車空間須計入容積樓地板面積，實有不妥之處。何況國人對於國內治安情況缺乏信任，住中南部透天厝百姓習慣將車輛停放於室內，因此，絕非完全是所云「一棟一戶之連棟建築物於地面層設置停車空間，不符國人使用需求，日後移作他用之違規情形嚴重」。

- (六)目前省轄縣市尚有諸多道路面寬狹窄之單行道，以嘉義市為例，就有多達 17 條 8 公尺寬之單行道，雖屬商業區，但道路兩旁商業經濟效益偏低，一般均僅作住宅使用，同時為解決市中心停車位難覓之痛苦，其停車空間均忍痛設置於地面層，正足以證明絕非完全是所云「一棟一戶之連棟建築物於地面層設置停車空間，不符國人使用需求，日後移作他用之違規情形嚴重」。
- (七)除台北市、台北縣、高雄市之外，其他省轄縣市都市計畫內之法定容積，一般均在 200% 以下(不含臨都會區之城市如鳳山市等)，尤其還有很多鄉鎮更在 150% 以下，如不考慮停車空間計入容積，三樓透天尚可勉強使用，設若再將一樓停車空間計入容積，那就只剩下兩個樓層可以使用，試問那該如何使用？
- (八)頭痛醫頭、腳痛醫腳式的，將「一棟一戶之一棟一戶之連棟建築物，其設置於地面層之停車空間」，輕率修正應計入總樓地板面積，恐會「未蒙其利·先受其害」，不是違建林立就是交通更加紊亂，還請三思。

五、綜上，本會有 3 點建議，敬請卓裁：

- (一)建築技術規則建築設計施工篇第 162 條修正草案之「一棟一戶之連棟建築物，其設置於地面層之停車空間，應計入總樓地板面積」之規定，請予以「刪除」。
- (二)為鼓勵停車空間設置於地下層，敬請一併研議將水平分戶之公寓大廈之車道免計入容積。
- (三)民國 70 年間人口數、成長比率、甚或道路寬窄度等，迄今均已完全改變，為符實際，敬請重新檢討都市計畫法定容積之規定，並檢討都市交通及都市停車之問題。

由「一棟一戶連棟建築物設置於地面層停車空間，應計入總樓地板面積」探討相關法令與建議：

發言人：台南縣建築開發商業同業公會榮譽理事長吳玉山

說明：

內政部 99.08.09 召開建築技術審議委員會第 45 次會議討論事項案由結論 2「一棟一戶連棟建築物，設置於地面層停車空間，應計入總樓地板面積」，觀之內政部建築技術審議委員會當日成員，僅有周光宙委員對該條文實施後造成之影響發表意見，可見與會委員對透天建築有實務經驗者少之又少。亦因此，上述之結論將造成都市停車位嚴重不足，路邊違規停車情形成常態，對往後都市景觀造成極負面影響。

探討問題一：產、官、學參與法令研訂

說明：法令之研訂本應由產業界、主管機關及學界共同研討制訂，而建築產業委員代表由中華民國建築開發商業同業公會全國聯合會推派，代表委員均以興建公寓大廈為主，而台灣省建築業則以透天建築為主，不同型態的建築產品應有不同的代表委員參與，方能研討出適合之法令，否則法令窒礙難行，又朝令夕改，徒令業界無所適從。

建議：台灣省建築開發商業同業公會聯合會應有建築技術審議委員會委員名額，參與建築技術法規之研訂。

探討問題二：一棟一戶之連棟建築物於地面層設置停車空間，不符國人使用需求，日後移作他用之違規情形嚴重。

說明：1. 建築技術規則建築設計施工編第 162 條規定：不適人居住之空間不計入容積，如陽台、屋簷突出物、停車空間等等均不計入容積，公寓大廈及透天連棟建築物均比照辦理。

2. 現以一棟一戶連棟建築物於地面設置之停車空間違規情形嚴重為由，應計入總樓地板面積，但違規使用終究少數，違規使用也有主管機關及法規管理。而停車位違規不取締，卻欲將停車位面積全面計入總樓地板面積，更改法令遷就少數違法，『因噎廢食』實非檢討合適法令正確方法。

建議：違規使用問題應依法處理，公寓大廈設置停車空間可免計入總樓地板面積，一棟一戶之連棟建築物地面層設置法定停車空間，應比照免計入總樓地板面積，勿因少部份違規使用而修改法令。

探討問題三：容積管制、容積率

說明：1. 依據都市計畫法台灣省施行細則第 34 條規定，住宅區容積率百分比由 120% 至 240%。

2. 由實務面以居住人口數反推容積率：

(1) 假設每戶居住人口 4 位(以人口平衡計算-以一對夫妻及兒女)

(2) 土地面積 100 平方公尺(一般規劃參考)

(3) 每人使用面積 50 平方公尺(都市計畫規劃原則)，四人使用面積須 200 平方公尺。

則：合理容積率 = 200 平方公尺 / 100 平方公尺 = 200%

3. 依目前各縣市住宅區容積率以 120% 至 180% 居多，民眾為達到使用需求，不得已加蓋之違章建築處處可見，更破壞都市景觀，顯見容積率之制定欠缺實務考量。

建議：容積管制自 88 年 6 月全面實施至今已 12 年，並未進行通盤檢討，中南部地區頂層加蓋處處可見，尤其鐵皮屋更嚴重破壞都市景觀。政府應全面檢討合理容積率。

探討問題四：土地使用管制規定空地二分之一須綠化

說明：空地二分之一規定須綠化，立意甚善，但對於法定空地做法定停車空間使用，則造成勞民傷財的負面效益。以中南部建築型態而言，一棟一戶之連棟建築物停車空間，均設置於前院，建築業為符合法規取得使用執照，空地二分之一均加以綠化。但取得使用執照完工交屋後，由於天氣炎熱，為了防熱及居家安全考量，住戶卻將綠化設施去除，均搭蓋採光罩。空地二分之一綠化形成虛設，且浪費資源。

建議：空地二分之一綠化改以由縣市主管機關折算代金繳交，專款專用，可用於道路兩旁植樹綠化代替，或其他可達到綠美化效益之措施。

有關建築技術規則建築設計施工篇第 162 條修正案
一棟一戶之連棟建築物地面層停車空間計入容積之解決建議案

99.11.02

前言：有關上述修正案已經討論多次，為解決此一爭議案建議解決方式如下：

- 一、地面層停車有二種情況較易違規，一F 做店舖或住宅，前院為騎樓或無法設置停車空間之人行步道(約估 30%)。則建議可以參考台中市建築物附建防空避難設備或停車空間繳納代金及管理使用自治條例(如附件)以繳交代金方式解決。
因為一F 即要做店舖又要作停車空間，其停車空間與店舖要作一小時防火時效之區隔，且店舖又因隔停車空間後往往面積太小，不易使用。建議不要浪費一小時防火時效之隔間費用，且完全合法使用店舖以繳交代金處理之。
- 二、另外一種地面停車空間前院可以停車，只是可能深度不足，有部份需停在陽台、雨遮或 2F 投影線甚至少部份停在一F 室內(約估 20%)，這種情形我們建議依現有法令即可解決，目前法令在 2F 投影線以內之停車空間可以實際面積扣除，其他部分需計入容積，如出入口需留 1.2M 走道需計入容積，其他實際停車空間可以免計入容積。
- 三、其他則有真正 1F(地面層)做停車空間(約估 50%)，而其住宅單元皆在 1F 以上且沒有違規的情形，例如我們舉的案例。
- 四、綜合整理：
依上列一、二、三種情況，實際上只有第一種情況違規較為嚴重，可否不要貿然取消地面層停車空間之免計入容積，而改用請各縣市自訂停車空間繳交代金辦法，鼓勵採用繳交代金方式解決目前之爭議。

台中市建築開發商業同業公會

法規委員：呂永豐建築師

0937-599303

臺中市建築物附建防空避難設備或停車空間繳納代金及管理使用自治條例

中華民國 93 年 8 月 31 日府法規字第 09301341122 號令發布全文九條

並「廢止臺中市建築物附建防空避難設備或停車空間繳納代金及管理使用辦法」

中華民國 94 年 4 月 20 日府法規字第 0940068625 號令修正第 6 條條文

中華民國 97 年 2 月 14 日府法規字第 0970030063 號令修正第 6 條條文

中華民國 99 年 3 月 22 日府法規字第 0980333655 號令修正公布

第一條 本自治條例依建築法第一百零二條之一第二項規定制定之。

第二條 建築物有下列各款情形之一者，得由起造人申請以繳納代金替代應附建防空避難設備：

- 一、應附建之防空避難設備，面積在三十平方公尺以下者。
- 二、因基地地面以下為流沙、岩石層或地質特殊，開挖地下室確有困難者。
- 三、建築基地為山坡地或特殊地形，開挖地下室確有困難者。
- 四、建築物因辦理變更使用執照需增加附建防空避難設備者。
- 五、其他特殊情形，設置防空避難設備確有困難者。

第三條 新建或增建建築物有下列各款情形之一者，得由起造人申請以繳納代金替代應附建停車空間：

- 一、依都市計畫法令或建築技術規則規定，應附建法定停車空間數量在五輛以下者。
- 二、因基地地形特殊或都市計畫限制，車輛無法通行進入者。

第四條 建築物變更使用有下列各款情形之一者，得由所有權人申請以繳納代金替代應增設或取消之停車空間：

- 一、建築物因辦理變更使用執照需增加附建停車空間者。
- 二、已領得使用執照之建築物，原已附建法定停車空間數量在五輛以下，申請變更使用執照取消原已附建法定停車空間者。
- 三、已領得使用執照建築物，設置於地下層停車空間因結構補強或增設必要機電設備，致法定停車空間不足者，其不足部分。
- 四、已領得使用執照之建築物地面層設置之室內停車空間，每棟在二輛停車位以下，申請變更使用執照取消原已附建法定停車空間者。

第五條 應繳納之代金計算標準，依下列計算公式核算：

應繳納代金之總額=〔建築物法定工程造價×造價係數+建築基地當期公告現值×建築基地面積÷建築物總樓地板面積〕×防空避難設備面積或停車空間面積。

前項公式面積單位為平方公尺，價格單位為新臺幣元/平方公尺。造價係數在停車空間為二，防空避難設備為四；停車空間面積每一車位以二十平方公尺計算。建築基地當期公告現值為繳交代金當時之公告現值。

前條建築物於民國七十三年十一月七日以前已領得使用執照者，其應繳納之代金依第一項規定總額八成計算。

第六條 申請人申請以繳納代金替代建築物防空避難設備或停車空間時，應檢具同意書併同建造執照（含變更設計）或變更使用執照申請書，向臺中市政府（以下簡稱本府）提出。

前項代金，應於領取使用執照或變更使用執照前繳交，代金總金額超過新臺幣三十萬元者，其超過部分得準用臺中市都市計畫住宅區變更為商業區回饋金分期繳納作業辦法規定，向本府申請分期繳納。

第一項之同意書應載明以代金所興建或購置之防空避難設備或停車空間，其所有權歸屬臺中市，並由本府管理使用。

第七條 依本自治條例繳納之代金全部繳入臺中市公有停車場作業基金，統籌集中興建或購置停車空間及防空避難設備。

第八條 依本自治條例繳納代金興建或購置之防空避難設備及停車空間，登記為臺中市所有，管理機關為本府。

第九條 本自治條例自公布日施行。

有關建築技術規則建築設計施工篇 第 162 條修正案預告期間各單位意見檢討會議

99.11.03

三、臨時動議：

壹、前言

有關技術規則第 162 條修正案第三款前段提及：

建築物依都市計畫法令或本編第 59 條規定設置之停車空間，獎勵增設停車空間及未同時設置獎勵增設停車空間之自行增設停車空間得不計入總樓地板面積。其語意即建築物除法定停車位外加獎停可全部免計容積，或是法定加沒有獎停而全改為自行增設的，才可免計入容積。即法定(A)、獎停(B)及自行增設(C)，只能 A+B 或 A+C 免計入容積，不得 A+B+C。

貳、困擾

我們以為這樣的法令將有下列(一)(二)(三)項困擾：

(一) 停車獎勵即將取消或回歸其獎勵精神，停獎將慢慢減少甚至歸“零”。

目前有許多都市計畫地區，規定有容積上限 1.5 倍，例如竹北、高鐵特區、台科大特區、台中市舊市區的住二、住三、商一、商二用地均有容積上限 1.5 倍的規定，其獎勵內容大致為開放空間上限 30%、獎停上限 20%，另外 5~9% 為大基地開發獎勵。請問取消獎停的 20% 後容積上限 1.5 倍永遠做不到，這個的上限對建築師而言豈不是緣木求魚。

(二) 另外我們目前的法定停車為 150 m² 一輛，往往不能滿足一個 60 坪~70 坪的住宅需求，一般台灣沒有捷運的都市，如桃園、中壢、竹北市、新竹、台中、彰化、嘉義、台南等等都會型城市，一戶二至三部車屬正常現象。

現在我們以一個 60 坪的住家來計算車位

$60 \text{ 坪} \times 0.8 \text{ (扣除免計容積之公設部份)} = 48 \text{ 坪}$

$48 \text{ 坪} \times 3.306 = 158 \text{ m}^2$ ，約可作一部法停，另外假設獎停用到 20% 滿， $158 \text{ m}^2 \times 20\% = 31.6 \text{ m}^2$ (因獎停而得到的獎勵面積)

$31.6 \text{ m}^2 \div 25 \text{ m}^2 \text{ (一部獎停可以得到的面積)} = 1.26 \text{ 部車}$

另外增加的容積亦需法停所以 $1.26 \text{ 部車} \times 0.8 = 1$ (實際可能得到的車位)

如果這個 60 坪的住戶需要(法停 1 輛 + 獎勵 1 輛)以上的車子，則一定要作自設停車，否則將無法滿足此戶的需求。

- (三) 一旦 162 條修正正式實施那天所有停獎自然就全部取消了，為什麼？因為一部獎停最多只獎勵 25 m^2 ，還有 16.67 m^2 及 12.5 m^2 ，試問一部獎停要計入 40 m^2 的容積，而獎勵值只有 $25 \text{ m}^2 \sim 12.5 \text{ m}^2$ ，在總樓地板面積的原則下，誰會去作獎停來換獎勵面積呢？
- (四) 在未將停獎回歸其獎勵精神前，建築師可以將所有獎停車位集中設在防空避難室，因防空避難室可以兼停車空間，而防空避難室又可以整層扣除免計容積，所以上述的規定其實沒有什麼意義。
- (五) 本修正條文的“修正說明”欄最後一段意思好像為免浮濫設置及地下室開挖過大並減少虛坪，爰規定未同時設置獎勵增設停車空間之自行增設停車空間，始得不計入總樓地板面積，這段的說明似乎在說自設的太多還是獎停的太多呢？獎停其實有其上限 20% 且又要歸“零”了，至於自行增設目前應在鼓勵範圍內。所以實在看不出訂這條款的用義在那？
- 補充說明：技術規則第 59 條說明(二)：第二類所列停車空間之數量為“最低”設置標準……。若全部停車只有法停或只能法停加 20% 獎停或法定加被認為超挖的自行增設停車(3 選 2 不能 3 選 3)，皆很難達到社會大眾對停車位之要求。

參、建議：

回覆本條文依然同意不論法定、獎停或自行增設皆可不計總樓地板面積，若要防範地下室開挖過大減少虛坪，可以以法停的 2 至 3 倍為獎停及自行增設停車的上限，亦可以在技術規則第 59 條說明(二)：第二類所列停車空間之數量為“最低”標準……加註每一居住單位最多四輛車為限等。