

## 香港房屋經理學會法律講座

### 屋苑停車場管理

香港大部分屋苑或大廈都有停車場，因此停車場的管理成為了物業管理的重要一環，但很多時大廈公契都沒有就大廈停車場訂立明確的規定，令大廈停車場管理變得困難重重。要妥善及合法地管理大廈停車場，首先要清楚理解香港的法例對停車場管理有甚麼規定或限制，亦要留意普通法案例的判決對法律原則的詮釋和應用。本文會為香港有關大廈停車場管理的法例及個案作出基本的介紹和解釋，讓讀者對這一方面多點瞭解。

#### (一) 香港法例

##### i. 私家路管理

《道路交通（私家路上泊車）規例》（香港法例第 3740 章）適用於管理私家路的泊車事宜。該例例第 8 條訂明私家路的擁有人或其授權人可在私家路的入口置「私家路」的標誌，第 11 條訂明在這些私家路的擁有人或其授權人可以將該私家路任何地方定為限制泊車區，並在該地區放置相關的限制性標誌。如果有人違反這些標誌在該私家路上停泊，私家路擁有人或其授權人可以在以下特定情況下鎖上或移走這些違泊車：(i) 車輛無人看守而司機亦不知所踪；或 (ii) 私家路擁有人或其授權人要求司機移走車輛，但司機拒絕或無法將其移走。另外，除了以上情況外，私家路擁有人或其授權人只可在以下地方進行鎖車：(i) 該車輛停泊所在的限制泊車區；或(ii) 該車輛移離該限制泊車區後所放置的地方。

私家路擁有人或其授權人如根據上述條例鎖上車輛，可扣留該車輛直至有關費用已按該條例附表 2 的規定繳清。如果該車輛在三天內無人認領，私家路擁有人或其授權人應參閱該條例第 12 條的程序處理，即以掛號信告知車主要把車輛移除，否則該車輛將成為政府財物，同時將該信件的副本寄給警務處處長等等。如該車輛仍無人認領，根據該條例第 12 條，私家路擁有人及其授權人應將該車輛交由警務處處長處置。

##### ii. 停車場的公用部分及行車道的管理

根據《建築物管理條例》（香港法例第 344 章）第 2 條對「公用部分」的定義，公用部分指公契有指定的部分或在該條例附表一有列明的部分。該條例附表 1 沒有特別提及停車場或行車道，但如果大廈公契亦明確界定公用部分，那麼根據該條例第 2 條停車位範圍外的地方是大廈的公用部分。按照該條例第 14 條賦予大廈業主立案法團對公

用部分的權力，大廈法團是可通過對停車場的公用部分的控制、管理、行政事宜及其翻新、改善或裝飾的決議的。

如上段所述，若大廈公契無明確界定公用部分，停車位範圍外的地方是大廈的公用部分，因此該條例第 34I 條的規定適用，即任何人如未獲業主委員會的批准，則不能將該些公用部分改為自用，或使用該些公用部分以致不合理地干擾或危害其他業戶。換言之，任何人都不能佔用停車場的公用地方。

## (二) 案例分析

### i. 法團執行公契條文的權力

很多時候，因為行政或其他原因，大廈法團或物業管理公司都未必會在第一時間向違反公契條文的業主採取法律行動。衡平法 (equity) 中有些原則，為了保障被告人的利益，禁止原告人在「默許」被告人的行為後再向被告採取法律行動。在金豪工業大廈業主立案法團對譚榮柏 HCA2137/2006 一案中，原告人控告被告人違反公契，將升降架放置在其車位上，但被告人反駁他於 1998 年已這樣做，但原告人從來沒有干預，因此原告人應受制於衡平法中有關延遲提出訴訟 (laches) 及默許 (acquiescence) 原則。法庭裁定，根據《建築物管理條例》第 18(1)(c) 條，大廈法團是有法定責任執行大廈公契的條文，因此大廈法團是不受有關默許的原則所約束以致不可向違約的業主採取法律行動的。

然而，雖然大廈法團不會受這些原則約束以致不可採取法律行動，但延遲提出訴訟及默許都是衡平法的辯解原則，可能會影響一些衡平法的賠償方法例如禁制令，因為法庭在衡平法有很大的酌情權，會先考慮及平衡各種因素才決定是否批准禁制令的申請。在 Guardian Property Management Ltd and Another v. Lui Man Ho LDBM83/1997 一案中，被告人是車位業主並在其車位自行安裝鐵閘長達 13 年。原告人 (管理公司及法團) 以被告人違反公契為由，向法庭申請禁制令。法庭考慮到大廈法團在 13 年間沒有採取過任何法律行動，屬於不合理的延誤 (laches)，令被告人以為大廈法團不會執行相關公契條文。另外，有關鐵閘沒有對其他停車場使用者造成不便，而被告人是因為其專業 (賽車手) 所須才安裝鐵閘。土地審裁處考慮及平衡各因素後，拒絕頒發禁行令因為這會對被告人不公平，只發了聲明指被告人違反了公契條文。由此可見，大廈法團延遲對違規行為提出訴訟可能會對影響法庭頒發禁制令的機會。

上述金豪工業大廈業主立案法團對譚榮柏的被告人亦指出原告人容許其他業主在車位上設置圍欄、鐵閘等，又容許訪客在上落貨範圍及通道泊車，指控原告人只對被告人提出訴訟是不公平的行為。原告人指法團曾就上述違反公契行為向有關業主採取行動，亦禁止訪客違規泊車。法庭考慮雙方證供後，認為「即使其他業主違反大廈公契，

這不等同被告人不用遵守大廈公契。同樣，即使原告人沒有向其他違約的業主採取行動，這亦不等同原告人必然不能向被告人採取法律行動。」即被告人不可以原告人針對個別違反公契的人士為抗辯理由。

*The Incorporated Owners of Hipway Towers v. Wong Chi Kit* LDBM164/2000 的裁決亦有討論有關大廈法團針對個別業主及延遲提出訴訟的法律問題。此案的被告人是三個車位的業主，他保留了上任業主在該車位內留下的違建物、車棚，而這些違建物遮蓋了一條屋苑公用的煤氣喉。原告人提出就被告人違反公契提出訴訟，但被告人反指大廈天台及法團主席的單位內都有違建物，但原告人卻不控告這些業主。法庭認為這不是合理的抗辯理由，因為天台上及法團主席單位內的違建物沒有佔用公用部分，而且原告人有就這些違建物收取管理費，但被告人從沒有為他的違建物繳交任何管理費。最重要的是，原告人曾多次向被告人發出警告，但這不代表原告人放棄透過法律行動執行公契條文，因此即使原告人延遲執行仍沒有損害被告人的利益。被告人另一個抗辯理由是：原告人作為大廈法團亦有在大廈的公用部分加建會議室及其他設施，因此原告人亦有違反公契條文，不應控告被告人。法庭不同意被告人的說法，因為被告人的違建物遮蓋著一條公用煤氣喉管，對大廈有真切的危險性外，亦阻礙空氣流通。法庭最後頒令被告人必須將車位內的違建物拆除。

#### ii. 屋苑或停車場公用部分的管理

當然，在未獲得大廈法團的批准下在屋苑或停車場的公用部分泊車是違反了公契和《建築物管理條例》第 34I 條。但如果車主在自己擁有的土地範圍內泊車時有部分車身進入了屋苑或停車場的公用部分的話，大廈法團仍可向法院申請禁制令。在楓林花園第三期業主立案法團對陳楚麗及其他人 HCA2216/2006 一案中，原告人法團擁有建華路其中一段的土地權，並控告第三被告人將車輛停泊在原告人的公用部分內。第三被告人稱他的車輛並非整個車身都停泊在該公用部分內。法庭不接納這個抗辯，指出只要有部分車身進入原告人的土地範圍中，便是佔用了該屋苑的公用地方作私人泊車用途。第三被告人又指出，該屋苑的公契准許其他行人和車輛使用原告人擁有的私人路段，而且公眾亦享有該路段的通道權，因此原告人不可控告被告人停泊在該路段中。法庭亦不接納第三被告人的論點，認為即使公眾人士、消防車、警車、救護車等都有權使用該路段，這亦不代表上述車輛可以將車停泊在那裡，因此被告人不得使用或佔用該屋苑的公用地方作泊車用途。至於大廈法團應該如何處理違例泊車，法庭指出除了以勸喻、警告及發律師信等形式外，大廈法團亦可引用《道路交通（私家路上泊車）》規例申請禁制令，禁止車主在屋苑或停車場的公用部分違例泊車。

明顯地大廈法團有權執行大廈公契及防止大廈的公用部分被佔用，但大廈法團有沒有權力容許業主在大廈的公用部分泊車，並設立一些規則，如業主違反這些規則便須向

法團繳交罰款呢？龍珠島別墅 F1 至 F7 座業主立案法團 訴 何正行 LDBM155/2014 一案中，由於該屋苑的停車場車位不足，法團容許業主／住戶在該屋苑的路旁空間泊車。車主需申請《入閘證》，並簽署使用條款：不可連續停泊在同一車位超過一星期，否則會被鎖車而車主須繳付每天 320 元的解鎖費。被告人將車輛停泊在同一路旁車位多於 7 天，管理公司因此鎖車。管理公司有通知被告人鎖車一事，但被告人沒有甚麼回應。鎖車時間超過 500 天，累積解鎖費過十萬元，但被告人拒絕付款，因此該屋苑法團申請強制令及要求被告支付解鎖費用。

首先，就該屋苑法團可否容許業主在該屋苑公用地方泊車一點，法庭指出這視乎公契條文的規定。該屋苑的公契訂明管理委員會有權制訂和更改《內部規例》(House Rules)，就屋苑各單位、屋苑本身、設施和設備的使用對佔用者和訪客作出規限。該屋苑公契另有條文訂明各業主須互相契諾遵行和同意受內部規例約束。因此，原告人是有權通過控制泊車的事宜，並准許該屋苑的業主在公用部分泊車，但亦可設立一些限制，禁止業主在特定情況下泊車，而每位業主都須遵從有關指令。

除了該屋苑的業主外，佔用人亦須遵從這些指令，即使他們不是公契的締約方。這是因為根據《物業轉易及財產條例》(香港法例第 219 章)，如果有關契諾關乎土地本身，而且契諾的原意是須隨土地轉移，那麼大廈法團便可向土地的佔用人強制執行限制性的契諾 (negative covenant)，即可根據《內部規例》禁止佔用人在某一個停車位上停泊超過 7 天。如果佔用人拒絕遵從，該屋苑法團可申請強制令，申索根據契諾應付的款項及申索損害賠償。除此之外，由於《建築物管理條例》第 34I(b) 條對公用部分的規管是適用於「任何人」，而「任何人」不單包括業主，亦包括佔用人，因此該屋苑法團亦可引用該條例起訴被告人。由於不遵從上述條例的後果是「違反公契對他施加的責任」，因此除非涉及長期的非法佔用公地方而構成逆權侵佔，否則土地審裁處對有關訴訟是有司法管轄權的。

然而，由於遭霸佔的地方屬公用部分，原意是免費供人使用的，原告人可否向被告追討損失，而損失應如何釐定？法庭認為這不是一個問題，因為「普通法是一個非常務實的法律體系，當非法佔用者佔用他人的地方但沒有招致被佔者任何損失時，量度賠償的準則，將會是非法佔用者使用土地該付出的價值，作為佔用費用。」

龍珠島的另一項爭議為：雙方已約定若車主違反入閘證的使用條款便需付「解鎖費」每天 320 元，這條款可否執行？合約法有一個法律原則，如果法庭認為這個費用不合理，即構成一個罰款條款 (penalty clause)，按合約法是不能執行的。根據案例，在決定條款是否可執行時，法庭須考慮到以下兩項：(1) 有否任何合理利益 (legitimate interest) 須由該條款來保障？如有，(2) 會否加諸違約者一個完全不成比例 (過度、過份或不合情理) 的額外責任？在此案中，法庭認為該屋苑的車位嚴重不足，該屋苑法團不准住客在同一車位停泊超過一星期的原因是讓各住客能公平使用有限車位，因此加

入有關鎖車費的條款是為了保障法團所有住戶的利益。就此，原告人有一個合理利益須要保護。至於每天\$320 的費用是否合理，法庭認為可參考本地罰則的法律或其他停車場的收費。根據《道路交通（私家路上泊車）規則》附表 2 規定「存放」費用為每天 320 元，其性質與「解鎖費」相同。另外，該屋苑附近的停車場泊車費為 455 元一天。考慮以上各項因素後，法庭裁定原告人訂立每天 320 元的費用並不過份、過度或不合情理，此條款雖具阻嚇性但不是懲罰性，因此是可以執行的。

最後，如果被告人不服從法庭命令移除車輛，原告人是否有權移除該車輛？法庭認為若該屋苑公契內無明確賦予法團權力去移除車輛並將之棄置，如法團強行移除便會成為一名非自願的受寄人(involuntary bailee)，將受到受寄人的責任規範。而且，《高等法院規則》(香港法例 4A 章)第 45 號第 8 條規則只授權原告人在上述情況移除物件，並沒有授權原告人將有價值的東西棄置。因此，法庭認為較好的辦法是原告人將該汽車視為有價，並申請扣押債務人財產令狀(writ of Fieri Facias)，將車輛拍賣出售。這代表了大廈法團是不應隨便將違泊的汽車移除並棄置的，應循有效法律途徑處理違泊車輛，以免付上不必要的法律責任。值得注意的是，在此案的裁決中，法庭指出解決違例泊車的最快的方法其實是按《道路交通（私家路上泊車）規例》第 12 條處理。

大廈法團固然有權使用及管理大廈停車場的公用部分，但大廈法團須留意，此權力並不是可受限制的。在 *Chow Kwok Woon Ping v. The Incorporated Owners of Grand View Court* LDBM270/2002 一案中，原告人是該大廈兩個相連車位的業主，而被告人為該大廈法團。被告人在停車場放置了一個櫃檯及建造了一個電掣房，被原告人指阻礙她使用其中一個車位及使用行車通道進出其車位，因此被告人違反該大廈公契及《建築物管理條例》。原告人要求被告人(i) 拆除櫃檯及電掣房，及(ii) 賠償損失。被告人則指出，該櫃檯及電掣房位於大廈的公用部分，沒有侵佔原告人的車位，因此被告人沒有違例。法團認為即使被告人只在大廈的公用部分放置物件，但如果該些物件的確阻礙了停車場的使用人士經有關通道進出大廈，便會違反了公契及《建築物管理條例》第 34I(1)(b)條。而且，該大廈公契亦訂明大廈業主有權使用該大廈之出入口、樓梯、平台通道和電梯，而被告人放置的物件不合理地干擾原告人行使這些權利，亦造成滋擾和危險，因此法庭命令需拆走該櫃檯及電掣房。

至於原告人可以追討甚麼賠償，法庭認為由於原告人自己佔用了該車位三分一的地方興建了相連車位的牆和捲閘，因此原告人本身已不能正常地使用或租出該車位。另外，被告人的物件是放在大廈的公用部分而侵佔了原告人的車位。因此，就算法團的物件阻礙了該車位的進出，都不會造成原告人金錢上的損失，因此法團無須賠償。

有很多大廈停車場的車位使用人都會將超過一輛車停泊在其車位內，大廈法團對應如何處理這些個案呢？*The Incorporated Owners of Lai Shing Garden v. Tsang Chui Yung* LDBM162/2000 便是其中一個例子，該案被告人在車位內停泊超過一部車輛。法庭

認為，該大廈公契的條款針對的是停車位的用途，而不是在停車位的範圍內車主可以停放多少部車輛的問題，因此被告人停泊超過一部車輛本身是不會違反大廈公契的。然而，如果被告人的其中一部車輛超過了被告人車位的範圍，便是佔用了公部分，即違反了該大廈公契和《建築物管理條例》第 34I 條的規定。因此，此類型的個案該如何處理視乎大廈公契有否禁止車位業主在車位內停泊超過一部車輛。

### iii. 發展商保留車位擁有權／大廈法團對停車場出入的控制權

很多大廈的發展商都會將所有單位出售，但留下部分停車位的擁有權。這情況下，大廈法團對於該些停車位、甚至整個停車場的控制權都變得不清晰。有時候，大廈法團會向發展商租用這些車位作為公眾上落貨區，但原來這些租約是有機會違例的。*On Loong Investment Company Limited and Another v. The Incorporated owners of Wah Luen Industrial Centre and Others* HCA341/2014 中，法庭指出如果地契的特別條款有指明發展商不可將車位與不可分割業權分開出租或分開兩者擁有權、或發展商只可將車位出租予已經在該土地上擁有至少一份業權份數的人的話，發展商不可在不連同任何不可分割業權份數的情況下將車位出租給大廈法團或管理公司，否則會違反地契。

在此案中，該大廈法團曾向發展商租用該些車位讓訪客作為上落貨用，而法團在停車場口亦設置了閘巴及收費亭。法團在租約完結後，亦有向其他車位的業主借用車位，並繼續控制停車場的出。發展商其後控告該大廈法團因為繼續容許車輛進入停車場內並停泊在他們的車位上，從而造成了民事侵害(trespass)。就被告人有可否侵害發展商的車位，法庭裁定被告人沒有意圖侵害，因為它和管理公司已提醒職員不要指示車輛停泊在發展商的車位上，並通知該大廈的單位業主不要再在該些車位泊車。即使被告人對停車場的出入有控制權，這不代表它對發展商的車位有佔用或控制權。因為停車場裡有其他車位是由其他業主擁有的，因此就算被告人向停車場訪客收費，這亦不代表訪客必然會停泊在發展商的車位上。而且，發展商的車位本身沒有任何屏障阻止車輛出入，除非被告人經常指示訪客停泊在該些車位中，否則不當作是對該些車位有控制權。最後，被告人有否「指示」訪客停泊在該些車位是一個事實性的問題。如果它只是「促進」(facilitate)了侵害，而非「引致」(procure)了侵害，則沒有民事責任。此裁決的意思是，如果有多於一人擁有停車位的業權，大廈法團可控制停車場的出入而不構成民事侵害。

這案的另一個爭議點與該大廈的用途有關。發展商的車位是位於大廈上落貨平台旁邊的。該大廈是工業用途，如果發展商不容許單位業主使用這些車位上落貨，將對業主造成不便。該大廈法團因此提出反申索，指發展商禁止單位業主使用該些車位，即是「批予效力的減損」(derogation from grant)，違反了大廈公契的隱藏條款。「批予效力的減損」法律原則是賦權者不得在賦予權利的同時，剝奪用作行使該權利的手法。法庭認為決定發展商的行為是否構成「批予效力的減損」的重要因素是賦權者及授權者雙方

的共同意向，以及該手段對於享用權利的必要性。法庭裁定此案的發展商不准單位業主使用上落貨平台旁邊的車位不會構成「批予效力的減損」，因為該大廈公契指明該些車位由發展商獨立擁有而非公用部分，而且單位業主不會因為無法停泊車輛在該些車位而令公契賦予的權利完全無法享用。因此，即使工業大廈的發展商擁有的車位在上落貨平台旁邊，發展商仍有權禁止大廈單位業主使用該些車位。

#### iv. 停車場車位的界線和使用權問題

Wong Lim and Chan Yim Tung v. The Incorporated Owners of Cambria Court LDBM39/2013 一案是有關停車位的界線問題。原告人擁有該大廈停車場的一個車位，曾在界線角落種柱去保護其車輛，但遭大廈法團拆走並重新劃線。這案件的爭議是該車位的正確界線位置。法庭就這問題訂立了一些參考方針：(i) 轉讓契約的圖則通常只用於識別有關車位，不能用作確認車位的位置；(ii) 屋宇署認可的地契圖則，如已在土地註冊署登記，應作為確認車位正確界線的依據；(iii) 如果停車場落成時，相關政府部門（如屋宇署）在檢察後發出「滿意紙」，可證明停車場的建成是遵守地契的條款。因此，可以合理地假設當時的車位界線是正確的，除非有相反的證據；(iv) 車位業主的擁有權只限於認可的地契圖則中規定的位置、尺寸及界線。日後處理有關停車位界線的問題時，可參考此案中法庭的意見。

很多時，屋苑單位的註冊業主都會將其車位出售給非屋苑住戶，因此車位的業主並非屋苑的單位業主，有時候其使用權會受災難性影響。Chan Pui Ling v. Kai Shing Management Services Ltd [2014] HKCU 762 便是一個例子，而該大廈法團以原告人非單位業主為由，拒絕申請人、即有關車位的業主使用其車位。就申請人可否使用其車位的問題，法庭採取了一個較為強硬的態度。該地契條款註明：「停車位的用途只限於停泊住客、大廈佔用人、其訪客、商場及幼稚園訪客的車輛...」。法庭認為即使申請人是車位的業主，但都不屬於上述人士之一，因為該條文是規定該屋苑的業主或住戶才有權使用。由於申請人不是該屋苑的業主或住戶，因為她沒有權利使用其車位。

雖然根據地契原告人是沒有權利使用其車位，但她指出地契條款應由政府部門執行，而非被告人。法庭不認同，因為該大廈公契的條文給予大廈經理人責任及權力補救任何違反地契的情況，因此公契經理人可以合法地禁止申請人使用其車位的。