

法律知识学习园地



——住宅小区内车位、车库的权属规则探析

2015 年第 1 期

主 编： 盛惊宇

编 辑： 兰腾

局（沪）法律事务部 主办



正文

截至 2014 年年底，我国机动车保有量达 2.64 亿辆，伴随房地产行业的日渐成熟，功能俱全且配套设施完善的小区大量涌现，停车场的应用也趋于普遍，有关停车场的权属争议、合同纠纷也日渐增多。我国《物权法》第 74 条规定：“建筑区划内，规划用于停放汽车的车位、车库应当首先满足业主的需要。建筑区划内，规划用于停放汽车的车位、车库的归属，由当事人通过出售、附赠或者出租等方式约定。占用业主共有的道路或者其他场地用于停放汽车的车位，属于业主共有。”这一规定为停车场的权属纠纷提供了一定的依据，但无法解决实践操作中层出不穷的法律问题。

一、 住宅小区车库、车位的权属及分类

（一）住宅小区内专有车库、车位

专有车库是以停放车辆为目的分设于室内或室外，与其他车库有明确界分的建筑空间。专有车位是以停放车辆为目的设置在地上或地下的属于开放式空间的场所。这一类车库、车位的共性是可以成为《物权法》中建筑物区分所有权的专有部分。《最高人民法院关于审理建筑物区分所有权纠纷案件具体应用法律若干问题的解释》（法释[2009]7号）第二条规定：“建筑区划内符合下列条件的房屋，以及车位、摊位等特定空间，应当认定为物权法第六章所称的专有部分：（一）具有构造上的独立性，能够明确区分；（二）具有利用上的独立性，可以排他使用；（三）能够登记成为特定业主所有权的客体。”专有车位、车库符合上述规

定，可以成为建筑物上的区分所有权的专有部分：首先专有车库、车位物理上相对独立，可以通过墙体及地面划线等方式明确区分，其次专有车库、车位可以单独排他地出售出租给他人使用，再次，专有车位及车库在符合法定条件的情形下可以依法办理产权证书。专有车位、车库的所有权应属开发商，即车位、车库的建设者所有，开发商有权将其出售、或出租给他人以获取收益。

（二）住宅小区内的共用车位

共用车位是指，小区建筑区划内规划之外占用小区共有的道路或其他场地修建的车位。我国《物权法》第74条规定：“占用业主共有的道路或者其他场地用于停放汽车的车位，属于业主共有。”共用车位所在的面积包含在业主所共有的建设用地使用权面积之内，因此，共用车位应属于全体业主共有，由全体业主共同使用。和建筑物中的其他共有部分一样，业主可以通过支付一定对价取得共用车位的专有使用权。这部分车位由业主委员会或者物业公司管理，收益应归全体业主共有，开发商及物业公司无权占有或使用。

（三）住宅小区内人防工程改造车位

人防工程改造车位，是指小区内建筑物人防工程直接改造而成的车位。我国《物权法》第五十二条规定“国防资产属于国家所有。”我国《中华人民共和国人民防空法》第五条规定“国家鼓励、支持企业事业组织、社会团体和个人，通过多种途径，投资进行人民防空工程建设；人民防空工程平时由投资者使用管理，收益归投资者所有。”因此人防工程改造车位的产权归国家所有，但该部分车位的收益权应归投资者所有。人防工程的投资者是小区的开发商还是小区全体业主在实践中存在争议，我们认为，确定人防工程的投资者应视人防工程投资成本是否列入商品房销售价格中而定。换言之，若开发商在建设工程招标时把人防工程造价列入了成本预算，竣工成本核算中也包括了人防工程的建设成本，业主购买商品房的价格中已经包括了人防工程部分的建设成本，则人防工程的投资者为小区的全体业主，人防工程改造车位的收益权应归全体业主共有；若开发商未将建设人防工程的成本列入建设商品房的成本，业主购买商品房的价格中并未包括人防工程部分的建设成本，则人防工程的投资者为小区的开发商，开发商享有人防工程改造车位的收益权，有权以出租等方式取得车位的收益。

二、车位、车库使用权益—对我国《物权法》第74条第一款的争议分析

如本文开头所述,《物权法》第74条第一款对小区内停车位、车库的使用及权益问题进行了明确规定。“建筑区划内,规划用于停放汽车的车位、车库应当首先满足业主的需要。”可见立法者在确定车位、车库权属时充分考虑了小区业主对于车位、车库的使用权益,但细加分析该规定却过于笼统,缺乏可操作性。

(1) 何为“首先”?

第一种观点认为“首先”意指在同等条件下,业主享有本小区车位、车库的优先购买权或优先承租权,则开发商对于小区内的车位、车库在出售或者出租时,就应当通知业主,并且在同等条件下,业主优先于本小区外的第三人购买或租赁。但我们认为,业主优先购买权或优先租赁权的行使是以开发商与小区外第三人达成购买意向,业主与业主外的第三人具同等条件为前提的,开发商可以轻易抬高小区车位、车库的价格,使业主无法承受进而合法出租、出售给小区外的第三人,该规定保护业主权益的目的无法真正实现。

第二种观点认为“首先”意指在合理期间内对开发商将车位、车库出售给第三人加以限制,在满足了业主需求后若有剩余车位则可将其出售、附赠或出租给小区外的第三人。但如何确定合理期间又给法律实践带来的新的问题,小区不同的区位、品质、销售市场及小区业主自身条件等多种因素决定了业主停车需求的不确定性,无法通过划定统一的期限从而达到保护业主停车需求的目的。

《最高人民法院关于审理建筑物区分所有权纠纷案件具体应用法律若干问题的解释》第五条规定“建设单位按照配置比例将车位、车库,以出售、附赠或者出租等方式处分给业主的,应当认定其行为符合物权法第七十四条第一款有关‘应当首先满足业主的需要’的规定。前款所称配置比例是指规划确定的建筑区划内规划用于停放汽车的车位、车库与房屋套数的比例。”可见,司法解释为理解与适用《物权法》第七十四条第一款提供了依据,即用“配置比例”作为“首先满足业主需要”的标准。业主停车的利益需要得到保护,但开发商在短时间内收回车位、车库的投资的合法权利也应受到法律的保护,如果一味保护业主的停车权益而不允许或严格限制开发商将闲置的车位、车库出售、出租给第三人,不仅影响开发商利益,且不符合《物权法》物尽其用的良好愿景。上述司法解释对于平衡业主及开发商的利益关系具有一定的可行性。车位、车库的配置比例由规划行政主管部门综合考虑小区的停车各种相关因素确定的,开发商按照配置比例

建设并处分车位、车库有了较为明确的依据。

(2) 何为“满足业主需要”？

“业主需要”的含义是指业主使用车位的需要，还是扩大范围至业主的投资需要在实践中亦存在争议。我们认为“需要”应当是业主停车的基本需求，而不应是业主的投资需求。就车位、车库的天然属性来看，车位、车库是为满足小区业主停放车辆的便利而设置；从小区车位、车库的实际使用情况来看，小区的车位、车库数量也不足以支撑小区业主的投资需求。因此，法律旨在保护业主使用小区车位的需要，业主如果购买车位、车库用作投资，不应得到法律保护。值得注意的是，业主使用车位、车库的数量不应局限于一户一个，业主经济条件的不同决定了对于停车使用需求的不用，只要业主对于车位、车库确有合理需要，又对其他业主的需要不造成影响，均应首先得到满足。

(3) “满足业主需要”的义务主体

我们通常理解的小区车位、车库“应当首先满足业主需要”义务主体主要是指开发商。那么已经依法取得车位、车库所有权的业主，将车位、车库再次出租给他人，是否还应遵守“应当首先满足业主需要”的规则优先出租、出售小区的其他业主呢？有学者认为，该规则仅仅只约束开发商出售、出租车位、车库的情形，不能约束已经取得车位、车库所有权的业主的出售、出租行为。我们认为，该规则设立的目的是在于保护小区业主能够根据需要享有使用车位、车库的权益，而不是单纯限制开发商的对于车库、车位处分及收益的正当权利。而且若仅仅对开发商出售、出租行为加以限制，也无法保障“首先满足业主需要”的实现。因此，该规则的义务主体应泛指所有车位、车库的权利人，换言之，无论是开发商还是依法取得车位、车库所有权或使用权的业主再次出售或出租车库、车位的均应优先出售、出租给小区的其他业主。

(4) 当事人违反“应当首先满足业主的需要”的法律责任。

现行法律并没有对于当事人违反“应当首先满足业主的需要”的法律责任作出明确的规定。有一种观点认为，只有达到具有严重违法性的程度，损害国家利益或者社会公共利益，某一交易行为才应被认为无效，而开发商出售、附赠或者出租小区车位、车库的行为只涉及小区业主及小区外某第三人的利益，且不具备严重的违法性，《物权法》第七十四条第一款不应理解为强制性规范。但法学家

王利明认为“在没有满足业主合理需要的情况下,就损害了业主依法享有的权益,如果业主不能主张合同无效,相应的立法目的就无法实现。所以,我们认为,《物权法》第74条的规定,在性质上属于强制性规定,违反该规定而订立的合同,都应当被宣告无效。我们赞同第二种观点,因为若开发商或依法取得车位、车库的业主违反《物权法》第七十四条第一款的规定没有相应的法律约束,则意味着开发商或取得车位的业主为攫取高额利润可以将车位、车库任意处分给小区业主外其他人。出现前述结果将会背离《物权法》第七十四条第一款的立法初衷。因此我们主张,如果开发商违反了该规定出售或者出租车位,合理停车需求没有被满足的业主可以请求法院宣告该买卖行为无效或请求终止租赁关系。

三、 结语

小区车位、车库的权属争议的社会根源在于停车资源无法满足业主迫切的使用需要,《物权法》第七十四条第一款虽然创新地提出了“应当首先满足业主的需要”这一规则,但在实践中如何理解与适用该条款,使保护业主基本停车需求的立法初衷得以实现仍然是争议的焦点。我们建议立法机构、行政主管部门能够尽快出台相应的细则,使车位、车库相关法律法规更具有可操作性,既能最大限度保障业主日益增长的生活需求,又能有力保障开发商的合法权利,实现物的最大效用。