

由于供不应求又缺乏指导定价导致矛盾频发

# 停车位权属不明晰亟待立法明确

日前,北京市某小区一个停车位在网上拍出 138 万元的高价。

不少网友纷纷留言称,“以为是北京一套 138 万的房子,结果只是个停车位,打扰了”“138 万,在我们这里可以买两套房了”……

尽管 138 万元的价格创下了这一片区停车位成交价新纪录,但附近的居民对此并不感到意外。现实中,138 万元已经不是新纪录,北京市已有小区停车位卖出了逾 200 万元的价格。

为何停车位能卖出这么高的价格?供不应求为主要原因。

接受记者采访的专家认为,我国机动车保有量快速增加,远远超出城市的承载能力,导致停车位成为稀缺资源,小区各类停车位的权属亟待立法明确,以减少停车位纠纷。



## 价格居高不下 背离公共属性

在北京,停车位成交价折合成每平方米的价格后,比肩所在小区每平方米房价的现象不只出现在上述小区,百万元以上的停车位已经越来越普遍。

有媒体调查得知,中关村附近百万元停车位为数不少,豪华小区成为停车位的价格高地。据一位房产中介称,“房价每平方米 14 万元的万柳书院停车位成交价已突破 200 万元”。这个价格可在广西南宁购买两套 90 平方米的普通住宅。

值得注意的是,这些停车位的价格是如何制定的?开发商有权定价停车位吗?

记者查阅相关资料注意到,截至目前,我国尚未出台规范住宅小区停车位价格的法律法规。不少业主向记者反映,一个停车位卖多少钱,往往是开发商说了算。

中国人民大学公共管理学院副教授陈幽泓认为,小区停车位之所以纠纷多,是因为其具有两重性。

“问题的关键在于,停车位不仅是一种商品,还具有一定的公共属性。举例来说,如果小区停车难以解决,势必影响周边道路交通,对公众出行造成一定的影响。停车是战略性问题,与整个城市息息相关。销售停车位,不仅要考虑商业利益,还需要考虑公共利益。”陈幽泓说,“但现在公众对停车位的一些讨论,很少与法律规定和公共秩序联系起来。同时,天价停车位已经奇货可居,背离了公共利益,价格已经超过其实际价值。”

正是这样的两重属性,陈幽泓认为,小区内停车位不是纯粹的商品,“如果天价停车位影响了小区的公共秩序,让相当一部分业主的车辆无处停放,其实背离了物权法精神。虽然作为可以销售的商品,开发商和物业可以决定出售和出租价格,但天价会背离小区业主的利益,这与车位的公共属性并不相符”。

“也正是由于停车位具备两重性质,放开市场竞争,天价停车位还是会出现,并不能解决目前遇到的问题。另一方面,政府也很难直接插手停车位定价,因为这是行政干预商业交易。”陈幽泓说,此外,根据物权法,如果是已经出售的停车位,那么物权理应由业主,但如果是出租停车位,物业和开发商在这一问题上会有更多解释。

陈幽泓认为,对于严重偏离的价格,有关部门可以适当进行行政干预,“对停车位的定价并非易事,要集合专家学者,考虑周边商业停车位价格,用具体的数据进行分析,才能制定合理的价格区间”。

“天价停车位是因市场行为导致。要警惕的是,在政府房屋限价的前提下,通过搭售高价停车位,变相抬高房价的行为。”北京理工大学法学院副教授孟强认为,极高的价格势必让业主无法承受,无法停放的车辆将影响附近的交通,可以通过业主委员会与开发商和物业协

商,将停车位由售卖改为租赁。在这方面,法律是支持业主委员会的。

## 车位供不应求 导致纠纷频发

除了价格贵,小区停车位已成为近年来来越来越多纠纷的源头。北京市民王伟近几天喜忧参半,喜的是自己摇号多年,终于中签了机动车号牌,忧的是小区停车位非常紧张,买车之后停在哪里呢?

王伟居住在北京一个老旧小区里,小区建于上世纪 90 年代初,原本没有规划停车位。在王伟的印象中,早些年小区里的私家车不多,车主随意将车停在马路边、大树下,也不妨碍他人走路。

2010 年以后,小区里的车辆开始快速增加,马路边停满后,车主将路边大树之间的空地“开辟”成停车位。站在楼上往下看,满眼都是小轿车。车辆多了,纠纷随之增多。

由于小区没有规划停车位,有些车主图省事,就在地上加装地锁,以确保自己回到小区有位停车。但这种行为引起其他车主不满,他们合力将地锁拆除,结果引发双方口角和肢体冲突。

为了解决小区停车问题,经居委会协调,物业公司征得居民同意后,在小区内平整出两块土地,划出固定停车位,同时在小区马路一侧划出临时停车位,在另一侧划出禁停区。固定停车位由车主抓阄确定,临时停车位由车主共用。

在王伟买车之前,固定车位已经分配完毕。这意味着,王伟买车之后,必须在下班后与小区业主“抢”六七十个临时停车位。

而北京市民刘芸曾在两年前因停车位问题“大闹”物业公司。

“当时购买了小区二手房,特意与卖家确认地下车库有停车位,也在购房合同中注明了。但真正入住时,物业不认账,称购房合同不是他们签订的,要收回卖家原有的停车位,重新分配,我们家只能排队等停车位,但时间不确定。”刘芸向记者回忆,物业明确称卖家原本的车位不属于买家,“是属于开发商的,现在由物业管理,和买卖房屋没有关系”。

经过一番周旋,物业公司在地下车库的过道划出一个停车位给刘芸。

在孟强看来,物业无权干涉业主行使正当权利,物业只是服务公司,所以在业主依法行使买卖、所有权变更时,物业无权回收车位或是重新发放,“但如果业主事先与物业签订租赁合同,规定了只能本人使用,那情况就相反了”。

入住小区后,刘芸发现,关于停车位的纠纷几乎“三天一小吵五天一大吵”。

孟强对记者分析,地面停车位不具备任何配套硬件设施,占据的是小区业主的公共道路,容易产生物权纠纷。实际生活中的纠纷其

实一些是历史遗留因素。房屋出售时,采用分期出售的方法,当时拥有车辆的户主少,所以一些车位就出售给了小区以外的人,一些小区也存在车位规划不足问题。但随着生活水平的提高,拥有车的人越来越多,小区的停车位不够,引发很多争端。

## 法律依据不明 权属争议颇多

刘芸和接受记者采访的其他业主都表达了自己的疑惑,小区的停车位到底属于谁?

陈幽泓分析,在居民小区内,停车位可分为两大类,包括地面停车位和地下停车位,地面停车位又分为规划停车位和非规划停车位。

《中华人民共和国物权法》第七十四条规定:“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。”

据孟强介绍,我国物权法明确规定了车位要优先满足业主需要,但用词是“当事人”,“制定之初避免使用‘开发商’一词曾引起争议,但是物权的归属还是很明确的,开发商通过建造获得车位的物权。但随着业主购买,变成业主拥有车位的物权。停车位具备小区公共配套设施性质,业主不仅有优先的使用权,在购买和出租上也应该有优先权”。

“物权法对小区停车位已有相关规定。首先要注意的是,第七十四条中明确提到在建筑区划内,这意味着小区停车位要首先满足小区业主的需要,对车位的数量有一定配套比例。但第七十四条规定存在一定缺陷,对一些问题处理得比较折中。虽然最高法已经作出一些司法解释,但解释不够明确。比如,在小区车位为什么要满足业主需要这一层面,并没有明确答案。”陈幽泓说,“物权法是 2007 年出台的,随着房地产市场兴起,城市飞速发展,停车难已经成为大问题,法律也须与时俱进,根据实际情况作相应修改。”

“在实践中,地下停车场其实属于人防工程,政府对此也有一些相关法律规定,因此所有权存在一定争议。”孟强说。

陈幽泓则解释说,根据地下停车场是否属于人防设施,可以分为人防改建的地下车位和普通地下车位,“争议都非常大”。

在陈幽泓看来,争议的背后是停车位权属的法律依据不清晰,实践中对法律规定的落实也不统一。

1997 年 1 月 1 日开始实施,2009 年 8 月修订的人民防空法规定,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。不过,2007 年 10 月 1 日开始实施的物权法对商

品房小区配套的地下人防工程的权属只字未提。

陈幽泓认为,当务之急是由国家对地下人防停车位的权属作出明确规定,可以在修改相关法律时进行明确,也可以在对相关法律进行司法解释时予以明确。同时,对于实践中出现的各类停车位争议,在物权法已有规定的基础上,完善相关配套法律制度,明确界定停车位的权利归属,真正实现车位产权明晰、权责明确。

## 缓解停车压力 政府有所作为

接受记者采访的专家普遍认为,供给不足是停车位价格走高的重要原因。

住建部 2015 年印发的《城市停车设施规划导则》规定,要求人口规模大于 50 万的城市,机动车停车位供给总量宜控制在机动车保有量的 1.1 至 1.3 倍之间。2015 年,北京市再次修订居住区停车配建指标,“停车位供给总量宜控制在机动车保有量的 1.1 至 1.3 倍之间”。

按照 2015 年的配建标准,北京理想的停车位数量应在 620 万至 740 万个之间,但事实上,停车位数量远远达不到。

“在资源稀缺的一线城市,停车位依然有明显的价格上涨预期。”中原地产首席分析师张大伟说。

孟强向记者提到,停车位价格攀升的根源在于资源稀缺,“在老小区,停车位极其稀缺。在大城市和省会城市,或是山地城市,同样面临车多位少的局限,反而一些二三线平原城市,这一问题并不突出,车位价格也比较理性。由于停车位高度市场化,资源缺少势必导致价格攀升”。

陈幽泓说,在监管问题上,不能让政府事必躬亲,在具有商业属性的车位问题上,政府也不宜插手过多。这方面可以借鉴国外的租房调节机制,根据社会实际情况,实现自发调节。

孟强也认为,有关部门不宜插手停车位指导定价。作为商品,停车位的价格高度市场化。不同城市、不同街道,甚至同一个小区不同位置的停车位价格都会有差别,有关部门难以面对如此灵活多变的情况,所以不便插手。但可以通过一些管理措施,缓解目前面临的压力。例如,在新开发的小区里,通过文件硬性规定和对开发商进行政策倾斜,提高新开发小区车位配套率。还可以由政府出资购买废旧楼房,改造成立体式停车位,也可通过建设城市副中心,缓解停车压力。

有业内人士向记者建议,我国仍然缺失车位权属登记制度,应尽快出台相关法律法规,完善与车位配套的登记制度,对车位单独确权、单独办理登记,以保护各方当事人的合法权益,避免停车位纠纷。

(赵丽 黎江宇)