

王利明:论物权法中车库的归属及相关法律问题（上）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/486/2021_2022__E7_8E_8B_E5_88_A9_E6_98_8E__c122_486270.htm

【摘要】车库的归属是建筑物区分所有中的一项具体制度，该制度的设计不仅关系到广大城市居民的权益保护，也关系到整个小区的和谐。在现有的各种解决方案之中，《物权法(草案)》的设计虽然仍存在着缺陷，但相比较而言，是更合理的制度设计，因而应当在物权法中继续予以坚持。所谓车库，指隶属于整个小区，具有独立的空间、以存放车辆为目的附属建筑物。随着人们生活水平的提高，城市化的快速发展，私家车的保有量也越来越多，作为业主的代步工具的存放地点，车库的辅助功能也越来越重要。车库和停车位与居住环境、生活条件越来越密切，成为现代城市人们生活提高不可或缺的重要部分。同时，传统物权法只注重业主的建筑区分的归属问题，而车库、车位一直是法律所忽视的冷角，导致实践中出现了很多问题，引发诸多争议。所以，在现代区分所有权制度中，在理论上对车库的归属作出合理的界定也就成为迫切需要。本文拟对此谈一些粗浅的看法。

一、车库的归属为什么需要界定

车库不同于车位，一方面，车库本身是建筑物，具有建筑物的一般特点，车库一般具有四至的封闭空间，其不同于一般的停车场的车位；另一方面，与小区在路边、空地设置的露天停车位不同，车库不是利用土地使用权的地表而兴建的，所以《物权法(草案)》只是规定了车库的概念，而没有规定车位。故本文所讨论的车库的归属，仅仅限于建筑物区分所有制度中的车库，那种不属于整个小区的地下停车

场、地面有偿停车位等不属于本文所要探讨的范畴。建筑物区分所有制度中的车库，是服务于全体业主的建筑区分所有权的重要设施。车库虽然不是区分所有权专有部分，但专有部分离开了它就难以发挥其功能，车库也因为区分所有的存在获得了自己存在的价值。因为在小区中，商品房需要有小区车库的配套，通常配套越全，商品房的市场吸引力就越大，价格也可能就越高，所以小区车库与建筑物区分所有权是密不可分的。由于车库是整个小区的有机组成部分，是建筑物区分所有制度中的重要财产，因而讨论业主的权益必须讨论车库。车库又常常被称为地下车库，严格地说，此种表述并不是准确的法律语言，因为在小区内，车库可以分为地下车库与地上车库。如果开发商独立兴建地上车库，既可能是开发商独立兴建的建筑物，又可能是在业主共有土地之上建造的，所以其归属就有可能在法律上确定为开发商或者业主共有。从这一点而言，地上车库有别于地下车库。就地下车库而言，因其不是作为区分所有的建筑物的附属设施兴建的，它既不是在开发商的土地上建造的，也不能说完全就是在业主共有的土地使用权上兴建的，因而其归属常引发争议，有必要在物权法中作出规定。当然，从严格意义上讲，需要界定归属的车库主要是指地下车库，但不仅仅限于地下车库，因为在有些建筑物内，地上一层或者二层也可能兴建车库，这也涉及到其归属问题。就地下车库而言，主要是利用地下空间而兴建的，所以不能简单地说车库的所有权归属于业主或者开发商。尤其应当看到，车库本身四周是封闭的，其可以通过登记表彰权利的范围，而车位很难通过登记表彰其四至范围，所以无法成为单独的所有权的客体。尽管车位具

有一定的价值，但是在地表上的车位不能独立于土地，一般很难成为独立所有权的客体。由于车库本身并不能成为《物权法(草案)》第72条所称的建筑物区分所有中的专有部分，因而任何没有购买商品房的仅仅购买了车库的人并不能成为小区内的业主而当然享有业主的各种权利，但车库具有专有部分所有权的特点，可以满足物权法中公示制度的要求。因为其具有构造上和使用上的独立性，能够进行公示登记。根据学者的观点，判断构造上与利用上的独立性，应从区分境界的明确性、遮断性、通行的直接性、专用设备之存在及共用设备不存在等方面予以判定[1]。一般来说，由于单纯的空间不具有遮闭性，很难作为单独所有权的客体。一定的空间必须能够以墙壁作间隔等隔开，使一定的空间具有遮闭性，才能使被隔开的空间具有构造上的特定性和独立性，从而为某人独立地、排他地支配。就车库来说，其在建筑物内形成了一定空间，但车库四周的范围是明确的，且具有独立的出入口，所以已经成为与住房相区别的、独立的特定物，因而可以作为独立的财产。诚然，在停车场内也可能设置为整个建筑物所使用的各种管线、电表等，但这并不能否认车库在构造上和利用上的独立性。因为这些设备在停车场中仅占据了极小的空间，放置这些东西并不妨碍停车场发挥作用，不能以此否认其利用上的独立性。所以车库可以与其上面楼层分开而成为单独所有权的客体，也可以作为独立的财产并成为单独的交易客体。（有学者认为，出卖人如果没有单就车库取得商品房预售许可，是不能够销售车库的。（崔建远. 小区车库的归属论[EB/OL]. <http://www.civillaw.com.cn/weizhang/default.asp?id=24820>。）但笔者认为，不能仅以商品

房预售许可来限制车库的销售。) 车库虽然可以成为独立的所有权, 但是, 迄今为止, 我国现行立法并没有对此作出规定, 只有一些行政规章和一些规范性文件涉及到有关车库的产权确认问题。例如, 1994年《深圳市房屋建筑面积计算细则》规定: “不能分摊的公共面积是前款所列之外, 建筑报建时未计入容积率的公共面积和有关文件规定不进行分摊的公共面积, 包括机动车库、非机动车库、消防避难层、地下室、半地下室、设备用房、梁底标高不高于2米的架空结构转换层和架空作为社会公众休憩或交通的场所等。”但是各地有关车库的规定不统一, 并且确定的标准有很大的差异, 导致了现实中出现了更多的纠纷。大量有关车库归属的问题找不到具体的法律规定, 尤其随着我国经济生活的提高, 车辆保有量不断增加, 车库涉及到公民基本的财产权利, 不宜由行政法规来确定, 法院在判案中也不宜以行政法规处理有关车库的产权归属争议。在我国现行法律并没有对车库归属作出明确规定的情况下, 一些学者根据土地使用权的权属标准、空间利用权等标准来确定车库的归属的方案, 这些方案是否可行, 笔者有将在下文中进行探讨。(一) 是否可以根据土地使用权属确定车库归属? 无论是地下车库还是地上车库都与土地使用权权属具有当然联系, 在车库发生权属争议的情况下, 是否可以通过土地使用权的权属状况确定车库的权属状况? 有学者认为, 土地使用权在订立房屋买卖合同时就已经确定, 一旦业主购买了专有部分, 按照地随房走的原则, 房屋所占的土地使用权, 相应地已经移转给业主, 据此, 许多学者认为, 车位也应当确定为业主所有[2]。此种观点是不无道理的。但笔者认为, 不能简单地通过此种方式确认车库的归

属。因为一方面，在商品房全部销售完毕之后，土地使用权已计入各个业主的权属之中，但是考虑到车库主要利用地下空间建造，且开发商也需要专门的投资，所以不能认为业主享有了土地使用权就当然享有车库的所有权；另一方面，车库本身不是在属于开发商的土地之上兴建的，开发商也不能根据其享有地下空间权而主张对地下车库的使用权。在此，我们必须将车库与绿地、道路等的归属区别对待。一方面，车位通常是在小区的通用道路上划定建造的。由于这些共同道路和空地已经归属于业主共有，而车位的归属也应当是随着土地使用权而确定的，一旦开发商在出售房屋之后，绿地就应当作为共有部分由业主共有，同时，维护绿地的费用也应当作为公摊费用由全体业主承担。但是，车库所占用的土地使用权，并不能当然认为都属于业主。在我国，尽管空间利用是包含在土地使用权之中，但是其又是按规划来确定的，因而土地使用权又可以分为地上的空间利用权或地下的空间利用权。业主购买了专有部分之后，实际上已经拥有了地上的空间利用权或地表的空间利用权，而地下的空间利用权要根据规划来界定。对地下空间利用权所占的土地使用权，既不能说都归属于开发商，也不能说都归属于业主，车库在使用上和构造上的独立性更强，尽管开发商在建造房屋时应当建造车库，但车库如何修建、投资大小等开发商都是可以自主决定的，它处于权利不确定的状态，这就需要约定来重新确定归属。由于绿地、道路已经记录到房屋所依附的土地之中，因此在出售商品房之后就已经转化为全体业主共有，服务于公共目的，成为小区整体环境的一部分。但是车库并没有因此自动记录到土地使用权之中，车库的专有性也比较

突出，它是独立使用的对象，不是小区公用的公共设施。所以，也不能简单地认为既然绿地归属于业主共有，那么，车库也当然地归业主共有。(二)是否可以根据投资状况来确定车库的归属?从物权法的角度来看，在产权发生争议之后，应当根据“谁投资、谁受益”的原则来确定产权的归属，但是就车库归属而言，不能简单根据投资来确定归属。诚然，地下车库的兴建，开发商需要作出一定的投资，而且此种投资是比较大的，开发商甚至要承担一定的投资风险，我们也只能说开发商可以主张车库的产权，但这并不意味着开发商当然地享有车库的产权。因为一方面，尽管开发商作出了投资，甚至是巨大的投资，也并不排除开发商将这些投资摊入到售房成本中，最终由消费者承担，比如，车库已经计入到公摊面积，已经成为业主全体共有财产，在就车库的归属发生争议的情况下，开发商事后很难证明他已经作出了投资，并且此种投资没有摊入到售房成本中，法院也不能够仅仅依据开发商的一面之词作出判决；另一方面，尽管开发商对车库的兴建需要投资，但车库与土地使用权、地上空间隔离开来，必须利用地下空间才能够修建车库，从这个意义上说，地下车库权利不是开发商单独投资决定产权的问题。业主是否对车库的兴建作出了投资并享有所有权?毫无疑问，车库的投资如已经摊入到售房成本中，可以认为，业主就是投资者，业主当然对车库享有所有权。但是，在业主没有证据证明车库投资成本被摊入到售房成本中的情况下，不能认为业主购买建筑物区分所有的专有部分，就已经对车库作出了投资，因为，业主与开发商在房屋销售合同中约定出售的是成套的商品房及其组成部分。开发商通常在销售商品房过程中，并

没有将车库作为商品房的附属设施一并销售。(三)是否可以
根据空间利用权来确定车库的归属?所谓空间利用权,也称为
空间权,是指对于地上和地下空间依法进行利用的权利。空间
权既包括了对他人土地上下空间的利用,也包括了对自己土地
上下的空间利用的权利,毫无疑问,对于地下车库而言,必须
利用地下空间才能够兴建,没有地下空间,也就不可能形成
地下车库。据此,有学者认为,当商品房已经销售之后,土地
使用权已经属于全体业主共有,开发商利用地下的空间权兴
建了车库,车库应属于开发商所有。笔者认为,此种观点是
值得商榷的。因为,空间权目前我国法律上还没有成为独立
的物权,其与土地使用权不可分割,不能说空间权完全属于
开发商所有。即使根据规划,开发商可以利用地下空间进行
开发修建车库,但规划所确定的空间并非完全归属于开发
商。当然,就车库而言,开发商对它进行了单独的投资,其
又与开发商的权益不可分割,这也是要单独确定车库权属
的原因。(四)是否可以
根据主物和从物理论来确定车库的归属?所谓从物是指在
经济功能上服务于主物并且与主物不可分离的物。如果将
车库、车位定位为建筑物的从物,那么,依据主物与从物一
般原理,车库、车位的所有权当然地依据建筑物的所有权的
移转而转移。如果商品房已经全部销售给业主,则可以推
定为全体业主共有。但事实上,车库通常都是单独销售的,
且没有计入到公摊面积;而且从法律上说,它并不完全等同
于从物,因为建筑物离开了车库就无法使用。虽然车库不
是专有部分,但是它又与区分所有建筑物有着密切的联系。
因为一方面,车库是在建筑物内建造的,主要是为全体业
主使用的财产;另一方面,它又要服务

于区分所有客体使用价值的发挥。所以，我们也不能够在讨论区分所有时忽视车库的归属问题。车库在法律上也不能成为建筑物区分所有的重要成分。在德国物权法中，存在着物的重要成分的概念(wesentliche Bestandteile)，但判断重要成分的标准为两个物之间的关系密切，如果分开，将使得一个物丧失其效用[3]。显然，这对车库是不适用的，因为车库可以独立于专有部分存在，即使业主没有车库，也不能说业主就不能对建筑物进行利用了。在现实中，并不是所有的小区所建的车库与建筑物区分所有的数额等同，甚至有的整个小区没有修建车库。所以，不能将车库视为业主的区分所有建筑物的组成部分。总之，笔者认为，在确定车库归属时，如果法律没有对车库产权作出规定，不能简单地依据本权确定车库的产权归属，严格地说，车库作为一项重要的产权，其归属应当由物权法解决。在没有规定的情况下，任何单方面的标准都无法令人信服地解决车库的产权问题，在此必须要考虑到各种因素，包括土地使用权的归属、投资、空间使用权的归属、当事人之间的特别约定等，在个案中确定车库的归属。尤其是应当尊重当事人的合意，给当事人之间的意思自治留下空间。

二、对于界定车库归属的各种观点的评述

在物权法起草过程中，关于车库的归属，存在着较为激烈的争论。主要存在以下几种看法：(一)业主所有说 业主所有说又分为两种观点：一种观点认为，车库应归业主共有。因为既然业主对于所购房屋拥有专有所有权，也就对车库拥有共有部分持分权，而不需要另行支付购买或使用小区车库的费用。开发商将车库作为专有部分单独出售或出租，有明显地任意变更土地用途之嫌疑，也严重侵犯了小区业主的权利[4]。只

有将车库作为业主的共同共有财产而不是单独所有，才能很好地解释为什么车库的使用者或车库的所有者都要遵守小区的管理规约，而不能随意改变其用途，而如果作为业主的独立财产的所有权人，其可以改变车库的用途；但如果这样，将不利于小区的稳定发展；而且，因为车库已经计入了所有购房者的成本，不能因为个别业主支出了一些费用而取得车库的所有权。（1994年9月15日《深圳市房屋建筑面积计算细则》规定：“不能分摊的公共面积是前款所列之外，建筑报建时未计入容积率的公共面积和有关文件规定不进行分摊的公共面积，包括机动车库、非机动车库、消防避难层、地下室、半地下室，设备用房、梁底标高不高于2米的架空结构转换层和架空作为社会公众休憩或交通的场所等。”）另一种观点认为，车库是作为业主的建筑物区分所有权的内容，其附属于整个业主的专用部分的所有权而存在，开发商销售房屋应当为业主提供停车场所。所以，关于车库的归属不能通过约定而必须通过法律规定归业主所有。如前所述，如果业主能证明，车库的兴建费用已经摊入了商品房成本，那么可以认为，车库属于全体业主所有。但如果无法证明车库兴建费用已经摊入到商品房成本中，则不能认为共有或者单独所有。车库本身不是区分所有权的专有部分。如果将车库定位为建筑物的重要成分[5]，车库既然不属于专有部分的所有权，在销售合同中没有记录到专有部分使用权进行销售，那么就不能认为车库归于业主所有。另一方面，车库也不能认为是业主共有。毕竟对地下车库的修建，要利用地下空间进行投资才能够建成。开发商在建造之后，如果没有在合同中明确地保留权属，业主不能仅仅根据其购买的商品房，或者根

据土地使用权已经计入到其权属中，来主张车库的所有权。对车库的归属也不能根据公摊面积来确定。有一种观点认为，有关车库的归属不需要通过明确的约定来解决，完全可以根据其面积是否已经纳入到公摊面积来进行确定。（在物权法征求意见的过程中，许多学者都持此种观点。（邓光达. 论物权法草案对绿地和车库权利归属制度安排的缺陷[EB/OL]. http://www.law-lib.com/lw/lw_view.asp?no=3987。））从实践来看，许多法院在确定车库归属时，首先根据规划设计、批文、土地出让协议及测绘部门的相关文件来确定争议部分的权属。如果相关文件没有明确争议部分的权属关系，则应当根据公摊面积来确定。就车库来说，如果车库的车位面积已经计入公摊面积，则应为业主共有；如果没有计入公摊面积，则应归建设单位所有。笔者认为，这种观点虽然具有一定的道理，而且操作起来也比较简便，但在法律上仍然是值得商榷的。因为公摊的前提是确定了共有部分，而车库的产权归属本身待定，不能依据行政规章简单地划入到公摊面积之中。如果房屋销售合同中没有将车库纳入到公摊面积，也并不意味着开发商就保留了车库的所有权，开发商也可能将车库赠与给某些业主进行促销，也不排除将车库纳入到销售的房屋的售价之中。所以，不能简单地从公摊面积的情况来确定车库的归属。（二）开发商所有说此种观点认为，小区业主分摊的是国有土地使用权，分摊面积仅仅限于地表的使用权，而地下车库是利用该土地的地下空间而建造的，且是开发商投资建造的，理所当然应当归开发商所有。（许多开发商都持此种观点。（物权法草案未解难题：车库的归属[EB/OL]. <http://www.nen.com.cn>。））笔者认为，虽然开发商对

车库的修建要做出一定的投资，但也不能简单地认为地下空间都属于开发商，车库也不能简单地归属于开发商所有。因为，一方面，由于我国目前还没有承认独立的空间利用权，空间的利用是根据规划来确定的，并且是依附于土地使用权，开发商不能以他享有独立的地下空间利用权来主张他对车库享有单独的所有权。即使根据规划，开发商可以利用地下空间进行开发修建车库，但规划所确定的空间并非完全归属于开发商[6]；另一方面，车库的情况比较特殊。开发商是单独投资兴建还是简单地利用人防工事作为车库？情况比较复杂，所以需要在房屋销售合同中对此进行约定。即使是开发商投资的，在法律上也需要判断是不是已经转让给业主，比如开发商为了促销，将车库中车位搭售或者直接赠与给买受人。如果合同中没有约定车库的归属，可以推定开发商没有对车库进行投资，或者即使已经投资但是放弃了权利，那么应当将此部分的所有权推定为业主所有。还要看到，实践中因为车库的归属问题非常复杂，法律无法考虑到现实中纷繁复杂的情况作出一刀切的统一规定。因为车库的建筑面积不等，面积大小有差异，资金投入有别。事实上，实践中，引发的很多纠纷都是权属不明的问题，业主无法证明开发商是否已经将其纳入到商品房成本中。仅仅凭开发商的一面之词，也无法断定它没有被计入商品房的建设成本。针对实践中存在诸多车库的归属不明的问题，法院也无法判断。此种问题的解决如果仅仅依靠物权法作出统一的判断，可能过于简单化，无论是归属于业主或者开发商一方所有，有可能对一方严重不公，将会引发更大的纠纷。（三）国家所有说 此种观点认为，地下车库属于地下人防工程，根据《人民防空法》的

有关规定的精神，应当推定为国家所有。北京市房屋土地管理局、北京市人民防空办公室1998年颁布的《关于加强居住小区内人防工程使用管理的补充通知》第2条指出：“人防国有资产是国防资产的组成部分，未开发使用的不交纳物业管理费。开发使用的人防工程，由使用人交纳物业管理费。使用人须承担产权人应交的物业管理费，并在人防工程使用协议和物业管理委托合同中注明。”笔者认为，车库也不能简单地等同于地下人防工事并据此认为车库属于国家所有。所谓人防工程，全称为人民防空工程，根据《人民防空法》第18条的规定，人民防空工程是指为保障战时人员与物资掩蔽、人民防空指挥、医疗救护等而单独修建的地下防护建筑，以及结合地面建筑修建的战时可用于防空的地下室。在我国，对人防工程实行多元投资，即不仅仅由国家兴建，而且在城市商品房开发当中也要求城市商品房开发商为了国防利益和国家安全应修建一定的地下防空工事。因此，随着城市商品房的发展，我国的人防工程建设发展迅速，人防工程投资建设主体已由国家作为单一投资建设主体发展成为多元的投资建设主体[7]。但是，有关地下人防工事的产权问题又引发了新的争议。这主要是因为实践中大量的人防工事不可能是空闲的，都用于不同的用途，有的作为地下仓库，有的作为地下停车场，有的出租作为经营场所，大量的实际上是作为地下车库来使用的。而作为地下车库来使用的时候，关于产权的问题也是不确定的。有的主张属于开发商所有，有的主张由人防办享有所有权，由开发商来经营管理。笔者认为，首先应当将车库和地下人防工事分开，这是两个具有联系又具有很多差异的概念。如前所述，地下车库和人防工事的

内涵不同。即使是很多地下人防工事用于地下车库，但是不能完全等同为地下车库，否则将来开发商开发的地下车库都等同于人防工事，其结果将会导致地下车库都由人防办来管理维护，这显然不合理，也不可行。至于确实是按照人防规划修建的人防工程，后来是用作车库使用，也应当属于人防工事。如果要将在人防工程改变用途，比如改成车库，也应当经过人防部门的批准。也就是说，小区配建人防工事在平时开发利用过程中，规划用途不得改变，为小区业主生活提供服务不得改变。即使是将地下人防工程作为车库使用，车库是不是属于国家所有？笔者认为，北京市政府的上述规定是值得商榷的。诚然，在计划经济时代，人防工事的投资主要来源于国家，由于是国家投资兴建，在法律上应当归属于国家所有。即使是国家企事业单位修建的地下人防工事，也应当属于国家所有。但是，随着我国市场经济的发展，人防工程投资来源已经多元化，并非单一由国家投资，在此情况下，仍然认为地下人防工事归属于国家所有显然是不妥当的。理由是：第一，《人民防空法》并没有明确规定所有的地下人防工事都属于国家所有。《人民防空法》第5条规定：“国家鼓励、支持企业事业单位组织、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。”此处只是规定了由投资者使用管理，收益归投资者所有，并没有界定人防工事的所有权归属问题。相反，在没有界定所有权归属的情况下，应当认为投资者就是所有者，而不能反过来认为在没有明确规定归属的情况下就可以认为属于国家所有。这显然与人民防空法的规定是不吻合的。第二，在市场经济条件下，界定

产权最基本的原则仍然是投资者享有产权。对于商品房小区的地下人防工事，国家并没有作出任何投资，因此就不存在在法律上主张产权的基础。投资人通过投资依法使自己的一种财产形态物化为人防工程这样一种不动产财产形态，其财产形态虽有变化，但其财产归属性并未改变[8]。有人认为，地下人防工事是根据国有土地所有权中所包含的地下空间权所形成的。这个理由也是不能成立的，因为在我们国家，空间权并没有成为一项独立的物权，其是包含在土地使用权之中。既然土地使用权已经出让给开发商，而国家也没有单独保留地下空间的利用权，所以不能认为归属于国家所有，除非政府在签订土地使用权出让合同之时，国家明确保留了地下空间的使用权。即便是政府保留了地下空间的利用权，也还需要投资兴建人防工程，因此不能仅仅因为拥有地下空间，就能享有地下空间权。第三，如果地下人防工事属于国家所有，政府应当承担管理和维护的义务。但是事实上，对小区地下人防工事的管理费用并非由国家承担，大量的的是由开发商或者业主承担。而由开发商或者业主承担管理费用而不享有所有权，这也是说不通的。当然，即使国家不享有所有权的情况下，地下人防工事不归国家所有，也不会影响到国家安全。因为国家可以基于公共利益的需要，对地下人防工事进行征收征用。

(四)约定归属说 此种观点认为，对车库的归属应当通过约定来确定其归属。《物权法(草案)》采纳了此种观点，草案第76条规定：“建筑区划内的绿地、道路以及物业管理用房，属于业主共有，但属于市政建设的除外。会所、车库的归属，有约定的，按照约定；没有约定或者约定不明确的，除建设单位等能够证明其享有所有权外，属于

业主共有。”笔者认为，在目前现行法律没有对车库的归属作出明确规定的情况下，要求当事人在合同中约定车库的归属是必要的。笔者赞成《物权法(草案)》的规定。通过约定来解决车库归属问题，除了上述理由之外，笔者认为，《物权法(草案)》通过约定来解决归属还具有以下几个方面的理由：第一，充分体现私法自治原则。私法领域中奉行的基本原理是自治[9]。物权法作为私法的重要组成部分，作为财产归属与利用的基本法，其也应遵循自治的内在要求。由于财产归属利用的多元化，通过私法自治，才能够很好地协调各方利益，实现各种利益归属的最大化。因为只有当事人才是自身利益的最佳判断者，法律不能越俎代庖地替当事人进行选择。我国《物权法(草案)》作出了对车库的归属应当根据约定来进行确定，正是体现了私法自治的要求。这有利于买受人和开发商通过平等协商来充分地体现自身的意志和利益，也最有利于争议的解决。在当事人没有在合同中作出约定的时候，才可以推定车库归属于业主。法律上没有明确规定的話，表明法律上没有作出预先的判断，实际上留给双方自己去解决。第二，符合市场经济的内在要求。通过约定解决归属，实质上是通过市场机制解决纠纷。在市场经济条件下，将此问题交给市场来解决，通过交易，在车库的归属上实现各方利益的最大化。当然这里也存在着一种风险。如果是一个完整的竞争市场，通过市场机制可以实现资源的优化配置。但是如果房屋市场是一个卖方市场，房屋仍然是供不应求，在此情况下，开发商有可能通过格式合同保留车库的所有权，这有可能对业主不利。开发商都是精明的商人，他们订立合同都是请了律师进行了反复推敲的，所以，在合同里

面肯定要规定有关车库的归属归开发商所有；而且合同都是格式合同，业主都只能被迫接受。解决这个问题，有待于市场经济进一步发展和完善。在实践中，这个问题很大程度上是由房屋买卖市场决定的，如果房屋处于卖方市场，车位价值就会升高，即使将车库作为共有财产，也不一定可以降低业主使用车库的成本，因为开发商有可能将车库纳入房屋的价格。如果房屋处于买方市场，如果开发商开发的房子根本卖不出去，他就不可能把车位的价格抬得过高，为了卖掉房子，他可能会把车位进行搭售，也就是赠送，这是完全可能的。所以，在市场竞争的情况下，对于买受人来说，要获得较好的居住配套环境，就要付出合理的成本和对价[10]。第三，有利于对车库有效利用和管理。车库是一个整体，如果再区分各个车位，简单地归业主所有，也无法找到一个合适的标准，将各个车位公平地划分给每个业主。在实践中，有些车库的价值非常大，而且车库的位置、大小不同，相应地价值也不同。有的人有车，有的人没有车；有的人车大，有的人车小。如果要归业主共同管理，怎么协调是一个大问题。在业主人数众多的情况下，即使通过业主委员会来分配，在使用管理方面的效率也会大大降低，这势必也会引发诸多纠纷。第四，有利于鼓励开发商修建车库。多年来，我国城市建设忽略了车位的建设，造成了目前城市车位紧张的状况，停车难的问题非常突出，当然，这也与我们汽车市场发展太快有关系。我们已经成为世界第二大市场消费国家，将来还会进一步发展。这就需要鼓励开发商尽可能开发更多的车位，来缓解目前这种紧张的局面。车库具有独立的使用价值与交换价值，其是一种独立的财产，可以进行转让。在停车

难的问题越来越突出的情况下，车库的价值也会增长。正如美国学者Henry Hansmann认为，如果某些财产成为共有物，需要采取一种对开发商形成强有力的刺激的机制，使其提供高质量的房屋产品[11]。这就有必要刺激投资，使开发商从利益驱动考虑为小区业主提供必要的、合理的车位。但如果将车库规定为业主的共有财产，那么，开发商就没有足够的动力来解决建筑车库。最后，因为车库非常紧张，停车越来越难，受损害最大的还是业主。提供约定解决纠纷首先是对实践中的经验的总结，从现实来看，一些地方性的法规规定以及实践中的做法基本上是通过当事人的约定来确定其归属。从我国的实践情况来看，大都是按照协议进行转让，才能进行登记。如2003年北京市政府常委会颁布的《北京市城市房地产转让管理办法》第13条规定：“房地产转让时，相应的共用部位、共用设备的权利份额一并转让；按照国家和本市规定可以单独转让的地下停车库等附属建筑物、构筑物不随同转让的，应当在房地产转让合同中载明；没有载明的，视为一并转让。”这个规定将车库、车位定位为建筑物的附属设施，依据主物与从物的原理，主物转让的，其从物一并转让，但当事人有约定的除外，所以，“没有载明的，视为一并转让。”此种做法既协调了开发商的利益，也在一定程度上维护了业主的利益。因为如果没有通过协商就难以考虑到业主的利益，所以物权法正是基于这些经验的基础上，作出了“已约定，按约定；没有约定，按法定”的规定。所以，笔者认为，关于车库的归属问题，还是应当由开发商和业主在买卖房屋时协商确定归属，可以说，此种方式是解决车库归属的最佳方案。【注释】[1]陈华彬.现代建筑物区分所

有权制度研究[M]. 北京:法律出版社, 1995. 104. [2] [4]金凤. 略论住宅小区车库的权属[J]. 贵州师范大学学报, 2004, (4): 21. 21. [3]〔德〕鲍尔, 施蒂尔纳. 德国物权法[M]. 张双根译. 北京:法律出版社, 2004. 24 - 25. [5] 梁慧星. 中国物权法草案建议稿[M]. 北京:社会科学文献出版社, 2000. 123. [6] 崔建远. 小区车库的归属论[EB/OL]. <http://www.civillaw.com.cn/weizhang/default.asp?id=24820>. [7] [8]伍芬艳. 人防工程权属问题亟待解决[EB/OL]. http://www.titanlaw.com/tdrweb/admin/showfile.asp?file_id=577. [9] 王利明. 民法总则研究[M]. 北京:中国人民大学出版社, 2003. 15. [10] 邓光达. 论物权法草案对绿地和车库权利归属制度安排的缺陷[EB/OL]. http://www.law-lib.com/lw/lw_view.asp?no=3987. [11] Henry Hansmann, Condominium and Cooperative Housing: Transactional Efficiency, Tax Subsidies, and Tenure Choice. *Journal of Legal Studies*, Vol. XX (January, 1997), p. 25. 100Test 下载频道开通, 各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com