

住宅小区停车位的权属与利用

停车位权属中的类型与约定界限

赵跃

(安徽国运律师事务所, 安徽 合肥 230000)

摘要: 住宅小区的停车位, 是城市生活中矛盾最集中的财产之一。一个车位, 动辄数十万元, 其权属归谁, 直接关系到开发商、业主与物业的利益分配。民法典第二百七十五条、第二百七十六条为此提供了规范基础, 但条文仅设原则, 未设细则, 实务中的处理极不统一。规划内的车位, 有的法院依约定认定归开发商, 有的法院以未计入公摊为由认定归业主共有; 人防车位, 有的法院认定归国家所有, 开发商无权出售, 有的法院认可其使用权可以转让; 占用共有道路的车位, 有的法院认定归业主共有, 收益归业主, 有的法院则以开发商已支付土地出让金为由, 认定归开发商。分歧的根源, 在于三个层面的认识不清。其一, 类型不清, 停车位的形态多样, 规划车位、人防车位、地面车位、机械车位, 其权属规则各不相同, 实务中往往不加区分; 其二, 约定不清, 规划车位归开发商所有的约定, 其性质、形式与效力如何, 缺乏统一的判断标准; 其三, 优先需要不清, 业主的停车需要如何保障, 在何等条件下构成对开发商处分权的限制, 条文语焉不详。本文主张: 停车位的权属应按类型分别确定, 规划车位以约定为原则、以工程建设成本是否分摊为例外, 人防车位归国家所有但使用权可以依法转让, 地面车位归业主共有; 开发商的处分权受业主优先需要的限制, 未满足业主需要之前不得向业主以外的人出售或者长期出租; 业主优先需要的判断, 应当以规划配置比例、实际需求与合理期限三项要素综合认定。

关键词: 停车位; 建筑物区分所有权; 共有部分; 业主优先需要; 人防工程

中图分类号: D923.2 **文献标识码:** A **文稿编号:** WJLT(2025)02-0001-12

Ownership and Utilisation of Parking Spaces in Residential Communities

ZHAO Yue

(Anhui Guoyun Law Firm, Hefei 230000, Anhui, China)

Abstract: Parking spaces in residential communities are among the most contested forms of urban property. A single space may cost hundreds of thousands of yuan, and the question of ownership directly determines the distribution of interests among developers, owners and property managers. Articles 275 and 276 of the Civil Code provide the normative basis, but they supply principles rather than detailed rules, and practice is deeply divided. For planned spaces, some courts uphold contractual allocation to the developer, while others hold that spaces not included in the shared area belong to the owners in common. For civil air defence spaces, some courts hold that ownership vests in the state and the developer may not sell, while others recognise the transfer of use rights. For spaces occupying common roads, some courts hold them to be common property with revenues accruing to owners, while others favour the developer on the ground that it paid the land premium. The divergence stems from three layers of confusion: the typology of spaces, the nature and effect of contractual allocation, and the content of the owners' priority need. This article argues that ownership should be determined by type: planned spaces follow agreement subject to an exception where construction costs have been apportioned; civil air defence spaces are state-owned but their use rights may be lawfully transferred; surface spaces are common property. The developer's power of disposal is limited by the owners' priority need, and spaces may not be sold or leased on a long-term basis to non-owners before that need is satisfied. The priority need should be assessed by reference to the planned ratio, actual demand and a reasonable period.

Key words: parking space; condominium ownership; common elements; owners priority need; civil air defence works

说明: (本文为作者个人研究观点, 不代表所在单位意见)

作者简介: 赵跃, 安徽国运律师事务所执业律师, 主要研究民事诉讼与建筑物区分所有权纠纷。

一、问题的提出

城市住宅的形态，在过去二十年发生了根本变化。多层住宅取代了院落，地下车库取代了路边停车，住宅小区成为一个高度密集的财产共同体。在这个共同体中，停车位是最稀缺的资源，也是最容易引发纠纷的财产。一个车位，动辄数十万元，相当于一套小城市住房的首付；其权属归谁，直接关系到开发商、业主与物业三方的利益分配。

民法典第二百七十五条规定，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。第二百七十六条规定，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。两条规定，一为权属，一为限制，构成了停车位问题的规范基础。

条文的原则是清晰的：规划车位可以约定，地面车位归业主共有。但细则付诸阙如。约定应采取何种形式，是买卖合同、赠与合同还是租赁合同；约定的效力是否受限制，未计入公摊能否成为认定共有的理由；人防车位的权属如何确定，开发商能否出售其使用权；首先满足业主的需要，其内涵是什么，违反的后果如何。这些问题，条文未予回答。

实务中的分歧，由此而生。关于规划车位，第一种做法是尊重约定，只要合同明确约定归开发商，即认定归开发商所有。第二种做法是否定约定，认为车位占用的是业主共有的土地，未计入公摊只是计算方式的问题，不能改变其共有属性。两种做法，结论截然相反。

关于人防车位，第一种做法是认定归国家所有，开发商仅享有管理权，出售使用权无效。第二种做法是认定归开发商所有，可以出售使用权，只是战时须服从国家征用。第三种做法是认定归业主共有，理由是建设成本已分摊入房价。三种做法并存，同一城市的不同法院可能作出不同判决。

关于地面车位，多数法院认定归业主共有，收益归业主。但也有法院认为，开发商已支付土地出让金，地面车位是其投资形成的财产，应归开发商。这一分歧，源于对土地权属与投资关系的不同理解。

分歧的根源，在于三个层面的认识不清。类型层面，停车位的形态多样，规划车位、人防车位、地面车位、机械车位、立体车库，其权属规则各不相同，实务中往往不加区分，一概适用同一条文。约定层面，规划车位归开发商所有的约定，其性质、形式与效力如何，缺乏统一的判断标准。优先需要层面，业主的停车需要如何保障，在何等条件下构成对开发商处分权的限制，语焉不详。

本文的任务，即在既有规范的基础上，为这三个层面提供一套解释方案。文章先厘定停车位的类型，再讨论各类车位的权属规则，继而分析约定的性质与效力，然后构造业主优先需要的判断标准，最后讨论开发商的处分权及其限制。方法上，以教义学解释为主，辅以实践考察与利益衡量。

二、停车位的类型与权属规则

停车位的类型，可以按三个标准划分。按位置分，有地面车位、地下车位、屋顶车位。按性质分，有规划车位、人防车位、占用共有部分的车位。按形态分，有平面车位、机械车位、立体车库。三个标准交叉，形成多种类型，其权属规则各不相同。

从制度沿革上看，停车位的归属经历了从模糊到清晰的过程。物权法颁布之前，实践中多将车位视为房屋的附属设施，随房屋一并转让，开发商不得单独出售。物权法第七十四条首次确立约定规则，肯定了开发商的处分权。民法典沿袭该条，仅作文字调整。这一沿革表明，立法者在投资保护与业主需要之间，逐步向投资保护倾斜，但始终保留业主优先需要的限制。

这一沿革也解释了实务分歧的来源。早期的裁判习惯于将车位视为附属设施，倾向于认定归业主共有；晚近的裁判则强调投资关系，倾向于认定归开发商。两种倾向的交替，反映的不是法律的变动，而是价值判断的摇摆。裁判者应当在规范框架内作出选择，而不应受习惯思维的支配。

值得注意的是，地方立法在这一领域走在了前面。有的地方性法规明确规定，规划车位的出售须先向业主公示，公示期满无人购买方可对外出售；有的地方规定，车位出售价格须向房管部门备案，不得明显高于同区域市场价；有的地方规定，人防车位的使用权转让须经人防部门批准。这些规定，为全国性规则的制定提供了经验。

规划车位，是指在建设工程规划许可证中明确记载、专门用于停放汽车的车位或者车库。这类车位，在规划上独立于住宅，具有独立的建筑面积，可以办理产权登记。民法典第二百七十五条第一款针对的，正是这类车位。其权属，由当事人通过出售、附赠或者出租等方式约定。

地面车位，是指占用业主共有的道路或者其他场地设置的车位。这类车位，不占独立的建筑面积，不能办理产权登记，其占用的土地属于业主共有。民法典第二百七十五条第二款针对的，正是这类车位。其权属，属于业主共有，不因约定而改变。

人防车位，是指利用人民防空工程设置的车位。这类车位的特殊性，在于其载体是人防工程。人民防空法第五条规定，人民防空工程平时由投资者使用管理，收益归投资者所有；战时由国家统一调配使用。这一规定，使人防车位的权属呈现出双重性：所有权归国家，使用权与收益权归投资者。

机械车位，是指通过机械设备实现车辆多层停放的设施。这类车位的特殊性，在于其载体是设备而非土地。机械车位的权属，应当依设备的投资关系确定：开发商投资建设的，归开发商；业主共筹资金加装的，归业主共有。机械车位的转让，实质上是设备份额的转让，须符合特种设备管理的规定。

屋顶车位，是指设置在建筑物屋顶的停车场。这类车位的特殊性，在于屋顶属于建筑物的共有部分。民法典第二百七十一条规定，业主对建筑物内的住宅、经营性用房等专有

部分享有所有权，对专有部分以外的共有部分享有共有和共同管理的权利。屋顶属于共有部分，未经业主共同决定，不得设置车位，更不得出售。

类型的区分，具有实益。同一小区内，规划车位可以约定归开发商，地面车位则一律归业主共有；人防车位可以转让使用权，但不能转让所有权；机械车位可以转让设备份额，但须符合安全管理规定。若不加区分，一概适用同一条文，必然导致裁判的混乱。

物业公司能否出售或者出租公共车位、收益归谁、业主如何主张，实务中已有较为系统的梳理，可参见物业有权出售或出租公共车位吗一文所作的归纳。该文所列的操作要点，与本文的分类规则可以互为参照。

实务中，法院往往忽略类型的区分。有的判决将地面车位认定为规划车位，适用约定规则，判归开发商；有的判决将人防车位认定为地面车位，适用共有规则，判归业主。这类错误，源于对车位形态的误认，也源于对规范适用的机械。正确的做法，是先确定车位的类型，再适用相应的规则。

三、规划车位的归属：约定与法定

规划车位的归属，民法典采约定主义。当事人可以通过出售、附赠或者出租等方式约定。约定的形式，可以是买卖合同、赠与合同，也可以是租赁合同。约定的时间，可以是订立商品房买卖合同时，也可以是之后另行约定。约定的效力，原则上及于全体业主。

约定主义的正当性，在于投资关系。规划车位由开发商投资建设，其建设成本未计入住宅的销售价格，故其权属应归开发商，由其自由处分。这一逻辑，与建筑物区分所有权的基本原理一致：谁投资，谁所有；谁所有，谁处分。

但约定主义并非绝对。若车位的建设成本已分摊入住宅销售价格，则车位实际上由业主共同出资形成，其权属应归业主共有，不得再由开发商约定归己。这一例外，是实质公平的要求，也是防止开发商重复获利的需要。判断成本是否分摊，可以参照三个标准：其一，车位面积是否计入公摊面积；其二，车位建设费用是否计入开发成本并在房价中体现；其三，土地出让金是否按车位面积单独计算。

实务中，开发商往往以车位面积未计入公摊为由，主张成本未分摊。这一主张，未必成立。公摊面积是计算房价的一种方式，未计入公摊不等于成本未分摊。开发商可能将车位建设费用计入开发总成本，通过房价整体回收。因此，法院不能仅凭公摊一项，就认定成本未分摊，而应当综合审查开发成本构成、土地出让合同、房价备案资料。

关于约定归开发商所有的车位，其性质是专有部分还是共有部分的专有使用权，学理上有争论。通说认为，规划车位具有构造上的独立性与利用上的独立性，可以成为专有部分，适用专有部分的规定。这一认定，意味着车位可以单独转让、单独抵押、单独登记，不随住宅一并转让。

但车位的专有部分属性有其特殊性。一般专有部分，业主可以自由使用、处分，不受

他人干涉；车位的使用，则受小区整体秩序的限制。例如，车位不得改作他用，不得阻碍消防通道，不得影响相邻车位的使用。这些限制，源于车位的功能定位，也源于小区的共同生活关系。

车位与住宅的分离转让，是实务中的重要问题。开发商将住宅售出后，保留车位另行出售，买受人可能是业主，也可能是业主以外的人。若车位与住宅分离转让，小区的停车秩序如何维持，业主的需要如何保障。本文认为，分离转让原则上应当允许，但须受优先需要的限制；业主以外的人取得车位的，其使用应当服从小区管理规约。

还有一种情形：业主购买车位后，又将住宅售出。此时，车位是否可以保留。本文认为，可以，但须在管理规约中明确；若管理规约禁止，则车位应当随住宅一并转让。这一规则，旨在维持车位与住宅的对应关系，避免车位资源被非居住者占用。

约定的形式，须符合法律的规定。出售的，应当订立书面买卖合同，办理产权登记；附赠的，应当在商品房买卖合同中明确约定，或者另行订立赠与合同；出租的，应当订立租赁合同，租期不得超过二十年。未订立书面形式，或者约定不明的，不能认定归开发商所有。

约定的效力，须受业主优先需要的限制。民法典第二百七十六条规定，规划车位应当首先满足业主的需要。这一规定，是对约定主义的限制，也是对小区的居住功能的保障。开发商不得以约定为由，将全部车位出售或者长期出租给业主以外的人，致使业主无处停车。

约定的撤销，须有法定事由。若开发商在订立约定时隐瞒车位的性质、面积、位置，或者以欺诈、胁迫手段迫使业主接受，业主可以请求撤销。若约定明显不公平，例如车位价格远高于市场价，或者附赠的车位实际无法使用，业主也可以请求变更或者撤销。

实务中，还有一种情形值得讨论：开发商将车位出售给业主后，又将同一车位出售给他人。此时，两份合同的效力如何，车位的归属如何。本文认为，应当依登记确定：已办理产权登记的，取得所有权；均未登记的，依合同成立的先后与占有的事实确定；均未登记且均未占有的，先成立合同的买受人可以请求继续履行，后成立的买受人只能请求违约赔偿。

规划车位的登记，须符合不动产登记的规定。车位作为独立的不动产单元，应当单独登记，记载其位置、面积、用途、权利期限。未登记的，不得对抗善意第三人。登记的内容，应当与规划许可一致，不得将人防车位、地面车位登记为规划车位。

四、人防车位的特殊问题

人防车位，是停车位纠纷中最复杂的一类。其复杂性，源于人防工程的特殊法律地位。人民防空法第二条规定，人民防空是国防的组成部分。第五条规定，人民防空工程平时由投资者使用管理，收益归投资者所有；战时由国家统一调配使用。这一规定，确立了

平时与战时两分的规则。

所有权的归属，学理上有三种观点。第一种是国家所有说，认为人防工程是国防设施，所有权归国家，投资者仅享有使用权与收益权。第二种是投资者所有说，认为人防工程由投资者出资建设，所有权归投资者，国家仅在战时征用。第三种是业主共有说，认为人防工程的建设成本已分摊入房价，所有权归业主共有。

本文倾向于国家所有说。理由有三。其一，从规范依据看，人民防空法明确人防工程是国防的组成部分，其所有权不宜归于私人。其二，从登记实践看，人防工程一般不予办理产权登记，无法确权给投资者。其三，从利益平衡看，投资者已通过使用与收益获得回报，无需再赋予其所有权。

国家所有说，并不否定投资者的使用权与收益权。开发商作为投资者，可以依法使用人防车位，收取租金或者转让使用权。转让使用权的，实质上是租赁，期限不得超过二十年；超过二十年的部分无效。这一点，实务中常被忽略，有的开发商以长期转让使用权为名，行变相出售之实，法院应当认定为租赁，适用二十年的上限。

人防车位的建设，须符合人民防空工程的技术标准。其结构、防护等级、出入口设置，均有强制要求。这些要求，使得人防车位的建设成本高于普通车位，也使其实用性受到限制。投资者在决定是否建设人防车位时，应当权衡成本与收益。

人防车位的维护，责任主体是投资者或者其委托的管理人。维护的内容，包括防护设备的检修、结构的加固、消防设施的更新。维护费用，由投资者承担，可以从车位收益中列支。人防主管部门负责监督检查，发现隐患的，应当责令限期整改。

人防车位的标识，也须规范。按照规定，人防工程应当设置明显的标识，标明其性质、范围与战时用途。实践中，有的开发商故意不设标识，使买受人误以为是普通车位。这一行为，构成欺诈，买受人可以请求撤销合同并赔偿损失。

人防车位的使用，须服从人防管理的规定。其一，不得改变人防工程的主体结构，不得影响其防护效能。其二，不得妨碍战时的调配使用，平时应当保持完好，定期维护。其三，不得擅自拆除或者报废，确需拆除的，须经人防主管部门批准并补建。

人防车位的收益，归投资者所有。但若建设成本已分摊入房价，则收益应归业主共有。判断成本是否分摊，与规划车位相同，应当综合审查开发成本构成、房价备案资料。实务中，有的法院以人防工程属于国防设施为由，一概认定收益归国家，这是错误的：人民防空法明确规定收益归投资者。

人防车位能否办理产权登记，是实践中的难题。多数地区不予登记，理由是所有权归国家，使用权不能单独登记。少数地区试行登记，将使用权登记为一种特殊的用益物权。本文认为，可以探索建立人防车位使用权登记制度，明确其期限、内容与效力，使之可以流转、可以抵押、可以对抗第三人。这既有利于盘活资产，也有利于保护交易安全。

战时征用的补偿，也须明确。战时国家统一调配使用人防工程的，对投资者或者使用

人造成的损失，应当给予补偿。补偿的标准，可以参照征收补偿的规定，考虑工程的价值、停用的期限、经营的损失。补偿的主体，可以是国家，也可以是地方政府，依征用的主体确定。

五、共有部分的停车位与收益归属

占用业主共有的道路或者其他场地设置的车位，属于业主共有。这一点，民法典第二百七十五条第二款明确规定，不因约定而改变。共有的内容，包括车位的占有、使用、收益与处分，由业主共同决定。

共有的性质，是建筑物区分所有权中的共有部分共有，而非按份共有或者共同共有。业主对共有部分享有共有和共同管理的权利，不得分割、不得单独处分。业主转让专有部分的，共有部分的份额随之转让，不得保留。

车位收益的归属，是实务中的争点。地面车位的租金，归业主共有，这一点没有争议。但收益如何分配，是由业主大会决定，还是按专有部分面积比例分配，条文未予明确。本文认为，应当先由业主大会决定；业主大会未决定的，按专有部分面积比例分配。这一规则，兼顾了自治与公平。

实务中，物业公司往往将地面车位的租金据为己有，或者以管理费为名扣除大部分。这一做法，侵害了业主的共有权。业主可以请求物业公司返还收益，并赔偿损失。物业公司仅能收取合理的管理费用，且须经业主大会同意或者合同约定。

业主共同决定的程序，须符合民法典第二百七十八条的规定。决定事项应当由业主共同决定，应当经参与表决专有部分面积过半数的业主且参与表决人数过半数的业主同意；改变共有部分用途或者利用共有部分从事经营活动的，应当经参与表决专有部分面积四分之三以上的业主且参与表决人数四分之三以上的业主同意。程序不合法的，决议可撤销。

业主撤销权的行使，须在法定期限内。业主认为业主大会或者业主委员会作出的决定侵害其合法权益的，可以请求人民法院撤销，但应当在知道或者应当知道决定作出之日起一年内提出。逾期未提出的，撤销权消灭。这一期限，旨在维护决议的安定性。

共有部分收益的公示，是保障业主知情权的关键。物业公司应当每年至少公布一次共有部分的经营收益与支出情况，包括车位租金、广告收入、场地租赁收入，并接受业主的查询。拒不公布的，业主可以请求人民法院判令公布，并可以请求更换物业公司。

共有部分的改造，须经业主共同决定。将共有道路改造为车位，将绿地改造为停车场，均属于改变共有部分的用途，应当经参与表决专有部分面积四分之三以上的业主且参与表决人数四分之三以上的业主同意。未经同意的，改造行为无效，业主可以请求恢复原状。

共有部分的停车位，不得出售。共有的属性决定了其不能成为交易的标的，开发商或者物业公司出售地面车位的，买卖合同无效，买受人可以请求返还价款。但买受人善意且

已实际占有的，可以请求开发商承担缔约过失责任。

共有部分的车位，可以出租。出租的，租期不得超过二十年，租金归业主共有。出租的决定，应当经业主共同决定。物业公司代为管理的，应当将租金单独列账，定期公布收支情况，接受业主监督。

六、业主优先需要的保障

民法典第二百七十六条规定，规划车位应当首先满足业主的需要。这一规定，是对开发商处分权的限制，也是对小区的居住功能的保障。但何为首先满足，条文未予界定，实务中的把握不一。

第一种观点认为，首先满足是指开发商不得向业主以外的人出售车位。第二种观点认为，首先满足是指在业主的停车需要未满足之前，开发商不得向业主以外的人出售或者长期出租。第三种观点认为，首先满足是指开发商应当按规划配置比例，向每户业主提供购买或者承租车位的机会。

本文倾向于第二种观点。第一种观点过于绝对，实践中难以执行：若业主暂时无购买意愿，开发商将永久无法处置车位，显然不合理。第三种观点过于具体，缺乏弹性：不同小区的需求不同，统一的配置比例难以适应。第二种观点在两者之间取得平衡：以业主的实际需要为标准，以合理期限为界限。

优先需要的判断，应当综合三项要素。第一项是规划配置比例，即规划许可中确定的停车位与住宅套数之比。配置比例达到或者超过一比一的，通常认为业主的需要可以满足；低于一比一的，认为存在缺口。第二项是实际需求，即小区业主的实际停车需求，可以通过车辆保有量、停车申请数量、周边停车资源等因素判断。第三项是合理期限，即开发商向社会公开出售之前，应当给予业主合理的购买或者承租期限，一般不少于三个月。

违反优先需要的后果，应当区分情形。其一，开发商在合理期限内未向业主提供购买机会，径行向业主以外的人出售的，该出售行为不得对抗业主，业主可以请求确认买卖合同无效，或者请求开发商承担赔偿责任。其二，开发商已将车位出售给业主以外的人，但该人善意且已办理登记的，业主不得请求返还，只能请求开发商赔偿。其三，开发商将车位长期出租给业主以外的人，租期超过合理期限的，业主可以请求解除租赁合同。

优先需要的主体，是业主。业主包括已取得专有部分所有权的买受人，也包括尚未取得所有权但已合法占有的买受人。承租人是否属于业主，值得讨论。本文认为，承租人不是业主，但其停车需要可以通过业主主张。若业主已将车位出租给承租人，开发商不得以优先需要为由干涉。

优先需要的举证责任，应当如何分配，实务中有争议。本文认为，应当由业主初步证明开发商未向其提供购买或者承租机会；开发商主张已满足优先需要的，应当举证证明其已履行通知、公示、合理期限等义务。这一分配，符合证据接近原则，也有利于保护弱势

一方。

优先需要的期限计算，须有明确起点。本文认为，应当自车位取得预售许可或者现售备案之日起算；未办理预售许可或者现售备案的，自车位具备交付条件之日起算。期限届满，开发商方可对外出售。期限之内对外出售的，业主可以主张侵害优先需要。

优先需要与业主大会决议的关系，也须厘清。业主大会可以就车位的分配规则作出决议，例如按户分配、按面积分配、摇号分配。决议不违反法律强制性规定的，对全体业主有约束力。开发商应当配合决议的执行，不得以合同自由为由拒绝。

优先需要的范围，及于车位的出售与出租。出售的，应当先向业主提供购买机会；出租的，应当先向业主提供承租机会。但短期出租，例如按小时、按日计费的临时停车，不受此限，因为其不涉及车位的长期归属。

实务中，开发商规避优先需要的手段多样。有的以车位已抵押给银行为由，拒绝向业主出售；有的以车位已整体出租给物业公司为由，由物业公司高价转租；有的以车位属于人防工程为由，只售使用权不售所有权。这些手段，实质上都是规避优先需要。法院应当穿透形式，审查实质，认定其违反第二百七十六条。

七、开发商的处分权及其限制

开发商对规划车位享有处分权，可以出售、附赠、出租。但这一权利并非不受限制，除优先需要外，还受三项限制：不得改变规划用途、不得损害业主的共有权、不得规避法律的强制性规定。

不得改变规划用途，是指车位应当按照规划许可的用途使用，不得改作仓库、商铺、居住。改变用途的，须经规划部门批准，并经业主共同决定。未经批准的，业主可以请求恢复原状，规划部门可以处罚。

不得损害业主的共有权，是指开发商处分车位时，不得侵占共有部分。例如，将共有道路划为车位出售，将绿地改造为车库，均属侵害共有权。业主可以请求确认处分行为无效，并请求恢复原状。

不得规避法律的强制性规定，是指开发商不得以合法形式掩盖非法目的。例如，以长期租赁之名行买卖之实，规避不动产登记与税费；以车位使用权转让之名，规避人防工程不得出售的规定；以车位抵押之名，规避优先需要。这些行为，应当认定为无效或者可撤销。

开发商将车位抵押给银行的，抵押权实现时，业主的优先需要是否受影响。本文认为，受影响。抵押权实现导致车位变价，买受人可能是业主以外的人，业主的需要因此落空。故开发商以车位抵押融资的，应当告知业主，并在实现抵押权时保障业主的优先购买权。

车位买受人的权利保护，也须考虑。买受人支付全款并实际占有车位，但未办理登记

的，其权利能否对抗开发商的其他债权人。本文认为，可以参照执行异议的规定处理：买受人在查封前已签订合法有效的书面买卖合同、已支付全部价款或者按照合同约定支付部分价款且将剩余价款交付执行、已实际占有车位的，其权利可以排除执行。这一规则，平衡了买受人与债权人的利益。

车位买卖中的虚假宣传，是消费者投诉的热点。开发商宣传车位配比充足、车位可办理产权、车位毗邻电梯，实际不符的，构成欺诈或者违约。买受人可以请求撤销合同、返还价款、赔偿损失；构成欺诈的，还可以请求惩罚性赔偿。这一救济，对规范销售行为具有积极作用。

开发商的处分权，还受诉讼时效与除斥期间的限制。业主主张优先需要被侵害的，应当在知道或者应当知道之日起三年内提出；超过三年的，人民法院不予保护。但开发商隐瞒车位情况的，时效自业主知道之日起算。

开发商转让车位后，保修责任的承担也须明确。车位的防水、结构、设备，属于开发商保修的范围，保修期依《建设工程质量管理条例》确定。保修期内出现质量问题，开发商应当修复；拒不修复的，业主可以自行修复，费用由开发商承担。

开发商注销后的责任承担，是实务中的难题。开发商将车位售出后注销公司，业主发现车位存在权利瑕疵，向谁主张。本文认为，可以向原开发商的股东主张，但须证明股东存在抽逃出资、虚假清算等情形；也可以向物业公司主张，若物业公司承接了开发商的义务。若无上述情形，业主只能自行承担风险，这提示业主在购买车位时应当审慎审查。

八、裁判规则与立法完善

比较法上，各国对住宅小区停车位的规制路径不同。有的国家以法定配置比例为手段，要求开发商按户数配建车位，不足部分须缴纳代建费；有的国家以共有为原则，车位一律归业主共有，不得单独出售；有的国家以约定为原则，但设定优先需要的限制。我国的做法，接近第三种，但在配置比例与优先需要的具体规则上，仍有完善空间。

从经济分析的角度看，车位的权属安排影响资源的配置效率。若一律归开发商，开发商有动力建设车位，但可能囤积居奇、抬高价格；若一律归业主共有，业主的停车需要得到保障，但开发商的建设动力不足，供给可能减少。折中的方案，是在承认开发商所有权的同时，以优先需要与价格监管防止其滥用优势地位。

综合上述分析，可以提炼出若干裁判规则，供实务参考。

规则一，停车位的权属，应当先确定类型，再适用规则。规划车位适用约定规则，地面车位适用共有规则，人防车位适用国家所有、投资者使用收益的规则。类型认定错误，将导致适用法律错误。

规则二，规划车位归开发商所有的约定，以建设成本未分摊入房价为前提。成本是否分摊，应当综合审查公摊面积、开发成本构成、土地出让金计算方式，不能仅凭公摊一项

认定。

规则三，人防车位的所有权归国家，开发商可以转让使用权，但期限不得超过二十年；超过部分无效。以转让使用权之名行买卖之实的，应当认定为租赁。

规则四，地面车位的收益归业主共有，物业公司仅能收取合理的管理费用，且须经业主大会同意或者合同约定。

规则五，开发商违反首先满足业主需要的，业主可以请求确认买卖合同无效，或者请求赔偿损失；买受人善意且已登记的，业主不得请求返还。

实务中，还有一个细节常被忽略：车位的编号与图纸。买卖合同应当附具车位的平面图，标明编号、位置、尺寸、四至。未附图纸或者图纸不清的，买受人难以确定标的，容易引发纠纷。法院在审理此类案件时，应当要求开发商提供规划图纸与测绘报告，以确定车位的实际状况。

车位的面积计算，也有讲究。车位的建筑面积，包括车位本身、车道、出入口的分摊。不同的计算方式，导致同一车位的登记面积差异较大。买受人在购买时，应当核对测绘报告，确认面积构成。开发商以建筑面积计价，但实际可用面积明显不足的，可能构成违约。

最后须强调，停车位纠纷的解决，不能仅靠裁判。业主在购房时应当审阅合同、核对图纸、了解车位的性质；业主委员会应当积极履职，监督开发商与物业；主管部门应当加强规划管控与价格监管。多方合力，才能减少纠纷，实现资源的合理配置。

从立法论上看，现行规定尚有三处可以完善。其一，明确规划车位成本分摊的判断标准，避免实践中的争议。其二，明确人防车位的权属与使用权登记制度，使之可以流转、可以抵押。其三，细化首先满足业主需要的判断要素与违反后果，为司法提供依据。

制度配套方面，须建立三项机制。第一项是规划管控机制，提高停车位的配置比例，从源头上减少供需矛盾。第二项是登记机制，将车位纳入不动产统一登记，明确权利归属。第三项是自治机制，发挥业主大会与业主委员会的作用，通过自治规则分配车位资源。

从更宏观的视角看，停车位问题折射出城市治理的深层矛盾：土地资源稀缺，汽车保有量增长，居住密度提高，三者叠加，使停车成为城市病。解决之道，不能仅靠司法裁判，还需要规划、建设、管理多管齐下。司法的功能，是在个案中实现公平，而非替代政策的制定。

九、结语

一个车位，几平方米，却牵动着开发商、业主、物业三方的利益，也牵动着城市的秩序与居民的生活。民法典的两个条文，确立了原则，却留下了大片空白。填补空白，需要教义学的精细，也需要利益衡量的审慎。

本文的基本主张是：停车位的权属应当按类型分别确定，规划车位以约定为原则、以成本分摊为例外，人防车位归国家所有但使用权可以依法转让，地面车位归业主共有；开发商的处分权受业主优先需要的限制；优先需要的判断应当以规划配置比例、实际需求与合理期限三项要素综合认定。这些主张，未必周全，但至少提供了一个可以讨论的框架。

车位虽小，却是家的一部分。规则清明，分配公正，居民才能安心停车，城市才能有序运转。

参考文献

- [1] [1] 《中华人民共和国民法典》第二百七十一条、第二百七十五条、第二百七十六条。
- [2] [2] 《中华人民共和国民法典》第二百七十八条、第二百八十二条。
- [3] [3] 王利明：《物权法研究》（上卷），中国人民大学出版社2016年版。
- [4] [4] 崔建远：《物权法》（第四版），中国人民大学出版社2017年版。
- [5] [5] 谢在全：《民法物权论》（上册），中国政法大学出版社2011年版。
- [6] [6] 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》，2009年。
- [7] [7] 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典物权编理解与适用》，人民法院出版社2020年版。