

# 建筑物区分所有权形态下小区车位、车库的权属

梁兴来

(盐城工学院 人事处, 江苏 盐城 224051)

**摘要:**住宅小区车位、车库可以成为建筑物区分所有权的客体,是建筑物区分所有权中的独立物,为建筑物区分所有权的专有部分。而理论界有关车位、车库的归属问题亦存有诸多争议,其权利归属应由强行法进行规范。车位、车库应由业主法定共有。

**关键词:**建筑物区分所有权;专有部分;车位(车库)权属

**中图分类号:**D923.2      **文献标识码:**A      **文章编号:**1671-5322(2011)04-0054-06

2007年颁布实施的《中华人民共和国物权法》(以下简称《物权法》)第74条对建筑物区分所有权形态下住宅小区车位车库的权利归属及利用规则作出了规定,但是,《物权法》的出台并没有对车位车库的权利归属纠纷起到定纷止争的法律效果,社会上关于小区车位车库的归属争议一直存在,且有愈演愈烈之势。本文试从建筑物区分所有权的角度分析车位车库的权属规则,以期对《物权法》第74条的正确理解适用有所裨益。

## 一、建筑物区分所有权构成简述

建筑物区分所有权是近现代民法上一项十分重要的概念,为民法上一项基本的不动产所有权形态,它既与用益物权、担保物权等物权一样具有物权的一般权能,同时又有着独特的构成特征。关于建筑物区分所有权一词的表述,各国立法例并不相同。在德国和奥地利称其为“住宅所有权”;在法国,1983年法律和现行法律分别将其称之为“区分各阶层不动产之共有”和“住宅分层所有权”<sup>[1]</sup>;英国、美国和意大利均称之为“公寓所有权”;此外,瑞士称为“楼层所有权”;澳大利亚称为“单元住宅所有权”;日本和我国台湾地区称为“建筑物区分所有权”;我国民法理论界一致采用“建筑物区分所有权”的称谓<sup>[2]</sup>。总之,“建筑物区分所有权”的名称虽然表面上各异,可谓是各不相同,不一而足。但它们在实质内容和本质构成上都是相同的,都是对建筑物的某一特定部

分所享有的不动产所有权形态的抽象概括。

基于各国不同的政治、经济和法律概念,关于建筑物区分所有权的构成,理论界主要有3种不同的学说:一元论说、二元论说和三元论说。一元论说,或一元主义共有两种说法,即“专有权说”和“共有权说”。该说认为建筑物区分所有权是若干个单独的“个人所有权的堆积”或者将其作为共有所有权予以理解和把握<sup>[3]</sup>。二元论说认为,建筑物区分所有权由区分所有建筑物专有部分所对应的专有权与共有部分的持分权所构成。法国、美国加利福尼亚州和我国台湾地区的立法例均采用该学说。此外,我国大陆地区的梁慧星教授和王利明教授也持此观点。二元论说否认成员权为建筑物区分所有权的构成要素之一,该说强调建筑物区分所有制度是一种财产制度,是为了确认各区分所有权人所享有的各种财产权利,而不应该包括具有身份法性质的社员权。各社员权利人之间关于小区管理等相关行为应有合同法予以调整和规范。三元论说认为,建筑物区分所有权系由区分所有建筑物专有部分的所有权、公用部分的持分权、以及因共同关系所生的成员权构成,即建筑物区分所有权由专有权、共有权和成员权三部分构成<sup>[4]</sup>。在立法例上,德国现行《住宅所有权法》和我国《物权法》均采纳该学说。

由此可见,是否承认成员权为建筑物区分所有权的构成要素是三元论与二元论的根本区别。笔者采纳三元论说,认为社员权为区分所有权的

收稿日期:2011-09-09

作者简介:梁兴来(1981-),男,河南鹿邑人,讲师,硕士研究生,执业律师,研究方向:经济法。

构成要素之一。因为三元论说反映了建筑物区分所有权固有属性,涵盖了区分所有建筑物所包含的一切法律关系,更有助于调解专有权中的个体和持分权中的团体之间的矛盾。就我国理论界而言,学界趋向于认为建筑物区分所有权由三项要素组成<sup>[5]</sup>,并最终为立法所接受。由《物权法》75条、76条规定可知,业主有对自己的物业加以管理的权利。而管理权正是源于业主的成员身份,没有这一成员身份,业主也就缺乏了行使管理权的法律依据,而管理权恰是成员权中的一项重要功能。建筑物区分所有权由三部分所构成,即:建筑物专有部分的专有权、建筑物共有部分的共有权及因建筑物的管理、维护等共同事物而产生的社员权。而车位、车库则属于小区建筑物之一种,其权属问题自然应当在该理论框架内探讨。

## 二、小区车位、车库的法律形态和法律性质及其法律地位

### 1. 小区车位、车库的法律形态

通常认为,车位是指隶属于整个小区,以存放车辆为目的,根据土地使用权和利用地表而划定的地上开放式的空间场所;车库是指隶属于整个小区,具有独立的空间、以存放车辆为目的的附属建筑物<sup>[6]</sup>。车位与车库的根本区别是,车库有四至,是独立的封闭空间,而车位没有。目前,住宅小区的车位、车库主要有以下几种类型:

(1)独立车库。通常认为车库有地面独立车库和地下独立车库两类,该类车库多属于相应的业主专有,具有独立的建筑结构,可以独立加以利用,记载于不动产登记簿及业主的权利证书。

(2)地面车位。这里的“地面车位”,仅指《物权法》第74条第3款规定占有业主共有的道路或其他场地用于停放汽车的车位,不包括建筑区划内规划用于停放汽车的车位。

(3)建筑物首层架空层车位。所谓的架空层是指建筑物用柱子架起来空的那一层,仅有结构支撑而无外围护结构的开敞空间层。首层架空层位于建筑物的底部,是整栋建筑物的结构支撑,大多是为了空气流通和防止潮湿以及美化环境等因素而设计,并非为停放汽车之用。其特点是:多为开放式设计,仅有承重柱梁构成,结构简单。

(4)屋顶平台停车位。屋顶平台,通常是指位于建筑物的顶盖,其直上方没有任何遮盖物的平台。随着停车位的日益紧张,人们逐步开始在

小区商品房楼顶平台设置停车位。

(5)利用人防工程进行改造而成的车位、车库。我国法律规定,城市新建民用建筑,必须修建人防工程。地下人防工程可以军民两用,即在和平时期可以利用人防工程为经济建设和人民生活服务,战争状态下归国家统一使用。建好的地下人防工程,经相关部门批准可以改为车位、车库。

(6)规划用于停放汽车的车位、车库。此类车位、车库是依据政府批准的规划方案,由开发商投资,依照政府颁发的《建设用地规划许可证》载明的规划用途而建造的专门用于停放汽车的空间场所。

### 2. 小区车位、车库的法律性质

如何理解小区车位、车库的法律性质,学界尚无统一的定论,主要有以下几种观点:(1)车位、车库是建筑物中的独立物;(2)车位、车库是建筑物或土地使用权的添附物;(3)车位、车库是建筑物的从物;(4)车位、车库是建筑物的配套设施。

针对上述观点,笔者赞同小区车位、车库是区分所有建筑物中的独立物这一观点。即车位、车库是建筑物区分所有权的专有部分的说法。小区车位、车库是否构成建筑物区分所有权的专有部分,关键看其是否是区分所有建筑物中的独立物。建筑物的专有部分应限于独立物,因为只有成为独立物才能成为所有权的客体,就可以作为独立交易的标的进行交易,进而成为建筑物的专有部分由特定主体享有专有权。根据最高人民法院《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》的规定,专有部分具有三项构成要件:(1)具有构造上的独立性,能够明确区分;(2)具有使用上的独立性,可以独占使用;(3)具有法律上的独立性,可以通过登记而公示。准此规则,有学者认为,车位不是独立的特定物,不能成为单独的交易客体<sup>[7]</sup>。因为其与其他建筑物相通,无论是在构造上还是在法律上都不具有独立性,不能成为建筑物的专有部分。

笔者认为,构造上独立性的判断标准一直都在演进,早已摆脱了严格外观上有形隔离的束缚,强调形式上或观念上能够独立即可。所以说,只要车位、车库之间的界线明确,能够固定其范围并作为交易的对象,也便具有了观念上的独立性。就使用上的独立性而言,业主购买车位、车库并非为了居住或营业,而是为了停放车辆。所以车位、车库的用途固定且具有排他性。同时,业主无须

借助他人的专有部分即可通过公共车道和出入口驾驶汽车出入车位、车库,实现车辆的停放,因而车位、车库具有使用上的独立性。就法律上的独立性而言,其判断标准关键看其能否通过登记取得独立的产权证书,进而上市单独流转。我国目前尚无全国统一的车位、车库登记制度,只有极少数省份在试点车位、车库的登记制度。但这并不能否认车位、车库的法律方面的独立性,只能说明我国关于不动产登记制度尚有待完善。事实上,已经有许多国家和地区通过立法来确认车位、车库为区分所有建筑物的专有部分。如美国法将专门停车场中的车位认定为专有部分,开发商可以单独转让、出租和抵押。德国法也规定以持久性的界限标明范围的停车场,视为独立性的房间。

至此可知,车位、车库是建筑物中的独立物,为建筑物的专有部分,可以作为建筑物区分所有权的客体予以上市交易。

对于车位、车库性质的其他学说,笔者认为其都具有一定的合理性,但均不足以令人信服。车位、车库属于建筑物的添附物的观点主要是与我国现行的“房随地走、地随房走”房地产制度保持一致,该观点片面的强调车位、车库的非独立性,构造上与其他建筑物之间物理上的不可分离性,并由此推论出“车位、车库随房走”观点。该观点是对“房地一体”模式的迁就,不利于二者价值最大化的发挥,忽视了现实交易的复杂性。同时,我国《物权法》已规定了地表、地上、地下建设用地使用权。可以完全依托地下建设用地使用权建设独立的车位、车库,该使用权与房屋所依托的建设用地使用权之间可能是完全独立的,进而否决了车位、车库为建筑物或建设用地使用权的添附物的观点。有学者认为,车位、车库属于建筑物的从物。该观点把车位、车库看成小区整体建筑的一个组成部分,其属于房屋的附属设施或辅助建筑物,对房屋起辅助作用。但笔者认为这一观点忽略了车位、车库使用和构造上的独立性<sup>[8]</sup>。因为车位、车库是可以与房屋相分离而单独使用的,而车位之间的标界线可以使其能够在空间上个别地、单独地存在,由此确认,车位、车库具有使用上和构造上的独立性。从物的最大特点在于从物与主物的不可分离性,如果没有主物的存在,从物无法独立发挥效用,从物的使用必须依附于主物。所以,车位、车库与房屋之间不具有主从关系,从而否决了车位、车库为建筑物的从物的说法。至

于“配套设施”的观点也值得商榷。尽管我国现行的法律法规将车位、车库视为整个小区建筑物的公共配套设施,但这仅仅说明了车位、车库的使用性质,并未表明其所具有法律本性。何况,车位、车库的专有特性比较突出,归单个业主独立使用,不具有配套设施的公用性,不能成为建筑物的配套设施。

### 3. 小区车位、车库的法律地位

在承认车位、车库可以作为建筑物区分所有权标的物的状况下,我们再来分析一下车位、车库的法律地位。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”。由此可知,我国物权法将车位、车库分为两类,即一类由当事人可以约定的车位,另一类为法定归属单方所有的车位。可以约定的车位具有专属性,为专门停放车辆之用;法定归属的车位不具有专属性,除供停放车辆之外,还供行人、车辆通行等其他用途。将车位分为两类,是具有其合理性的,现就其法律地位分述如下:

#### (1) 可以约定归属的车位

可以约定归属的车位,是指在小区内,规划用于停放汽车的车位。其应当作为独立的客体,赋予其独立的地位<sup>[9]</sup>。由我国现行的《商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊规则(试行)》可知,商品房的销售面积不包含车位、车库。究其原因,根本在于车位、车库不能像其它附属物一样能够为整体建筑物服务,只能供单个固定的业主停放汽车,其功能及服务对象单一而固定。就全国整体状况而言,个人家庭拥有私家车的比例仍未达到高位,如果将车位、车库的面积纳入公用面积计入商品房销售面积的话,此举无疑会加大无车族业主的负担,让无车族的购房人为“有车一族”的业主分担车位的部分成本,进而损害了无车族业主的利益,造成新的社会的不公平。所以,应将建筑小区内,规划用于停放汽车的车位、车库定位为可以约定归属的车位、车库,其权利归属由开发商与潜在购买者进行约定。

#### (2) 法定归属的车位

所谓的法定归属的车位,是指车位的归属有法律直接规定,当事人不得私自约定。《物权法》

第74条第3款规定的内容,即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。对此条款作如何解释,学界有不同的看法。一种采用文义解释的方法,“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”是指在建筑区划内,如果停车位占用了业主所共有的道路或者其他场地,那么该停车位属于全体业主共有。另一种采用目的解释的方法,“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”是指在建筑区划内,道路和其他场地属于全体业主共有,在此之上形成的车位归支付了车位对价的业主排他使用,使用车位的业主所支付的车位对价归全体业主所有。

对前述两种解释,哪种解释更合理,值得商榷。解释法律乃在实践法律意旨,探究立法的本意。法律旨在创设一种正义的社会秩序。具有邪恶目的法律,缺乏道德准则,不体现正义的要求,因而不能称之为法律<sup>[10]</sup>。如果采用文义解释的方法,将占用业主共有的道路或者其他场地用于停放汽车的车位理解为归全体业主共有,则意味着全体业主皆需为此支付相应的对价,不管业主是否需要车位。此解释将有车一族与无车族等同视之,对有车的业主来讲,无疑是幸事,但是对无车的业主而言则有失公平,业主付出同样的代价,所享有的权利却不同<sup>[9]</sup>。所以,对《物权法》第74条第3款规定的理解应采用目的解释的方法,“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”是指在建筑区划内,道路和其他场地属于全体业主共有,在此之上形成的车位归支付了车位对价的业主排他使用,使用车位的业主所支付的车位对价归全体业主所有。

### 三、小区车位、车库的归属

#### 1. 车位、车库权属所涉利益及其规范性质

民法规范的核心任务就是协调利益关系,立法者总是要根据利益关系的不同类型,设置相应的法律规范<sup>[11]</sup>。因而,讨论《物权法》车位权属规则的应然状态,就有必要分析车位权属所涉及的利益关系<sup>[12]</sup>。民法所协调利益关系从总体上来讲,主要包括以下三种类型:民事主体与民事主体之间的利益关系;民事主体利益与国家利益之间的关系;民事主体利益与社会公共利益之间的关系<sup>[11]</sup>。通常情况下,相同的民事主体在法律地位

上都是平等的,对平等的民事主体之间利益关系的调整以任意性规范为主,以倡导性规范和混合性规范为辅;对于民事主体的利益与国家的利益、社会公共的利益之间关系的调整主要借助强制性规范。

在探讨车位、车库的权属之前,首先应明确车位、车库权属之争所属利益的性质,即其调整的利益为民事主体与民事主体之间的利益,还是民事主体与国家、社会的公共利益。因为,不同主体之间利益的调整所适用法律规范是有区别的。基于车位、车库的权属情形相当复杂这一现实状况,我不能笼统地把车位、车库权属之争称为民事主体之间的利益或者称其为民事主体与国家、社会公共利益之间的关系。但就整个小区的业主的利益与开发商的利益而言,其属于民事主体与社会公共利益的关系,应由强行法进行规范<sup>[13]</sup>。当然,具有独立地位停车场,就是属于民事主体之间的利益,由任意性规范、倡导性规范或混合性规范进行处理。

#### 2. 有关车位、车库归属观点的商榷

关于车位、车库权属问题的热议和争论中,有几种主流观点供大家商榷。

(1)依车位、车库的建筑面积是否计入商品房的公摊面积来判断车位、车库的权利归属

持此观点的学者认为,车位、车库的权属判断标准应以该车位、车库的建筑面积是否作为小区商品房的公摊面积而定。如果车位、车库的建筑面积作为公摊面积由业主分摊,那么业主所购买的商品房的建筑面积已包含该车位、车库所分摊的面积,则该车位、车库的所有权随着商品房所有权的转移而归全体业主共有。反之,则该车位、车库应属于开发商所有。

对此,笔者不敢苟同。其一,该观点来源于建设部《商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊规则(试行)》第9条的规定:凡已作为独立使用空间销售或出租的地下室、车棚等,不应计入公用建筑面积部分;作为人防工程的地下室也不计入公用建筑面积,不进行公用建筑面积的分摊。在法律层面上,我国并没有相关法律强制规定车位、车库应列入需分摊的公用建筑面积。建设部所制定《商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊规则》的性质为行政规章,其法律效力低于法规和法律。而关于车位、车库的权属问题为所有权的权利确认,权利确认应由全国人大常委会制定的

法律予以规范,行政法规及规章无权对此问题予以规范。由此可见,仅依据建设部的《商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊规则》,我们无法推定出车位、车库权利归属并非必然归全体业主所有。其二,我们假设车位、车库归全体业主共有,车位、车库建筑面积为公用建筑面积由全体业主分摊。但是在此状况下,我们无法计算单个业主所分摊公用建筑面积。依据建设部的有关规定,计算建筑面积的房屋,层高均应在2.20米以上,低于2.20米的不计算建筑面积。至此,建筑面积分摊规则也就不可适用。可见,车位、车库面积是否计入小区总建筑面积,只是一个建筑测量问题,而车位、车库所有权的确认是一个法律问题,二者没有关系<sup>[8]</sup>。

(2)依车位、车库的建造成本是否摊入住宅开发成本来判断车位、车库的权利归属

该观点从成本的角度认为,开发商如果将车位、车库成本分摊到建筑成本中去,并由所有业主共同分摊此项费用,则车位、车库成为业主建筑物区分所有权的共有部分,开发商对业主共有的财产无权处分<sup>[14]</sup>。在实践中此观点已被立法所采用,如《杭州市区住宅小区配套建设与综合验收管理办法》(试行)中就规定:“住宅小区的配套建设项目,投资摊入售房建设成本的,其产权属于小区居民共有。经营性的配套公共建筑(商业、文娱等),投资未摊入售房建设成本的,其产权属投资者所有,并按规划要求使用。”《安徽省物业管理条例》规定:“物业管理区域内建设费用已分摊进入房屋销售价格的共用、非经营性车场车库为共用设施、设备。”

笔者认为此观点是错误的。其一,该观点不符合经济学常识。依据经济学常识可知,某一商品的制造费用是否计入另一商品的成本,从来就不是所有权归属的判断标准。比如,电脑生产商会将生产中所产生的废品和电脑生产线计入产品的成本中,但法律上绝不会规定消费者在购买电脑后同时还拥有相应的废品和折旧完毕后的电脑生产线的所有权。其二,该观点缺乏可操作性。成本属于企业的核心商业秘密,在未经法律许可的状况下,任何人无权核对另一家企业的经营成本。所以说,开发商是否将车位、车库的建造成本分摊到住宅销售价格中去,业主是无法知晓的,只有开发商最为清楚。且我们所探讨的车位、车库的权属问题是一个基本的物权问题,要遵循物权

取得的一般法理,跟建造成本是否进入住房销售价格无关<sup>[8]</sup>。

(3)以车位、车库是否占用土地使用权(地下空间权)来判断车位、车库的权利归属

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,房屋所占有的土地使用权,相应地已经转移给业主,据此,许多学者认为,车位、车库也应当确定为业主所有<sup>[15]</sup>。

笔者认为,此观点不无道理,但通过此种方式确认车位、车库的权属问题过于简单,有失偏颇。由于位于地下的车位、车库,大多由开发商进行专门投资,利用地下空间建造。此时,若认为土地使用权已随商品房销售给业主而分别计入各个业主的权属之中,就当然的认为业主也享有车位、车库的所有权。此举,无疑会打击开发商投资兴建车位、车库的积极性,不利于停车难问题的解决。同时,我国目前还没有承认独立的空间利用权,空间权的利用大多是依附于土地使用权,开发商也就不能依他享有独立的地下空间利用权而主张他对车位、车库的所有权。所以,在确定车位、车库的权属问题时,不能单方面以土地使用权或者投资状况等因素而单方面认为车位、车库是属于业主共有还是开发商所有。

(4)以“谁投资、谁受益”来判断车位、车库的权利归属

该观点认为,在产权发生争议之后,应当依据“谁投资、谁受益”的原则来确定产权的归属。笔者对此不敢苟同,“谁投资、谁受益”属于经济学理论,车位、车库的权属属于物权问题。将经济学理论直接设定为法律学规则不是任何时候都行得通的,因为取得物权的事实行为与法律行为显有不同<sup>[16]</sup>。尽管开发商投资兴建了车位、车库,但这并不意味着开发商就当然地享有车位、车库的产权。因为开发商很难证明其投资成本没有摊入到售房成本中,最终由消费者承担;另一方面,在业主与开发商没有就车位、车库的归属问题是否计入商品房的组成部分而做出约定的话,不能认为业主购买了房屋,就认为业主也取得了车库的所有权。因为,在通常状况下,开发商是不会将车位、车库作为商品房的附属设施而一并销售给业主的,业主也就无法证明车位、车库的投资成本被摊入到售房的成本中。

(5)依开发商与业主的约定来判断车位、车

### 库的权利归属

我国《物权法》即采纳这一观点。此种观点认为,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。该观点充分体现私法自治原则,符合市场经济的内在要求,有利于对车库有效利用和管理以及有利于鼓励开发商修建车位、车库<sup>[6]</sup>。

笔者对此有不同见解。在格式条款大行其道和房地产完全处于卖方市场的情况下,我们在此谈论私法自治和市场经济的规律都是不切实际的,没有任何现实意义。因为,处于“私法自治”优势地位下的开发商完全可以利用“格式条款”

作出不利于购房者的约定,而该“约定”也直接给开发商损坏购房者利益的不合理行为披上了合法的外衣。实践中的高价车位或车位的捆绑销售已充分说明了此问题。除此之外,其它所谓的立法理由,也当不能接受。

综上所述,小区车位、车库作为特殊商品,其具有公共属性和社会性。基于车位、车库的公益性、社会性和公共性,笔者认为,建筑区划内,小区车位、车库应由全体业主共有。此观点不仅能够更好地彰显《物权法》对业主权益予以优先保护的立法价值取向,还能更好地保证交易的公正公平。

### 参考文献:

- [1] 陈华彬. 建筑物区分所有权研究[M]. 北京:法律出版社,2007:79.
- [2] 徐海燕. 区分所有建筑物管理的法律问题研究[M]. 北京:法律出版社,2009:1.
- [3] [日]小沼进一. 建筑物区分所有之法理[M]. 东京:法理文化社,1991:85.
- [4] 陈华彬. 论建筑物区分所有权的构成——兼议《物权法》第70条的规定[J]. 清华法学,2008(2):99-133.
- [5] 王胜明. 中华人民共和国物权法解读[M]. 北京:中国法制出版社,2007:123.
- [6] 王利明. 论物权法中车库的归属及相关法律问题[J]. 现代法学,2006(5):76-86.
- [7] 陈广华. 小区车位与车库权属研究[J]. 河海大学学报:哲学社会科学版,2007(4):51-54.
- [8] 高圣平. 住宅小区车位、车库的性质及其权利归属研究——兼评《物权法》第74条[J]. 法学家,2008(6):110-117.
- [9] 牛学辉 张洋. 车位的法律属性及其产权界定[J]. 财经科学,2010(8):117-124.
- [10] 公丕祥. 法哲学与法制现代化[M]. 南京:南京师范大学出版社,1998:108.
- [11] 王轶. 中国民法学学术路向的初步思考[J]. 法制与社会发展,2006(1):87-97.
- [12] 王荣珍. 对《物权法》车位权属规则的检视与完善[J]. 当代法学,2011(1):79-84.
- [13] 许尚豪,王仰光. 小区停车位权属分析[J]. 法学论坛,2007(1):26-29.
- [14] 杭正亚. 南京市鼓楼区法院作出全国首例判决——小区车库归业主共有[N]. 南方周末,2003-11-11(4).
- [15] 金凤. 略论住宅小区车库的权属[J]. 贵州师范大学学报,2004(4):20-22.
- [16] 董学立. 论物权法上车库权属的判断标准[J]. 法学,2008(3):62-67.

## Study on the Ownership of Residential Parking Spaces and Garages under the Form of Condominium Ownership

LIANG Xing-lai

(Human Resources Department Yancheng Institute of Technology, Yancheng Jiangsu 224051, China)

**Abstract:** Parking space and garage in residential districts, which is the independent objects of condominium ownership, can be the object of condominium ownership, and is the *sondereigentum* of condominium ownership. the conflicts about the ownership of parking space and garage come about every now and then, and its ownership should be made by mandatory. the ownership of parking space and garage must be the objective of the joint ownership stipulated by law.

**Keywords:** condominium ownership; *sondereigentum*; ownership of parking space and garage

(责任编辑:李开玲)