

公寓大厦之停车场车位问题

沈 晔

(清华大学 法律系,北京 100084)

[摘要] 无论是从学理上还是从法规政策上的考量,笔者都认为应当摒弃传统观念,对建筑物构造和利用上的独立性进行符合经济效益的宽泛解释。对停车场的法律地位应作类型化的区别。(1)如果开发商已经将建设停车场的费用计入商品房销售价格,开发商应当在商品房销售合同中明示,以明确区分所有权人对此停车场的共同共有权。(2)如果开发费用没有摊销,自行车库、无人看管的露天汽车停车场以及一定的地下或室内汽车停车场应该属于区分所有权人共用共有部分。(3)在有共有部分性质的停车场上,可以设立共有部分专用权。(4)除此以外的地下或者室内停车场,由于其由构造和功能上的独立性,可以作为区分所有权的客体,由开发商在楼盘出售之时享有并处分。

[关键字] 公寓大厦;停车场;车位

[中图分类号] D913 [文献标志码] A [文章编号] 1008-942X(2004)06-00101-07

衣食住行,是生命最基本的诉求。随着经济的发展,中国人对于住和行的品质要求也不断提高,各大城市各种新型的公寓大厦鳞次栉比,除了必备的自行车外,私家车也比比皆是。因此,围绕停车位问题产生的很多纠纷,是关心现实生活的法律从业者所关注的焦点。

《法苑》2003年第6期报道了《地下车库何以成了地下仓库》的案例:

2003年3月5日,上海市徐汇区人民法院民事审判庭开庭审理了一件房地产纠纷案件。原告是“申贵苑”住宅大楼的业主委员会,被告则分别是上海永嘉房地产开发有限公司和上海复净铜管有限公司。当年“永嘉房地产公司”瞄准了徐汇区的黄金地段,开发了“申贵苑”房产,但开发商没有按通常的做法,把地下自行车库以及其他配套设施的相关费用摊入前期的开发资金中。于是,“申贵苑”一百多套住房卖出了,业主们也先后拿到了产权证,可地下自行车库以及其他配套设施的产权却始终牢牢地攥在“永嘉房产”手里。而对诸多的业主而言,也许是被蒙在鼓里,也许是疏忽,“小家”买下了,却没有顾及还有个“大家”。时隔不久,一百多户业主,便将喜气化作了怨气,因为大楼停放自行车的车库有一部分被一些私营企业(包括本案另一被告——上海复净铜管有限公司,其经理为业主)用作了地下仓库(地下自行车库除了留出停放自行车的部位外,有木板之类建筑材料隔成不少小房间)。业主们这才感到自己的权利遭到了侵害,对开发商兼销售商“永嘉房产”的做法表示愤慨。业主委员会终于忍无可忍,一纸诉状,将“永嘉房产”告上法庭。原告要求法院判令两被告间签订的租赁“申贵苑”地下车库的协议无效,恢复其原有的功能。

该诉请貌似简单,但是涉及建筑物区分所有权的最基本的问题,这一实际问题如能圆满解决,或许能为考量建筑物区分所有权提供新的角度。

问题一：地下车库及车位是否能成为区分所有的标的？

在这起诉讼中,开发商是否有权自行处置讼争的地下车库,取决于其究竟是作为区分所有建筑物的专有部分,进而能够独立成为区分所有的标的,还是只能作为公用部分,必须为全体区分所有权人的共同所有,这涉及到对区分建筑物之专有部分的理解。

考察各国法律,除法国现行法将专有部分的要件界定为使用上的排他性外,日本、德国、美国及我国台湾立法与学说均将有否构造上及利用上之独立性作为判定建筑物各区分部分能否成为专有部分的标准^[1](pp.96-104)。而这一标准也被大陆学者在制定物权法的过程中广泛接受。但是如何判断构造和利用上的独立性,却存在着很大的争议。

传统的日本及台湾的学说所谓构造上之独立性,即“物理上之独立性”,须四壁上具有确定的遮蔽性^[2](p.30)。因为惟有如此,始适合为所有权直接支配的要件。一栋建筑物内部毫无墙壁间隔,固不得成为专有部分,其仅以屏风、隔扇拉窗间隔,也不得成为专有部分。因而地下室仅以线条划分停车位或未以墙壁间隔之零售市场、摊位等,原则上均不得为区分所有权的客体^[3](p.17)。

从实践上看,以我国台湾地区为例,如1991年台上字第1733号,1993年台上字第1684号判决,1994年台上字第1374号判决:“……停车空间无从排列门牌,依土地登记规则第73条规定,不能单独办理所有权登记而欠缺定着物之独立性,自不得单独为所有权之客体。足见上开停车空间,为系争大厦住户共同使用部分,与建筑物区分所有人有不可分离之关系,属大楼之附属设备……属区分所有建筑物之共有使用部分,欠缺定着物之独立性,不能为单独所有权之客体。”^[4](p.270)可见,按照我国台湾地区的司法实践,地下车库之所以是区分建筑物之共有部分是因为无法编排门牌,因而“欠缺定着物之独立性”。

而利用上之独立性主要以该区分部分能否单独使用以及有无独立的经济效用为判断标准。传统学说认为,区分部分必须有独立的出入口,并且其内部须有专用设备存在,以保障其独立的经济效用^[4](p.19)。

日本法院以判例的形式将其中的理由阐述得更加清楚。神户地判昭和44年5月26日判决指出:“地下室停车场于性质上系构造上之共有部分”^①。大阪高判昭和55年2月29日判决更进一步指出:“该案地下车库,虽然有独立出入口及分隔墙壁等,于构造上得为独立建筑物使用,但因为估计汽车停车空间使用需求,及在设计之初,地下室天花板为整栋建筑物之配管、配线所在,且地下室地板面底下为污水处理场,须随时派人经此前往清理,乃认该部分系为全体区分所有权人共同使用目的而建造,应属法定共有部分。”^②

综合上述见解,地下车库共有部分说认为,在停车场属共有部分问题上,主要是因为它不具有构造上以及利用(功能)上的独立性。但是如果回到现实生活中观察,这种地下车库共有部分之说存在着很多现实问题。

第一,地下车库以及车位是否真的没有构造上和利用上的独立性?

正如建筑物区分所有权的兴起满足了土地匮乏而对房屋需求猛长的时代需要一样,对于构造和利用上的独立性的理解,也有明显地考虑经济效用而放宽的趋势。现代建筑物区分所有权的理论对构造和利用的独立性的见解,能够充分地支持地下车库以及车位独立成为区分所有的标的。

现在的学说认为,建筑物构造上的独立性并不需拘泥于物理上的隔断,只要按照普通观念而言是有独立性的,即可以认可其具有构造上的独立性。很多大陆法系国家的立法、判例及学说目前都

①参见日《判例时报》第591号,第85页,转引自《法学研究》第47卷第7期,第168页。

②参见日《判例时报》第421号,第90页,转引自《法学研究》第47卷第7期,第169页。

确定以“范围明确论”替代“物理上之独立性”，来判定地下车库以及车位构造上的独立性。

作为大陆法系的重要代表国家德国在1973年7月30日对1951年住宅所有权法进行增补，其第3条第2项规定：“以持久性界标标明范围之停车场，视为有独立性之房间。”^{〔2〕}（p.175）。日本最高法院在昭和56年6月18日有关停车场的判例中指出：“所谓构造上和其他部分相区分而获得独立的建筑物部分是指由于具有所谓建筑物构成部分的隔墙、楼梯等适宜于独立的物理性支配的程度，并和其他部分遮断。只要其范围明确，而其四周是否完全隔断在所不问。”^{〔2〕}（p.169）台湾公寓大厦管理条例第3条第1款规定：“公寓大厦指构造上或使用上或在建筑执照设计图样标有明确界限的区分分数部分之建筑物及其基地。”因此，只要具备（1）在建筑物执照设计图样有明显界线。（2）实际上有明显之界址（例如摊位与摊位之间有明显之造作物加以区隔，停车位与停车位之间有明显线条加以划分等）二要件，即使没有固定墙壁隔间，也可以成为专有部分^{〔4〕}（p.18）。

因此，如果地下车库位于一个特定的区域，由天花板、地面、墙壁等物理构件和建筑物其他部分区隔，理应和其他专有部分一样具有构造上的独立性。我们再进一步研究车位，虽然没有物理上的遮断，但是如果通过画线、界标或者栅栏等设备体现出明确的范围，也可以看成具备构造上的独立性。

至于利用上的独立性，尤其是涉及到地下车库往往设有建筑物必备的管线等，是否能够构成利用上的独立性，上文所述日本最高法院的判例提供了非常详细的分析。法院认为，即使有共有设备，屋内停车场亦具有利用上之独立性而仍可成为专有部分。因为其满足以下三个要件（1）上述共用设备仅占该建筑物部分之小部分，其余部分能够提供与独立的建筑物未有实质性差别的排他性使用机能。（2）他区分所有者对共有设备之利用、管理，不会对上述排他性使用产生特别限制乃至妨碍。（3）将此当作停车场使用，不会对共有设备之保存及他区分所有者所为之利用施予影响。^{〔5〕}（p.170）总之，法院认为，利用上的独立性并非指利用上的垄断性，虽然对于一个空间可能多个人有利用的权利，但是因为他们利用的部分、目的等均不同，排他性使用权和其他的利用权在权利行使中不存在特别的互相干扰，即可构成利用上的独立性。笔者甚为赞同这种较宽松的解释。

第二，我国现行法律是否能够支持地下车库及车位单独作为区分所有的标的？

法律的稳定性是必须要考虑的重要因素。虽然我国还没有物权法，但现行法规已经确认地下车库及车位是可以作为区分建筑物的专有部分，这为物权立法提供了现实基础。

建设部于1995年颁布的《商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊规则》（试行）第九条规定了公用建筑面积计算原则：“【第一款】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。”虽然这一部门规章没有具体说明如何判断“独立使用空间”，但已经在一定的法律位阶上承认了学理上对于构造和利用上独立性的宽泛解释，肯定地下室、车棚可以独立销售，值得注意。很多地方规章也有类似的规定^①。

第三，如果不承认地下车库及车位可以单独构成区分所有权的客体，是否有利于地下车库车位实际所有人的利益？

除了理论上的圆融外，笔者更关注法律制度的效用性，即从帕累托改进的角度来看，机制的变化究竟是带来了净收益还是净损失。具体到停车场问题，承认地下车库及车位可以单独构成区分所有权的客体，对于相关方——开发商、建筑物区分所有权人和地下车库车位实际所有人——利益的影响，是笔者得出结论的政策考量。

①参见《北京市商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊暂行规定》（2000年）第7条、《陕西省咸阳市商品房销售面积计算及公用建筑面积分摊规则》（1999年）第9条等（参见 <http://www.bjinfobank.com>）。

现在城市房地产建设迅猛发展,新型的住宅除了关注每个单位以外,为了提高居住质量和房产品质,开发商往往会在建设时考虑停车位的问题。根据笔者自身的居家经验和观察,一个20平米左右的汽车车位的价格有时高达十几万,完全可以和一些住宅单位的价格媲美,从每平方的价格来看甚至远高于住宅单位价格。“买车位”、“炒车位”已经成为了一种现象,甚至是投资手段。如果不承认地下车库及车位可以构成区分所有权的专有部分,那么这些买车位的车位所有人的利益如何得到保护呢?一概认为车库及车位不能单独构成区分所有权客体尤其违背一般人的理解。车位和住房单位除了位置不同外没有什么本质的区别,一个住宅单位的买受人从开发商那里可以获得住宅单位的所有权,而另一个车位的买受人从同样的开发商那里花同样的价格却不能获得车位的所有权,这是让人不能理解的。

第四,如果不承认地下车库及车位可以单独构成区分所有权的客体,是否有利于区分所有权人的利益?

除了从理论和一般人的角度理解,更进一步从公共政策角度来看,不承认地下车库及车位能构成区分所有权的专有部分,也是不合适的。

法律不仅直接规制人们的行为,更能够积极或者消极地引导人们行事的动机。理性人会根据法律的规定改变应对策略所带来的影响,应当在利益衡量中考量。销售车位的利润刺激是开发商建设车库和车位的一个动因。在“地下车库及车位不能单独构成区分所有权的客体”这个论断下,车库及车位只是区分建筑物的附属设备,随着楼盘的销售,附属设备转移属于区分所有人共有。一个追求利益最大化的房地产开发商,无法获得地下车库及车位的区分所有权,进而无法通过销售车位获得利润,自然没有动因在开发的物业中提供这种设施,这种损害开发商积极性的做法是否就对区分所有权人有利呢?答案显然是否定的。

可能有主张说,在坚持车库和车位的共有部分性质说时,房地产开发商可以将建设车库及车位的费用及利润分摊到专用部分里,同样可以获得经济上的利益。但从经济的角度来说,从共有部分中获得分摊的利润,要远小于销售所有权下可能获得的利润,因此这种刺激是不充分的。根据法经济学的观点,如果任何有价值的(既稀缺又有需求的)资源要分配给人们所有,要实现资源价值的最大化,所有权意味着排除他人使用资源(排他性,exclusivity)和使用所有权本身的绝对权,并且所有权是可以让渡的(可转让性,transferability)^{[1] pp.10-15}。由于车库(车位)为共有,权属界限是不明确的,一般买房人很难意识到,或者愿意为这共有部分花费相当于专有部分的价钱,因而,资源——车位——无法实现价值最大化,进而对于开发商来说,“分摊”是一个不经济的选择。另外,由于各个楼盘的价格竞争,更使得开发商无法把原来出售车位所能获得的费用补偿和利润完全分摊到各个住宅单位身上。

综上所述,笔者认为,无论是从现行法、法理、法感情还是从公共政策上讲,地下车库及车位可以成为建筑物区分所有权的客体。在“申贵苑”案例中,笔者倾向认为除了按照交警支队规定预留的车位外,剩下停车场空间因为“有木板之类建筑材料隔成小房间”,有构造和利用上的独立性,可以成为区分所有权的客体,由“永嘉房产”享有。

问题二:是否所有的停车场或者车库都能单独成为建筑物区分所有权的客体?

问题一只是论证了地下车库及车位单独成为区分所有权的客体的可能性,那么,是否所有的车库都能成为区分建筑物的专有部分,是值得进一步思考的问题。

万方数据

笔者认为,立法是基于利益的衡量。在停车场权属问题上,不能一概而论。笔者将区别不同情形并加以分析:

(一)如果开发商已经将建设停车场的费用计入商品房销售价格,开发商应当在商品房销售合同中明示,以明确区分所有权人对此停车场的共同共有权。

这符合诚实信用的原则。事实上,中国各个商品房项目的销售价格,都要经过地方政府物价部门的批复,对于每平方米销售价格是否包含停车场的开发费用,都有明确的规定^①。笔者建议,将此批复的主要内容作为商品房销售合同应披露信息的一部分,以起到确权的作用,保护区分所有人的权益。

(二)如果开发费用没有摊销,区分所有权人的需要是立法首先要予以保护的权益,自行车库、无人看管的露天汽车停车场以及一定的地下或室内汽车停车场应该被认定为建筑物的附属设备,属于区分所有权人共用共有部分。

虽然效率是立法论上要考虑的重要因素,公平作为另外一个侧面,也不容忽视。回到“申贵苑”的案例中,原告的诉请有相当的合理性。我们的生活经验告诉我们,如果说住宅满足了人们住的要求的话,那么自行车就是普通中国人行的工具。如果在区分建筑物中没有自行车的存放位置,那么谈何满足区分所有权人的居住需要呢?笔者相信,这也是徐汇区交警总队要求开发商提供必要车位的一个考虑。在这个问题上,两种利益、两种政策产生了冲突,究竟是满足区分所有权人的需要,将车库认为是共有部分,供区分所有权人使用,还是认为车库、车位可以构成区分所有权的客体,可以由开发商保留其权利并处分?值得注意的是,讼争车库是一个自行车车库。在不远的将来,随着生活水平的提高,汽车成为普遍代步工具将成为现实,在停车场问题上利益冲突会更加现实和明显。

不论各国对共有部分如何划分,区分所有人的共有部分持分权主要是基于共有部分对于专有部分(住宅等)的使用有辅助性的不能分割的功效而产生的。而在停车场问题上我们也可以看出,必要的停车空间是基于辅助区分建筑物功效产生的,因此应当成为共用共有部分。

这里的“必要停车空间”根据笔者的思考,主要包括以下类型:

1. 缺乏独立性的自行车库。对一般人而言,自行车是比汽车更加普及的必备交通工具,因此立法政策更应当向全体区分建筑物所有人倾斜。而且,因为每辆自行车占地都很小,自行车库一般是共用的才比较经济。因此,笔者主张将缺乏独立性的自行车库视为必要停车空间,作为全体区分所有人共同共有的部分。

2. 无人看管的露天汽车停车场。在中国普通的住宅小区内,无人看管的露天汽车停车场最为常见,从一般理解来看,此种停车场应当被认为是建筑物不可区分的共有部分,属于建筑物附属设备,由全体区分所有人共同使用。这种理解也被日本学说和判例所肯定^{[1] p. 172}。

3. 虽设于室内的汽车停车库,但根据法律的规定或者按照区分建筑物内居住人数测算,应当具备的停车空间。为了在相对强势的开发商的经济利益和相对弱势的区分所有权人的生活需要中取得平衡点,笔者倾向于将此部分的停车场中的一部分,即根据法律的规定或者按照区分建筑物内居住人数测算,应当具备的停车空间,作为建筑物的共有部分,由全体区分所有人共同使用。在“申贵苑”案例中,给笔者很大启发的就是徐汇区交警总队作出规定,开发商必须提供一定的停车空间。作为一个合理推论,如果没有这种行政决定,按照居住人一般需要提供相应的必要空间也是合理的。

台湾地区有关法律是笔者可以获得的有关法定停车空间比较全面的经验。台湾的停车空间一般分为三类(1)防空避难空间兼作法定停车空间(2)因受奖励容积而增设(3)由建筑商自行设

^①《内蒙古自治区鄂尔多斯市物价局关于华逸房地产开发有限公司商品房销售价格的批复》《价格公报》(内蒙古版)2003年9月1日;《江苏省物价局关于核定大光路香格里拉花园城商品房销售价格的批复》《价格公报》(江苏版)2003年10月1日;《江苏省物价局关于香榭里二期09幢住宅商品房销售价格的批复》《价格公报》(江苏版)2003年12月1日(<http://www.bjinfobank.com> 2004-05-12)。

置。1995年“公寓大厦管理条例”第45条第2款规定:“公寓大厦之起造人或建筑业者,不得将共用部分,包含法定空地、法定防空避难设备及法定停车空间让售于特定人或为区分所有权人以外之特定人设定专用使用权或为其他有损害区分所有权人之行为。”而“法定停车空间”的确定,依照台湾“建筑法”102条之一规定:由“直辖市”、“县(市)”、“政府”拟定,报请“内政部”核定之。根据笔者收集到的有关法律法规来看,法定停车空间的计算与停放车辆的类型(机车抑或汽车)、建筑物楼板面积、容积率等等有关^①。

可以看出,“必要停车空间”可以被比喻成“生活必需品”或者是“最低保障线”,主要是满足建筑物区分所有权人的公共需要。这种性质的停车场,不论在开发商和专有部分买受人之间的售房合同中是否提及,由于建筑物区分所有权的“权利束”性质,买受人取得了专有部分的所有权,自然取得共有部分的持分权。开发商不得将共有部分作为独立标的,转让给非区分所有权人或者特定区分所有权人。

(三)在有共有部分性质的停车场上,可以设立共有部分专用权。

所谓“共有部分专用权”按照陈华彬先生的观点,是指在本应由各区分所有权人共用部分上,设定由特定人(特定区分所有权人或特定第三人)专属占有使用的权利。此种共有部分专用权的性质在学理上有不同的说法,主要有租赁权(或使用借贷权)说、地役权说以及反射利益说以及人役说等^{11 p.172}。

与前述学者观点不同,台湾地区“公寓大厦管理条例”第3条第5款规定,约定专用部分系指公寓大厦共用部分经约定供特定区分所有权人使用之部分(不能供特定第三人使用)。在停车场上约定共有部分专用权,这就是现实情况中比较常见的“租车位”,即业主就车位的专用使用向开发商(或者业主委员会)支付一定的费用,但并不享有所有权的情形^②,也是对于共有部分使用的一种特殊形式。无论是通常所谓之公寓转售契约或经全体共有人同意,台湾地区把这种协议叫做“分管特约”。学理上认为,“此项停车位约定专用权,不得与所有权分离而单独作为买卖之标的。地下室车位共同使用部分,与建筑物专有部分具有密切不可分的主从关系,建筑物专有部分所有人,不得将共同使用部分之车位使用权单独出售他人,或保留车位使用权而将建筑物专有部分出售他人。”^③

把这种共有部分专有限制在区分所有权人范围内,笔者觉得是较为合理的。因为毕竟共有部分专用权的性质在于,它是设立在共有部分基础之上的权利,本来就是对共有关系的一种限制,如果允许非区分所有权的第三人有权共有部分享有专用权,不论合约相对方是开发商还是业主委员会,必然会妨碍区分所有权人对共有部分的利益。由此可以推论,作为共有部分使用的一种特殊形式,专用使用权的一大特点在于,不论这种停车位专用权是特定区分所有权人和开发商还是业主委员会通过合同形式确立的,随着区分建筑物被开发商销售给各个区分所有权人,真正一方当事人是享有车位专用权的区分所有权人,而另一方是全体所有权人,通常是以业主委员会作为代表。因此,车位专用权带来的利益应当由全体所有权人共享,开发商不得攫取此利益。

从“申贵苑”案例中进一步发挥,如果我们把此地下车库假设为建筑物的共有部分(无构造和利用上的独立性),被告之一的复净铜管有限公司,由于其经理是“申贵苑”一业主,完全可以和“申贵苑”业主委员会达成协议,在地下车库闲置部分设立专用使用权。此协议不仅约束双方当事人,其后受让住宅单位的区分所有权人如果是得知此情形,也受其约束。另外,专用使用权收益归全体业主享有,“永嘉房产”在销售建筑物、转移区分所有权时,把共有部分连同专有部分出售给了各个业主,自然不能享有共有部分利用的收益。

①《台北市建筑物附设停车空间缴纳代金及管理使用办法》(79年10月29日台北市府法3字第79064645号令颁布)第2条;《台北县建筑物增设停车空间鼓励要点》(1990年9月11日,台北府工建字第338617号函发布);《停车场法》(1980年7月7日,台湾义字第3509号令制定公布,1990年5月30日;总统(90)华总(1)义字第9000102420号令第2次修正公布)第9条。

②比如在笔者所在小区,一个汽车停车位每月所缴“管理费”为100元。

③参见《日判例时报》第591号,第85页,转引自《法学研究》第47卷第7期,第271页。

(四)除此以外的地下或者室内停车场,由于其构造和功能上的独立性,可以作为区分所有权的客体,由开发商在楼盘出售之时享有并处分。但开发商对于保留车库所有权应在合同中明示并负有说明义务,对于购房者由于信赖而造成的损失负赔偿责任。

此部分在问题一中已经详细阐明,不再赘述。只是需要强调的是,笔者认为,如果把“必要停车空间”比喻为“必需品”的话,那么这里所指的地下或室内停车场就是区分建筑物中的“奢侈品”。市场经济气象万千,自有其规律在内,在区分所有权人的一般利益得到满足的情况下,允许买卖车库或车位,让理性的人们对自己的需求和投资作出选择,不啻为明智之举,其法理、情理、利益上的价值都不容忽视。

综上所述,“申贵苑”案件虽小,但问题错综复杂。类型化的思维方法有助于我们理清思路,梳理脉络,从容研究。

(感谢清华大学申卫星老师在本文写作过程中所给予的指导)

[参 考 文 献]

- [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.
- [2] 新田敏.关于区分所有权客体之独立性[J].法学研究,1989 4(7):30.
- [3] 尹章华,王惠光.公寓大厦管理条例解读[M].北京:中国政法大学出版社,2003.
- [4] 王泽鉴.民法物权(卷一)[M].北京:中国政法大学出版社,2001.
- [5] 丸山英气.关于区分所有之最近的动向[J].法学研究,1989 4(7):170.
- [6] Richard·A·Posner. Economic Analysis of Law[M]. New York :Little , Brown and Company ,1998.

[责任编辑 江予新]

The Legal Status of Units of the Parking Lots of Apartment Buildings

SHEN Ye

(School of Law , Tsinghua University , Beijing 100084 , China)

Abstract :According to The traditional theory , the unit of parking lot of apartment buildings , in absence of the independence in terms of structure and usage , is not an independent object suitable for conveyance . Thus , the parking lot is deemed as the affiliated utility facility of the apartment building and to be used by the apartment owners as a whole . The land agent of the buildings is not allowed to sell the units and the "buyers" do not have the title but the right to use . This article proposes that it is advisable to introduce more lenient interpretation in regard of the independence of structure and usage in light of economic efficiency and recognize the independent status of parking lots under certain circumstances to grant the buyers the full title thereof . The proposal does not intend to advocate the interests of the unit buyers at the expense of the interest of apartment owners . Rather , it attempts to strike a balance between the interests of apartment owners and that of buyers of unit , thus encourage the developers to build more units to satisfy the needs of both . it is also consistent with the developing trend about the ownership of apartment buildings as well as the current regulations promulgated by the Ministry of Construction of PRC .

In conclusion , the status of the parking lots of apartment buildings might be summarized as follows :(1) if the constructors as well as the sellers have apportioned the construction costs of parking lot into the sales price of apartment , it should be explicitly included in the sales contract to recognize the joint ownership of the apartment owners of the parking lot ;(2) if the costs are not apportioned , the bicycle lots , the outdoor parking lots , and certain underground or indoor parking lots as stipulated by the regulations should be jointly owned by all owners of apartments in that building ;(3) The apartment owners may specify the exclusive rights to use each units which are jointly owned based on the agreement concluded among them ;(4) in addition to the foregoing , the units of the inside parking lots of the apartment buildings can be regarded as independent objects and the constructors can sell them separate from the apartments .

Key words : Apartment Building ; Unit ; Parking lot