

住宅小区停车费放开 是否会引起乱

涨价



日前,国家发展改革委宣布放开住宅小区停车服务价格,公众担心此次价格管制放开是否会造成小区停车费上涨。

国家发展改革委价格司有关负责人对“新华视点”记者表示,放开业主共有车位停车收费,有利于发挥市场对资源配置的决定性作用。价格放开后,意味着管理部门将事前定价转为事中事后管理。

“新华视点”记者就其中的几个焦点问题进行了实地调查。

■焦点1: 是否会涨价?

调查:一线城市车位缺口巨大,有些地方价格未放先涨

事实上,此举出台以前,部分地方已出现小区停车价格“未放先涨”、政府指导价“失控”等情况。

目前,国内一线城市住宅小区停车收费基本执行的是政府指导价,如北京规定居住区露天停车场每月收费最高不得超过150元;深圳住宅类停车场机动车停放服务收费标准为小车每月110元;广州价格稍高,一类地区月租最高为500元,二三类地区最高月租价为400元。

一方面是小区停车收费不高,但另一方面,城市整体停车位不足、一户多车等现象带来的车位供需失衡,小区停车难问题日趋严重。

北京市政府的一份文件显示,2013年末,北京拥有正式停车位276万个,而目前北京市机动车保有量已达到561万辆,刨去几十万辆公车,私家车夜间停车位缺口至少有200万个;广州市的机动车保有量约260万辆,其中小汽车已达190多万辆。但与之配套的汽车泊位数在登记的仅为63万多个,汽车保有量与在登记泊位数之比大概为1:0.33,也就是说,每三辆小汽车才能提供一个规范的停车泊位。而据调查,广州市60%左右的私家车夜间没有固定停车位。

失衡的供需关系,造成一些地方住宅小区停车价格出现不同形式的“未放先涨”。广州市停车场行业

协会的调查数据显示,广州市中心城区住宅配建停车场的个人产权车位,月租最高为每月2300元。在中心城区的149家住宅停车场中,仅有4家控制在政府最高指导价范围内,超过97%的停车场收费高于政府最高限价。

各种变相涨价也层出不穷。此前北京市价格部门曾接到投诉称,有居住区停车场甚至欲一次性收取20年的停车场管理费和租赁费;位于北京南四环的部分新建住宅小区,出现在小区内外没有停车审批、不该收费的道路范围却被收费等现象。

曾代理多起小区物业纠纷官司的北京兰台律师事务所律师包华向记者表示,除了私自涨价,一些住宅小区还把停车费计入物业费,造成变相涨价。

■焦点2: 业主对价格真能说了算吗?

调查:业委会议价能力不高,广州仅两成小区建立业委会

多数人对政策的解读是,价格放开后的小区停车费由业主说了算。但业主真的能做主吗?

国家发展改革委价格司有关负责人表示,此次放开住宅小区停车服务收费,主要考虑到一是相关停车设施属业主共同拥有,且主要为业主自身服务,收费标准理应由业主共同决定,政府不宜直接干预;二是这部分停车服务与利用住宅小区周边车位、房地产开发商自有车位等提供的停车服务形成了一定竞争,具备放松价格管制条件。放开业主共有车位停车收费,改变了小区业主被动接受服务和收费的状况,将停车服务经营者和收费标准的选择权交还给全体业主,有利于发挥市场对资源配置的决定性作用。

但记者调查发现,目前,业主委员会在小区停车管理上的话语权微弱。

——物业公司服务差,存利益

寻租空间。

在部分一线城市,由于政府定价低廉、供需失衡,业主要想获得车位很难,不仅导致不少小区物业公司将物业费与停车费挂钩进行涨价,一些业主为了获得车位长期使用,不得不“找人、找关系、多花钱”。

位于广州天河区棠下的棠德花苑是广州市曾经最大的解困房小区,该小区有9000多户居民,汽车登记量3000辆,但目前小区仅有1500个车位。有车业主纷纷投诉:“月保卡”基本买不到,每天要排队买“临保卡”,经常要等上一两个小时才能进入自家小区。

——随意改变公共区域用途,收入去向不明。

长期以来,由于权属不清、监管缺失,业主维权意识淡薄,许多属于全体业主共有的露天车位,却由物管方大肆收取停车费,这些收费也大多去向不明。

按照物权法等相关法律规定,小区公共区域规划的停车场的收费,应在扣除成本后交由全体业主使用。许多小区内的露天停车场原本规划的不是停车场,而是花园或公共道路等,一旦功能发生改变,必须取得小区2/3业主的同意。

但记者调查发现,在北京,由于指导价偏低,导致不少业主对物业公司的违规行为不太关注。包华告诉记者,他曾经发现北京一个管理数百个露天车位的小区物业公司,在财务报表上仅显示一年收入1万多元,业主却毫不知情。“小区居民觉得反正有地方停车就行。”包华说。

——小区业委会议价能力差,未来自主定价存疑。

据调查,国内多数商品房住宅小区都没有建立业主委员会,已有的业主委员会能真正发挥作用的也不多,很多常年处于和物业公司“打架”中。

“广州目前共有8000多个小区,仅20%的小区建立了业主委员会。”广州市物业管理行业协会副秘书长陈昂鹏说,“业委会难成立主要有两个方面的原因,一是业主的自

治意识不强,开业主大会的时候往往找不齐人数,而且分歧较大;二是单靠业主自身力量难以完成业委会的组建,有的物业公司还阻挠业主建立业委会。”

“一些本属于业主的公共停车资源却被物业公司的少数人操纵和垄断,这里面有政府对业委会引导不力的原因。”广东省房地产研究会副会长韩世同说。

■焦点3: 哪些停车费该收,哪些不该收?

调查:小区停车位产权不清晰,收费规则繁多

按照政策规定,居住区内规划的、属全体业主拥有的露天停车场可以收费;临时或长期停放在开发商配建的地下车库、停车楼,如果没有购买车位,就需要向开发商交费;而在上述区域以外,如果不是规划的露天停车位而是公共道路、绿地,物业公司或开发商是没有权力收取停车费的。

而目前,不少小区内物业公司刻意混淆各种产权关系,在不该收费的区域乱收费。与此同时,由于政府对各种产权停车位的使用规则不同,造成一些车位利用率不高。在北京五环内的部分小区,产权属于开发商的地下停车位有的都已卖到60万元以上,但由于此前出租的政府指导价过低,开放商大部分都倾向于只卖不租,导致很多没有卖掉的车位出现闲置。

另外,广州市政协委员曹志伟说:“财政配套投入资金不足,一些公共区域产权不明晰、规划不到位,再加上停车场收费指导价不合理,令投资企业建设积极性不高,造成停车场供不应求。”

■焦点4: 价格放开后政府就不管了?

调查:价格放开不等于能乱来

把价格放开是否意味着以后政府对于小区停车费的问题就可以不管了?国家发改委价格司有关负责人表示,价格放开后,管理部门将由事前定价转为事中事后管理。

不少专家表示,价格放开是对的,但问题是如何能够在放开后加强政府的各项管理。

首先,业主委员会的建设需要民政、住建等相关行业主管部门大力引导,特别需要街道办事处等基层政府的协调,才能加强业主的话语权与议价权。韩世同说,许多小区达不到自治的条件,如果停车费一下子交由业委会管理,有可能引起价格和管理失控,例如新旧物管打架等。同时,政府对参与人员数量的设置标准太高,也成为业委会“难产”的实际障碍。

其二,在放开价格后,政府相关部门不能单纯以提高收费解决供需失衡问题,应该大力促进住宅小区停车位合理规划。

“行政手段的干预让车位租价与市场价值严重背离。”一位开发商告诉记者,保守测算,在广州市一类地区投资一个室内停车位,包括各种开发成本及税费等在内,总成本约23万元。在这种情况下,放开价格对激发开发商增加车位的热情影响可能有限,还需要有关部门加强规划和管理能力。

其三,事中事后管理亟须加强。广州市停车场行业协会常务副会长潘国藩表示,对小区停车价格的事中事后监管,一是要明确定价及调整是否按照法律程序走,二是明确调价问题。

而包华认为,住宅小区停车问题不是发改委一家的事情,相关规划、税务、交通、安监等部门,要在放开价格后加强监管,如加强小区车位规划设计,不能出现过大的缺口;强化消防安全检查,防止供需失衡带来的乱停车形成安全隐患;住建部门和税务部门要分别对物业公司的管理水平和税收账务进行定期审查,以督促物业公司合法经营,维护业主的权利,只有这样才能避免出现“一放就乱”。

(据新华社北京1月13日电)