

doi:10.3969/j.issn.1674-8131.2010.03.005

中国与美、日等发达国家汽车召回制度比较研究*

陈 岚,王 溥,李红霞

(重庆工商大学 管理学院,重庆 400067)

摘 要:与发达国家相比,中国汽车召回制度的立法层次过低、惩罚力度较轻,而且汽车缺陷鉴定机构的缺乏也导致了汽车召回制度实施的低效率。中国应借鉴发达国家的经验,完善汽车召回制度的法律体系,提高立法层次、加大惩罚力度;加强汽车缺陷鉴定能力,优化汽车缺陷鉴定程序;同时,还应加强主管部门和企业的沟通协商,建立和完善有关信息收集网络。

关键词:汽车召回制度;汽车缺陷;缺陷鉴定;立法高度

中图分类号:F407.471;F064.2 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-8131(2010)03-0029-05

Comparative Research on Auto Recall System among China, the United States and Japan

CHEN Lan, WANG Pu, LI Hong-xia

(School of Management, Chongqing Technology and Business University, Chongqing 400067, China)

Abstract: Compared with developed countries, China's auto recall system has low legislation attitude, low penalty degree and low efficiency of auto recall policy implementation because of the lack of auto defect identification agencies. China should learn the experience from the developed countries, perfect legal system of auto recall system, raise legislation attitude, increase penalty degree, intensify the auto defect identification ability, optimize auto defect identification procedure, meanwhile, strengthen the communication and negotiation between the related departments and the enterprises, and establish and perfect related information collection network.

Key words: automobile recall system; auto defect; defect identification; legislation attitude

2010年2月24日美国对丰田公司在美的汽车缺陷事件举行听证会,丰田公司总裁丰田章男也被要求出席,此事件在全世界引起巨大的反响。其实在2010年1月28日,日本丰田汽车公司就宣布从

美国市场召回109万辆油门踏板和脚垫存在问题的车辆,从中国召回7.5万辆。这使得丰田自2008年末以来的全球召回量增至800万辆,超过2009年698万辆的全球总销量。大规模的汽车召回会给汽

* 收稿日期:2010-03-28;修回日期:2010-04-29

基金项目:国家自然科学基金项目(70901080);重庆市教委人文社科重点项目(09SKJ02)

作者简介:陈岚(1986—),男,四川苍溪县人;硕士研究生,在重庆工商大学管理学院学习,主要从事企业管理研究;TEL:13452396591, Email:chenlan33@126.com

王溥(1952—),女,山西临晋人;教授,硕士,在重庆工商大学管理学院任教,主要从事企业管理和企业发展战略比较研究。

李红霞(1976—),女,四川大竹人;讲师,硕士,在重庆工商大学管理学院任教,主要从事信息安全、信息管理、信息系统研究。

车企业带来严重的后果。随着汽车召回事件的不
断发生,汽车召回制度越来越引起人们的关注。

汽车召回制度 1966 年创建于美国,目前欧美汽
车工业发达的国家和日本都有自己的汽车召回制
度。我国 2003 年公布了《缺陷汽车产品召回管理
规定》,并于 2004 年 10 月 1 日起正式实施。几十
年来美、日、欧各国的汽车召回制度越来越成熟,
也为汽车行业的发展和消费者的利益提供了良好
的支持。本文对世界汽车召回制度的演变过程和
原因进行分析,对我国的汽车行业和汽车召回制
度的成熟完善有一定的借鉴意义。

一、汽车召回制度的历史演进

汽车召回制度从最早在美国出现,40 多年来汽
车召回制度的发展历程大致经历了萌芽期、发展
期和成熟期三个阶段。

1. 汽车召回制度的萌芽期

20 世纪 60 年代全球经济摆脱了战争的影响,
汽车工业也在不断发展。伴随人民生活水平的提
高和汽车销售额的不断增长,因汽车制造、技术
等引起的安全问题开始引起了人们的关注。相关
管理部门也在寻找有效的方法来消除和减少因汽
车缺陷引起的人身伤害和财产损失,汽车召回制
度在这种背景下应运而生。

20 世纪 60 年代,随着美国汽车销售量和保有
量的不断增加,交通事故频发,引起民众不满。据
统计,1966 年的交通事故引发死亡人数约 6 万人。
同时,欧洲和日本的汽车行业越来越强大,对美
国的汽车行业带来冲击,也对健全汽车相关政策和
措施提出了越来越高的要求。1966 年,美国的律
师拉尔夫发起运动,呼吁美国国会建立汽车安全
法规。在他的努力下,根据《美国法典》中的《机
动车安全法》,美国通过了《国家交通及机动车
安全法》。该法律明确规定了缺陷汽车产品召回
的相关厂商、管理部门、管理程序和召回方式,并
规定汽车制造商有义务向消费者、管理当局公开
发布汽车召回的信息^[1]。

美国的汽车召回制度以《美国法典》、《国家
交通及机动车安全法》和各州的《柠檬法》作为
法律依据,采用自愿认证、强制召回的方式。政
府不提供汽车安全标准,而是由企业自行提出;
如果汽车出现相关问题,政府有权强制要求企业
召回,同时企

业也有上诉的权力。美国政府鼓励企业自愿召
回,但是对违反法律的处罚非常严厉。

1969 年 5 月,美国媒体抨击欧洲和日本汽
车制造商私自召回缺陷汽车产品进行修理,在日
本引起极大的关注,引发了对缺陷汽车召回修
理是否应公布于众的辩论。8 月,日本运输省修
改了《机动车型式制定规则》,增加了“汽车制
造商应承担在召回有缺陷车时公之于众的义务”
的内容。

日本效仿美国制定了自己的汽车召回制度,
主要法律是运输省的《机动车型式制定规则》的
相关法令。日本采用型式认证制度,指生产厂
商生产设计新汽车时,生产厂商自行提出汽车
产品各项标准;然后到国家指定的机构去检测,
合格以后,要保证产品标准和生产的一致性,才
可以批量生产。日本的汽车召回分为厂家主动
召回和运输省劝告召回两种方式,当企业未进
行主动召回时,运输省可以根据法律强制要求
企业进行召回。

20 世纪 60 年代末,萌芽时期的世界汽车召
回制度还不够完善和健全,主要原因有以下两
点:

(1) 受到经济发展的制约。不论是美国还是
日本,当时的经济虽然在世界上处于发达国家的
地位,但无论是汽车工业发展还是国民经济都处
于相对较低的水平。汽车工业在二战后处于高
速扩张、大批量生产阶段,消费者还没有将汽
车安全技术作为最重要的参考指标,汽车召回也
不影响企业的业绩。因此,汽车召回制度在当
时情况下不够完善健全。

(2) 在这一时期,保护消费者权益运动虽已
开始兴起,但法律的不健全使得汽车安全事件
发生的频率和伤害性没有引起更多的国家重视。
同时汽车召回制度作为一项新生的公共制度,
刚开始在汽车安全鉴定和处罚以及相关程序方
面无疑会存在缺陷和不完整性。

2. 汽车召回制度的发展期

20 世纪 60—70 年代,经过数十年的发展,
欧洲经济逐渐稳步发展,汽车工业也由二战结
束时的萧条到稳步发展。1970 年,欧洲的汽车
产量增加至 1 000 万辆,比同时期的美国还要
多。汽车产量的增多必然导致汽车安全和技术
缺陷问题的增加,经济的发展促成了欧洲汽车
召回制度的设立和发展,欧洲各国都陆续建立
起来汽车召回的相关法律和规章。

澳大利亚经济因为地理位置的原因受到战争影响较小,战后经济更是稳步发展。在1972年颁布了《联邦贸易实践法》,其中包括对交通运输缺陷产品进行召回的规定,并对“产品提供者”提出了义务和要求。

英国在1979年颁布了关于汽车召回的法规——《机动车安全缺陷法》,开始实行汽车召回制度。英国实施型式认证制度,主管部门是车辆与经营者服务局(VOSA)的汽车监察局。虽然法律并没有明文规定厂商的召回和通报,但是英国的召回基本都属于主动召回,召回的终止日期一般由国家的汽车监察局和生产厂家协商确定。

法国1984年通过的《消费法》规定了法国消费产品的召回和产品责任事项,汽车召回也属于其中的一个方面。法律授权公平贸易、消费事务和欺诈监督总局当发现缺陷商品并认为其对消费者产生伤害或者有伤害隐患时,可以要求企业召回。

德国是实施汽车召回较早的国家,其主管部门为德国联邦机动车管理局(KBA)。KBA在得到缺陷汽车情报后与企业、生产制造商进行协商,分析缺陷情况并决定是否召回,企业进行自主处理,管理部门只是起监督作用,1997年后,KBA没有提出过强制召回^[2]。

继20世纪60—70年代,汽车召回制度的建立与实施已步入发展阶段:这一时期的汽车召回制度在世界发达国家逐渐开始实施。欧洲整体经济的稳步发展以及汽车工业的逐步成熟,使汽车的安全问题成为人们关注的话题。日本、美国的汽车工业在世界上处于领先地位,而他们已建立起来的汽车召回制度更好地促进了其汽车行业的发展。其他国家在参考他们法规的基础上,建立各自的汽车召回制度,为本国的汽车工业的发展提供进一步的法律规范和保证。

3. 汽车召回制度的成熟期

20世纪80年代,随着经济的全球化,许多国家为适应汽车市场全球化发展的需要,纷纷开始实施汽车召回制度,已经实施的国家也在不断调整和完善汽车召回制度,使之更好地为汽车行业和消费者服务。

韩国在1992年开始进行汽车召回,汽车召回数量越来越多,法律越来越严格。俄罗斯于1992年通过《消费者权益保护法》,并在1996年和1999年进

行完善,进一步强化了消费者的权益。该法律规定了交通运输中的安全以及安全隐患问题和制造厂商的相关责任和义务。俄罗斯还成立了国家汽车监察局,为汽车进行阶段性的检查。

那些实施汽车召回制度较早的国家根据市场和消费者的需求和出现的新问题,也不断完善和巩固汽车召回制度。美国在2000年通过了新的交通安全法规,规定汽车制造商和厂商必须在5天之内向国家公路交通安全管理局上报产品召回的事件,对隐瞒严重缺陷以及相关事项的厂家负责人的惩罚由5年徒刑加重至15年,并对厂家处罚1500万美元的罚款。日本的汽车工业在世界上的地位举足轻重,它的汽车召回管理制度也随着汽车工业的发展而成熟完善。1994年日本将汽车召回制度写入《道路运输车辆法》;1997年建立了汽车召回的劝告制度;2003年将法律进行强化,对不提出召回申请直接进行缺陷汽车产品召回的厂家处罚金额提高到100万日元,对申请有虚假内容或者拒不执行强制召回的厂家处以2亿日元(约人民币1400万)的罚款;2004年主管汽车召回的日本国土交通省对汽车轮胎和儿童座椅的召回进行了规定;2006年建立了信息收集、技术验证和监察等制度^[3]。

20世纪90年代的欧盟各国根据欧盟颁布的92/59/EEC条例,制定了汽车召回制度各项相关法规,比如英国的《汽车产品安全法》、法国的《消费法》、德国的《产品安全法》及《设备安全法》等。2002年欧盟陆续出台消费品安全指令(GPSD)和消费品快速预警系统(RAPEX),以规范缺陷产品的召回和缺陷鉴定,其中包括汽车缺陷产品的召回管理。

同时,随着互联网的兴起,各国的汽车召回主管部门都建立了比较完备的网络数据库和网站,对缺陷汽车的召回、处理及时地公告于众,并利用网络更直接更快地了解缺陷汽车的信息和处理缺陷汽车事故。

20世纪90年代以来,汽车工业发达国家的召回制度逐步完善和成熟,主要原因是:

(1)20世纪90年代以来,世界经济呈现全球化和一体化的趋势,世界各国之间经济来往越来越频繁,各大汽车公司对海外销售和国外生产都越来越重视。各国为了应对汽车工业的全球化和一体化,纷纷建立和完善了汽车召回制度,以适应行业的国际变化。

(2)汽车召回制度经过几十年的发展,不断成熟和完善,是在实际的经济增长中为了应对汽车行业和国家经济的变化而不断变迁的。到了20世纪末,信息时代的来临和计算机网络的普遍应用,各国也有了更方便的信息渠道对汽车召回制度进行研究和完善。

二、中国与发达国家汽车召回管理制度比较

汽车召回方式有多种,根据认证和召回方式可分为自主型、强制型和自主强制结合型。(1)自主型汽车召回。企业自行按照国家提出的标准进行研发和生产,并自行承担全部责任;国家在市场进行质量抽查,如果发现存在缺陷汽车产品的存在,就进入汽车召回管理的相关程序。其鼓励主动召回,消除缺陷影响,代表国家为美国。(2)强制型

汽车召回。由生产厂商提出产品的各项标准,并到国家相关机构进行认证,合格并保证产品标准和生产一致性后,可以投入大规模生产和使用;国家对社会承担责任,保证汽车安全使用,欧洲大部分国家和日本采用强制型认证方式。(3)自主和强制结合型汽车召回。中国在参考美国和日本等国家的模式后,采用企业自行发现缺陷提出召回和根据国家指令进行召回二者结合的汽车召回方式。

随着全球经济和汽车工业的发展,缺陷汽车的召回管理制度被越来越多的国家和企业重视,许多国家都试图通过对别国汽车召回制度的分析与比较,学习别国的立法经验、管理方法,以不断完善本国的汽车召回制度。中国与美、日等发达国家汽车召回制度的比较如表1所示。

表1 中国与美日欧等发达国家汽车召回制度比较

实施时间	主要法律依据	主管部门	立法层次	召回方式	惩罚力度	主动召回比例
美国 1966年	《美国法典》、《国家交通及机动车安全法》各州《柠檬法》、《产品责任法》以及相关法律	国家公路与交通安全管理局	国家专门制定法律	自我认证,强制召回	最高处罚1500万美元,负责人处以最高15年监禁	75%以上为企业自主召回
日本 1969年	《机动车型式制定规则》、《道路运输车辆安全标准》以及相关法律	日本运输省	国家专门制定法律	国家强制型式认证,强制召回	最高处以2亿日元	大部分为企业自主召回
英国 1979年	《汽车安全缺陷法》和相关的消费法律	运输部汽车与操作服务管理局	国家专门制定法律	国家强制型式认证,强制召回	—	大部分为企业自主召回
法国 1984年	《消费法》的L221-5条款和《产品法》	公平贸易、消费事务和欺诈监督总局	国家法律条款	国家强制型式认证,强制召回	—	大部分为企业自主召回
德国 —	《产品安全法》、《设备安全法》等法律	德国联邦机动车管理局	国家制定相关法律	1997年后未出现强制召回	—	大部分为企业自主召回
中国 2004年	《缺陷汽车产品召回管理规定》及其他消费产品相关法律	国家质量监督检验检疫总局	国家规章制度	国家强制认证,自愿或主动召回	处罚3万元以下	大部分为政府介入强制召回

注:因为汽车召回制度在我国实施时间很短,有关文献资料较少,本表未能对各国汽车召回制度统计完整。

根据表1,从发达国家与中国汽车召回制度的比较可以看出,中国与美、日等发达国家汽车召回

制度有较大的差异。美国、日本等发达国家汽车召回制度随着汽车工业的发展已经相对完善和合理,

而我国虽然在借鉴其他国家的经验下制定和实施了汽车召回制度,但与发达国家仍有差距。

中国汽车召回制度的立法层次过低,主要依据《缺陷汽车产品召回管理规定》的权威性和约束力不够;而欧美和日本等国都是以国家大法规定汽车召回制度。中国的法律体系也不够完善。汽车召回制度在发达国家都辅以其他特定产品和部门的法律作为参考,对汽车召回的各个环节予以很好的管理;而中国的相关法律不够健全,在缺陷汽车召回牵涉到其他部门和法律时,由于制度的缺失和立法权威性不够,很容易产生管理效率低下和处理不当。同时,由于我国的相关认证机构技术上不够领先成熟,也导致缺陷界定不清晰和鉴定结果不合理。从法律惩罚力度上来看,中国的法律惩罚力度最小,往往对那些违反法律规定的企业起不到惩罚和监督的作用;而美国、日本以严厉的惩罚来约束企业,使得企业能主动为了长期发展而进行召回,也能对其他汽车生产企业起到震慑作用。从主动召回的次数和比例上看,中国强制召回居多,而发达国家以企业自行召回和通告占大多数。

此外,由于汽车工业起步较晚,我国的汽车缺陷鉴定机构较国际的检验机构也有一定的差距,而且多为针对汽车整车的检验,而针对零部件的检验水平参差不齐。我国检验机构多半与汽车生产厂家有着直接或间接关系,而美国拥有 20 多家独立的检验机构,作为第三方独立公正地进行缺陷检验。我国缺陷鉴定机构的缺乏,也导致了汽车召回制度实施的低效率。

三、中国对发达国家汽车召回制度的借鉴

我国汽车工业近年来产销增长都很快,至 2009 年底,汽车保有量已达 7 619.31 万辆,与上年相比,增加 1 152.10 万辆,增长 17.81%;同时,国产汽车产销数量分别为 1 379.10 万辆和 1 364.48 万辆,首次成为世界汽车产销第一大国。自 2004 年实施汽车召回制度以来,截至 2009 年,共进行了 211 次召回,召回汽车数量 330 万辆。其中 29.1% 的召回是在国家质检总局缺陷管理中心的调查下引发的。2009 年我国共进行了 57 次汽车召回,共召回缺陷汽车 136.482 万辆;2008 年我国进行了 47 次汽车召回,共召回 53.8 万余辆。而 2008 年美国汽车保有量约 2 亿辆,召回汽车达 2 000 多万辆,占汽车保有

量的 10%。虽然我国汽车召回数量占汽车保有量的比例在不断增加,但是比起美国平均 100 辆汽车有 10 辆被召回的比例^[4],在召回严格程度和保护消费者权益上还有一定的差距,这使得我国消费者很难与国外消费者享受同等的保护待遇。

世界发达国家的汽车召回制度经过几十年的发展已经相对成熟完善,而我国汽车工业管理水平相对落后,实施汽车召回制度的时间较晚。分析借鉴发达国家的汽车召回制度,有利于我国相关制度的完善,以更好地规范我国缺陷汽车的处理和监督,有利于保护我国消费者和企业的利益。

1. 提高立法层次,加大惩罚力度,完善相关法律体系

发达国家的汽车召回制度大都以国家大法的形式出台,具有高权威性和约束性。我国的《缺陷汽车产品召回管理规定》,对企业的约束不够,必须把汽车召回制度提升至国家大法的地位,才有利于其实施。对比发达国家的法律法规,我国的对违反召回条例的汽车制造商处罚最高为 3 万元,对于汽车企业来说处罚极轻,起不到震慑作用,所以必须加强对违法企业的惩罚。

根据发达国家立法情况,我国也应该完善汽车召回的法律体系,美国有《美国法典》、《国家交通及机动车安全法》和各州《柠檬法》、《产品责任法》以及一系列有关汽车的法律,比如对环境保护和汽车尾气排放以及缺陷鉴定、事后召回的程序都做出了完整、详细的规定。我国也应该针对汽车召回制定相关的法律法规,逐渐形成一个科学的法律体系,为汽车召回制度的管理和实施提供良好的法律保障。

2. 提高汽车缺陷鉴定能力,优化鉴定程序

我国汽车缺陷标准体系在有关规定中并不完整,检验程序也没有统一;虽然采取了强制认证的方式,但检验标准得不到国外认证机构和外资、国外企业的认可和支持。而我国的汽车缺陷鉴定机构技术水平有限,且鉴定程序上也有问题。必须通过法律法规进一步优化汽车缺陷鉴定程序,同时提升国家鉴定机构的技术水平,才能使得汽车召回公正、公平、合理地进行。

化体系,鼓励企业采用“联合采购、集中管理、统一配送、分散经营生产”的物流管理模式,打造高速、便捷、畅通的物流通道;加快技术创新平台建设,重点扶持技术创新能力强、辐射范围广的企业建立行业共性技术和关键技术研发中心、服务中心和产品检测检验中心;加快金融服务平台建设,整合区域金融资源,畅通各种融资渠道。

与此同时,应积极营造有利于能源产业集群形成的制度环境、加强区域创新系统建设,围绕西部能源产业集群的培育与发展系统地调整相关政策,更好地促进西部地区能源产业的发展。

参考文献:

[1] 李琳. 西部产业集群的若干问题研究[J]. 西北民族大学学报(哲学社会科学版),2003(4):45-48.

- [2] 李文清. 中国西部产业集群发展的现状及对策研究[J]. 经济师,2007(1):89-90.
- [3] 范卿泽,王小明. 比较优势理论与重庆特色产业的发展[J]. 重庆大学学报(自然科学版),2007(9):154-158.
- [4] 迈克尔·波特. 竞争论[M]. 北京:中信出版社,2003.
- [5] 范卿泽,王小明. 地方培育区域性产业集群的途径[J]. 改革,2006(3).
- [6] 王小明. 国际产业转移与我国制造业的发展战略[J]. 财经问题研究,2008(7):38-42.
- [7] 刘军跃,杨晓蕊,苟启明. 构建重庆摩托车产业集群技术创新系统及政府应发挥的作用[J]. 重庆工学院学报(社会科学版),2008(8):30-32.
- [8] 张峰. 基于分工的产业升级理论与对策[J]. 重庆工商大学学报(社会科学版),2010(1):25-29.

(编辑:夏冬;校对:杨睿)

(上接第33页)

3. 加强主管部门和企业的沟通协商

国外汽车召回多为企业主动召回,而我国的汽车企业主动召回较少。除了完善汽车召回制度,汽车召回主管部门——国家质量监督检验检疫总局应该充分考虑我国企业的特殊情况,加强和企业的沟通协商,合理、公正地对缺陷汽车进行召回,保障消费者的利益。这次丰田在美国的召回对丰田公司的形象和业绩有极大的损害,究其原因,除有丰田自身管理问题和美国政府的监管部门的监管缺位外,也与丰田与政府车辆监管部门缺乏必要的信息沟通有关。这也给我国提供了警示。我国汽车监管部门和企业之间应该建立一种关于汽车召回的沟通、协商、监督机制,对出现缺陷的汽车进行及时、合理地召回,不但可以为消费者提供安全保障,也能对企业品牌形象以及长远发展起到促进和保护作用。

4. 建立和完善有关信息收集网络

由于汽车缺陷对消费者造成的生命财产损失和对企业的伤害都很大,作为保障消费者和企业二者利益的汽车召回制度对汽车工业的发展起到了很大

作用。同时,建立缺陷汽车信息网络,收集汽车缺陷信息,对消费者和企业都有利。各国都通过互联网建立了信息收集系统,比如英国的VOSA管理网站就记录了1992年以来英国的汽车召回信息和详细情况。召回以及技术缺陷的数据和文字资料的保存,可以为企业的研发提供技术支持,为消费者提供参考,是对汽车召回制度的有力补充和支持。

参考文献:

- [1] 王立志. 缺陷汽车产品召回制度研究[J]. 当代经济管理,2007(5):33-35.
- [2] 郭禾,郑其斌. 欧美汽车产品召回管理概况[J]. 中国质量与品牌,2004(4):75-79.
- [3] 王赞松,张勤,尹旭峰. 浅析日本汽车召回制度的相关措施[J]. 汽车工业研究,2008(9):44-48.
- [4] 沈明,王赞松,刘红喜. 基于欧美召回数据的汽车缺陷特点研究[J]. 汽车工程,2008(11):1023-1027.

(编辑:夏冬;校对:杨睿)