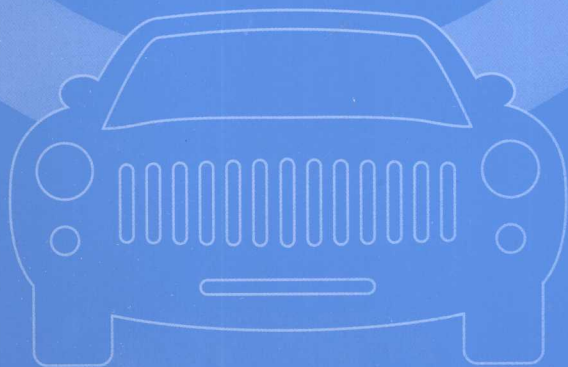


美国汽车召回管理

郑卫华 孙波 汪立昕 主编



清华大学出版社

内容简介

本书以美国汽车召回管理为研究对象，系统介绍了美国汽车召回管理的法律、法规、标准、程序、实践等方面的内容。全书共分10章，主要内容包括：美国汽车召回管理的概述、美国汽车召回管理的法律、法规、标准、程序、实践等方面的内容。本书可作为汽车工程、汽车管理、汽车营销等相关专业的教材，也可供从事汽车召回管理的工程技术人员、管理人员参考。

美国汽车召回管理

郑卫华 孙波 汪立昕 主编

清华大学出版社

北京

内 容 简 介

本书是“国外缺陷产品管理”系列丛书之一,是我国第一部关于国外缺陷汽车产品召回管理的著作。本书系统介绍美国缺陷汽车产品召回管理模式、职能和工作程序,所依据的法律法规、安全标准,以及美国缺陷汽车产品召回概况,旨在能给我国关注缺陷产品召回管理各方人士带来研究所需要的信息,并能让广大制造商和消费者进一步了解缺陷产品召回管理,促进我国缺陷产品召回管理的稳步进行。

全书共5章,第1章主要介绍美国缺陷汽车产品召回管理特点、发展历程、管理模式、财政预算等内容;第2章是关于美国缺陷汽车产品召回管理的法律和汽车产品安全标准;第3章重点介绍美国国家公路交通安全管理局的职能和工作程序;第4章是美国联邦法典对制造商召回义务的相关规定;第5章为美国缺陷汽车产品召回概况。

本书可供从事汽车行业管理、产品质量监督、产品安全研究等领域的相关人员、企业界人士和消费者参考。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

美国汽车召回管理/郑卫华,孙波,汪立昕主编. —北京:清华大学出版社,2008.9
ISBN 978-7-302-17906-1

I. 美… II. ①郑… ②孙… ③汪… III. 汽车工业—产品质量—监督管理—美国
IV. F471.264

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 091105 号

责任编辑:梁恩忠 洪 英

责任校对:刘玉霞

责任印制:杨 艳

出版发行:清华大学出版社

<http://www.tup.com.cn>

社 总 机:010-62770175

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 装 者:清华大学印刷厂

经 销:全国新华书店

开 本:175×245 印 张:14

版 次:2008年9月第1版

印 数:1~3000

定 价:28.00元

地 址:北京清华大学学研大厦A座

邮 编:100084

邮 购:010-62786544

字 数:295千字

印 次:2008年9月第1次印刷

本书如存在文字不清、漏印、缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请与清华大学出版社出版部联系调换。联系电话:010-62770177 转 3103 产品编号:028064-01

PREFACE

序言

序

言

2004年10月1日,由国家质量监督检验检疫总局、国家发展改革委员会、商务部和海关总署四部委联合发布的《缺陷汽车产品召回管理规定》正式实施,这标志着我国从汽车产品着手,首次建立并实施缺陷产品召回管理制度。截至2007年11月,已有45家汽车企业实施主动召回103次,涉及车辆130万余辆。目前M类车辆(载客车辆)均已纳入召回管理范围,对于N类(载货汽车)和其他种类的车辆召回管理可行性研究正在进行之中。三年的实践经验表明,汽车召回制度对于保护消费者合法权益、维护公共安全、转变政府管理模式、提高汽车安全质量,增强企业国际竞争能力等方面,都具有极大的推动作用。根据社会经济发展的需要,随着我国汽车召回管理工作的不断深入,我国将逐渐拓展产品召回管理范围,加大召回管理力度,逐步深化和推进产品召回制度。

汽车召回管理作为一种依托政府行政权力和职能的管理制度,发端于20世纪60年代的美国。此项制度在保护消费者人身安全、促进汽车产品技术进步、规范汽车行业市场秩序等方面所显现出的卓著成效,日益引起世界各国的认可和重视,已经成为当前国际上通行的一种汽车安全管理制度。同时,针对缺陷汽车产品所建立的此种制度,也逐步推及社会经济领域中的其他各类产品,从而在国际上普遍建立和实行了针对一般产品的召回管理制度;对缺陷产品召回的行政管理也逐渐成为市场经济体制下社会经济领域政府职能的一个必备的重要组成部分。我国建立和实行包括汽车产品在内的产品召回管理制度,正是基于近年来日益凸显的产品安全质量状况的需要,在适应社会主义市场经济体制要求、转变政府职能方面所进行的十分有益的探索和尝试。

产品召回管理是政府产品安全行政监管体系中一个重要组成部分,属于产品安全的后市场监管范围,并且是产品安全后市场监

管的主要实现形式。从国际上的经验以及三年来我国对于汽车召回管理的具体实践来看,召回管理制度涉及诸多复杂的法律、经济和技术问题,如对于产品缺陷、召回等经济与法律概念的准确界定,对于产品缺陷信息的收集与产品缺陷调查、检测与认定等工作程序的规定,对于企业召回活动程序与内容的规定和要求,对于企业召回效果的监督检查,对于企业违反相关规定的处理等。为改进和完善我国汽车召回管理制度,还需要进一步研究和借鉴国际上的成功经验,结合我国实际情况,进行系统的研究、论证和探索。

美国汽车召回管理制度已实行了40多年,是一个相对成熟的管理制度,其中许多具体内容都具有一定的启发性。比如,缺陷调查的模式,汽车零部件的召回管理,汽车安全技术的引导,交通事故信息的有效收集、统计与分析,汽车缺陷的风险评估,汽车安全标准的制定,企业召回有效性的监管,消费者的宣传教育等,都值得我们给以深入的思考和关注。目前,国内介绍国外汽车召回制度方面的书籍很少,在《缺陷汽车产品召回管理规定》实施三周年之际,国家质检总局缺陷产品管理中心组织相关人员编写了本书,本书比较系统地介绍了美国的汽车召回制度,这对于建立和完善我国产品召回制度具有一定的借鉴和指导意义。我相信本书的出版对于相关政府部门、汽车行业、研究机构等领域的工作人员,能带来一些有益的启示和收获。

国家质量监督检验检疫总局副局长 蒲长城

2007年11月19日

FOREWORD

前言

前

言

国家质量监督检验检疫总局等四部委联合发布的《缺陷汽车产品召回管理规定》自2004年10月1日正式实施以来,截至2007年11月,已有45家汽车企业实施主动召回103次,涉及车辆130万余辆。《缺陷汽车产品召回管理规定》的实施,得到了汽车业界的广泛响应,有效地维护了消费者的安全与权益,在社会各界产生了积极反响;同时,这也标志着我国在缺陷产品召回管理领域跨出了实质性的一步,为在更大范围内推进涉及人身安全的缺陷产品管理制度积累了宝贵的经验。

经过几十年的探索与实践,美国在汽车召回方面的法律体系和管理制度已经相当完善。为了更好地吸收和借鉴国外有益的经验,积极推进我国缺陷产品召回制度,我们整理并编写了本书,供从事汽车行业管理、产品质量监督、产品安全研究等领域的相关人员、企业界人士和消费者参考。

全书共5章,第1章主要介绍美国汽车召回管理特点、发展历程、管理模式、财政预算等内容;第2章是关于美国汽车召回管理的法律和汽车产品安全标准;第3章重点介绍美国国家公路交通安全管理局的职能与工作程序;第4章是美国联邦法典对制造商召回义务的相关规定;第5章为美国汽车召回概况。

本书资料的收集及编译得到了国家质量监督检验检疫总局有关领导的大力支持、帮助与指导,蒲长城副局长还为本书做了序言,在此谨表诚挚的感谢。参加本书编写的人员还有王贇松、尹旭峰、栾德、沈明、刘祥、刘红喜、王琰、吴友生、王慧萍、赵宏春、陈澍、孙宁、冯蕾等,由张迅审稿。由于编者水平所限,书中难免有错误和不当之处,欢迎读者批评指正。

作 者

2008年2月

CONTENTS

目录

目 录

导言 美国汽车召回管理的特点和启示	1
第 1 章 美国汽车召回管理发展历程与管理模式	4
1.1 美国汽车召回管理发展历程	4
1.2 美国汽车召回管理模式	9
1.3 国家公路交通安全管理局 2007 财政年度 预算综述	12
第 2 章 美国汽车召回管理相关法律与安全标准	43
2.1 机动车安全	43
2.2 交通工具召回的强化、责任和文件(TREAD) 法案	82
2.3 联邦机动车安全标准	90
第 3 章 美国国家公路交通安全管理局的职能与工作程序	103
3.1 组织及权力授予和职责承担	103
3.2 情报收集权	110
3.3 程序规则	117
3.4 制定法规、发布缺陷和不符合命令的申请	123
3.5 规章制定程序	129
3.6 缺陷调查和标准执行	139
3.7 缺陷补救和通知的申请听证	143
第 4 章 美国联邦法典对制造商召回义务的相关规定	146
4.1 安全召回概要	146
4.2 无关紧要的缺陷或非合规的豁免	160

4.3	缺陷和不符合安全标准情况报告	163
4.4	缺陷和不符合安全标准的通知	170
4.5	民事处罚和刑事处罚	179
4.6	缺陷和不符合安全标准的责任	183
4.7	逐步实施报告要求	185
第5章	美国汽车召回概况	198
5.1	美国历史召回案例统计	198
5.2	美国公路交通安全管理局汽车召回公报(2007年7月摘要)	205

导言

美国汽车召回管理的特点和启示

美国是世界上最早诞生汽车召回制度的国家,也是实际运用汽车召回措施最频繁的国家。研究美国的汽车召回制度,对于完善我国消费者权益保护制度无疑具有十分重要的现实意义。美国的汽车召回制度最早出现在1966年美国国会制定的《国家交通与机动车法》中。该项法律规定汽车制造商有义务公开发布汽车召回的信息,对汽车进行免费维修。其后,美国国会制定有关运输、公共健康与福利、食品与药品、商业与贸易、农业方面的多部法律都规定了缺陷产品召回制度。美国的召回制度是由成文法建立起来的一项缺陷产品严格责任制度。联邦政府通过一系列法案,构建起庞杂的召回制度体系。在美国,召回是由不同的政府和政府代理机构根据不同法案负责执行的,不同的法案根据不同类别的缺陷产品制定了不同的召回标准、补救的范围和召回管理程序。在美国,有权发布强制召回产品命令并对产品召回情况实施监督的主管部门不止一个。为数众多的一般消费品的召回,由消费品安全委员会负责。而一些特殊商品的召回,则由其他一些专门的主管机关负责。机动车的召回由美国交通部下设的国家公路交通安全管理局(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA,通常发音为“nit-suh”)负责;食品召回由美国人类健康与服务部下设的联邦食品药品管理局负责;杀虫剂召回由美国环境保护局负责等。各类召回机构都有其独具特色的召回制度。

1. 美国汽车召回管理的特点

美国作为世界上最早实施汽车召回管理的国家,其汽车召回管理有以下几个特点:

(1) 执法、立法、司法机构的权力分开,确保决策的透明性、科学性和公众参与性。美国宪法赋予政府执法、立法和司法职能。作为立法分支的国会,要制定并颁布相关的缺陷产品法令;国会还授权这些分支机构贯彻执行这些法令,这些执法分支机构可以通过制定和实施法规来贯彻法令。当实施法规和方针引起争端时,司法机关要做出公正的裁决。美国的法律、法令和总统执行令形成了一个完整的体系,以确保

对公众公开、透明。

(2) 汽车产品召回制度是由立法机关通过国家法律的形式加以规定的。法律不仅规定了实施产品召回的基本条件和程序,还规定了违反汽车产品召回规定的制裁措施。国会制定的法律事实是产品召回措施的主要依据。同时,法律也为主管部门留下的自由裁量权留下了一定的余地,授权给行政主管部门制定实施汽车产品召回的一些具体的要求。

(3) 以严格、灵活、科学的联邦和各州法律互为补充。不论是有关汽车召回还是食品药品等召回的法律法规都体现了同一个特色,联邦政府、各州以及地方政府在用法律进行管理时,承担着互为补充、内部独立的职责。

(4) 产品召回的主管部门明确,美国在汽车召回方面处于世界先进水平与其具体的专业执行机构细化有很大关系。

(5) 产品召回的对象很广。不仅召回汽车整车,同时还包括汽车零部件和汽车轮胎。美国汽车产品召回涉及汽车产品的各个部分。

(6) 美国的汽车产品召回制度体现了政府对市场经济的管理而不是替代企业决策。在美国,政府不对投入市场前的产品进行鉴定,政府仅进行形式认证,标准由企业提出,进行规范,产品投入市场之后抽查产品一致性。一旦出现问题,发现隐患,责任完全由企业自身承担,政府有权要求企业进行召回,政府不对社会承担责任。美国产品召回制度极为完善,很好地规范美国的产品市场秩序,保护了美国消费者的权益。

2. 美国汽车召回制度的启示

尽管国情不同,社会制度也不同,但缺陷产品召回制度毕竟是市场经济条件下消费者权益不断得到扩大的产物,因此美国的汽车召回制度实施的得与失对于建立我国自己的缺陷产品召回制度,并进而完善我国消费者权益保护制度具有较强的启示。

(1) 建立缺陷产品召回制度的必要性。在传统的制度安排和制度环境下,企业在缺陷产品处理过程中,如一般瑕疵产品一样,是一种事后行为。通过分析缺陷产品的特点可知,尽管缺陷产品存在着潜在的安全威胁,但毕竟是潜在的,是否一定会发生问题却是不确定的。而在召回制度下,企业却必须承担产品召回成本。出于对召回成本及其后果的恐惧,企业抗拒召回。美国召回制度建立过程中众多企业巨头游说国会不要通过相关法律就是一个例证。然而,一国的国情与立法有着必然的联系,立法者的任务就在于研究这些国情因素与立法的关系。搞清楚中国国情对立法的基本需求是什么,中国国情所需要的、所能产生的立法基本状况、基本水平是什么,立法的基本状况和水平是否符合国情的规定性,使中国立法与国情处于和谐发展、相互吻合的状态。我国目前的产品质量状况是令人担忧的,一是产品质量差异导致浪费严重和产品供给泡沫化,二是缺陷产品增加了社会的不安定因素。因此,应继续进行缺陷产品制度的立法。我国现行的保护消费者的法律更侧重于对消费者受到损失的弥补和对已经发生的违法行为的行政处罚,而不注重积极预防和制止即将发生的危害。

而缺陷产品召回制度是一种行之有效的预防措施。它根据同一生产条件下生产出来的缺陷产品具有同质性这一现象,研究个别缺陷产品具有的潜在危险,推断一定样本总体具有的潜在危险,进而对整批缺陷产品采取必要的措施,起到了对于防止大范围的损害的功效。美国实施缺陷产品召回制度的情况从事实上也论证了这一观点。

(2) 大力惩处违反缺陷产品召回法律规定的行为。美国企业如不遵守缺陷产品召回的规定,对这些问题企业的惩罚性罚款可以高达上亿美元。根据 2000 年 10 月美国国会两院最新通过的新交通安全法规,凡厂家隐瞒严重的质量缺陷以及相关事实真相,有关负责人将被重判 15 年徒刑,而厂家亦将付出多达 1500 万美元的罚金。可见美国法律对于违反召回法律规定的行为进行的惩处力度极大。相比之下,我国的《汽车召回管理规定》对制造商违反规定的处罚最高才 30 000 元,而制造商召回缺陷产品的费用要远远大于这个数目。即使按最高限额进行罚款,制造商仍不按照规定实施召回的,根据我国《行政处罚法》的规定,主管部门每日加罚 3%,一天也只有 900 元的罚款。如此惩处不能起到警示的作用。对于制造商来说,这无异于隔靴搔痒。更何况,作为 WTO 的成员国之一,如果我国法律法规不与国际接轨,惩罚力度不够,则意味着我国的产品进入国际市场一旦有质量问题,将面临几十倍甚至上百倍于产品价格的巨额惩罚,而国外产品进入中国市场则顶多只要面临《消费者权益保护法》第 49 条的双倍赔偿,这对我国来说显然是不公平的。因此,应加大对违反产品召回法律规定的制造商的处罚,以达到保护消费者利益和维护市场秩序的目的。

(3) 采用自愿认证的产品标准。产品召回分为两种类型:一是“自愿认证,强制召回”;二是“强制认证,自愿召回”。美国执行的是前者,即进入市场的门槛比较低,产品投放市场前由独立的机构对产品进行检测认证,责任完全由企业承担。出现问题后,政府会责令企业“召回”有关的产品。这一制度使政府和企业之间关系极为分明,产品事前未经政府相关标准认证,一旦需要召回,政府对于产品质量本身无须承担任何责任,这样有利于政府公正、公开、公平地处理召回案件。

(4) 有关缺陷产品召回的法律制度应当具有较强的可操作性。考察美国法律的规定,国会制定的法律对缺陷产品召回的程序及实施监督的程序规定得非常详细,向主管部门何时报告、具体报告什么、采取何种补救措施、不采取补救措施该如何处罚,都规定得一清二楚。我国目前已有的关于缺陷产品质量的法律大都从宏观上进行规定,至于采取何种防止危害发生的措施、对措施的实施如何监督、不采取措施该如何处罚,都没有明确具体的规定。这样模糊的规定,是无法起到法律应有的规范作用的。因此,在制定具体规定的时候应当细化。

(5) 缺陷产品召回制度与其他保障缺陷产品安全的措施应当并用。缺陷产品召回制度只是保障缺陷产品安全的制度之一,不能取代其他保障缺陷产品安全的措施,如制定有关缺陷产品安全的强制性标准等。对单一缺陷产品的召回,固然可以解决眼前的危险,但标准和规则的制定却可以解决今后类似的许多问题。因此,在实施缺陷产品召回的过程中,相应的研究工作也应及时跟进,尽量提炼出缺陷产品的标准。

CHAPTER I

第 1 章

美国汽车召回管理发展历程与管理模式

1.1 美国汽车召回管理发展历程

美国是世界上第一个实施汽车召回管理的国家,从 1966 年美国《国家交通与机动车安全法》正式出台到现在已经有 42 年的历史,经过 42 年的发展和完善,美国已经建立起相当完备的机动车召回制度,从用户投诉、主管部门立案调查、汽车生产商自检,到召回公告的发布以及免费修理等都有明确的规定。该法授权交通部下属的国家公路交通安全管理局(NHTSA)负责制定机动车的安全标准,并监督汽车制造商执行有关标准。国家公路交通安全管理局下属的缺陷调查办公室(ODI)具体负责汽车召回管理工作。

1.1.1 国家公路交通安全管理局

国家公路交通安全管理局,为美国政府的行政部门,隶属于交通部,是美国主管汽车召回管理的机构。其使命为“挽救生命、预防伤害、减少汽车事故”。

作为其工作内容的组成部分,国家公路交通安全管理局负责汽车安全性能和燃料经济性标准,后者被称为公司平均燃料经济性(CAFE)。该部门还负责向汽车制造商和进口商发放许可证,允许或干预汽车的进口,有关安全的汽车部件(包括安全带、安全气囊、安全挡风玻璃、侧安全气囊、制动装置、加速器、缓冲器、轮胎、门锁、里程表),包括识别码(VIN)在内的汽车防盗器,用于测试的仿真假人、汽车测试程序、保险成本信息、污染物排放控制和儿童约束座椅。

在履行安全任务方面,国家公路交通安全管理局的主要成就有美国统计与分析中心所保存的数据文件,尤其是死亡事故分析报告系统,不仅已经成为美国的公路交通安全研究资源,而且也成为全世界这方面的资料来源。来自很多国家的研究人员利用死亡事故分析报告系统所获得的研究成果见于许多非美国技术性出版物上,同

时为这一课题研究提供了最丰富的知识。

国家公路交通安全管理局以2006年资金支出情况为依据(图1.1)制定了2007年财政年度预算,预算资金为8.15亿美元,该机构将大部分开销列在“驾驶员安全”项下,小部分花费在汽车安全方面,极少数用于所负责的环境问题。

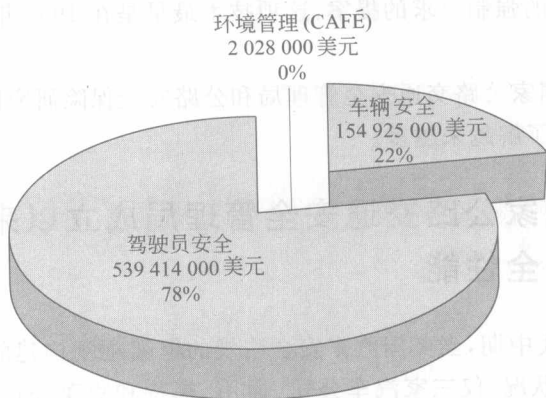


图 1.1 2006 年国家公路交通安全管理局资金支出一览

1.1.2 国家公路交通安全管理局的历史

1940年,美国通过了有关封闭式前照灯的汽车设计立法,目前这种前照灯已经发明出来,而在当时则是一项重要的安全改进。实际上,该立法在接下来的40多年不会发生改变,它是利用汽车安全设计立法限定某一时间的技术创新的样板。

1958年,联合国成立了世界汽车法规协调论坛,开始推广后来成为有关汽车设计、生产和安全性能的国际化欧洲经济委员会(ECE)法规。当时美国拒绝加入论坛,采用自己的(或者其他的)汽车安全法规。但是,美国允许符合欧洲经济委员会安全标准的汽车合法进入美国市场。

1965年和1966年,美国关于提高汽车安全性能的公众压力日益高涨,巅峰事件就是激进主义律师拉尔夫·纳达尔的《任何速度都不安全》和国家科学院《意外死亡和残疾——忽略病害之现代社会》的出版。

1966年,国会就公路交通安全举行了一系列的公开听证会,通过了强制安装安全带的立法,成立了后来成为国家公路交通安全管理局的几个机构前身,其中包括国家交通安全署、国家公路安全署和国家公路安全局。

国家公路交通安全管理局通过1970年国家公路交通安全法于1970年正式成立。1972年,机动车信息与成本节约法扩大了国家公路交通安全管理局的管理范围,从此涵盖了消费者信息程序。

自这个时代以来,汽车在车辆撞击时对司乘人员的保护已经大大改善。美国公路交通事故死亡人数每年约为4万人,低于20世纪60年代每行驶一英里的死

亡率。

国家公路交通安全管理局对汽车安全问题进行了无数次大规模的调查,其中包括 Audi 5000/60 Minutes 事件与 Ford Explorer 翻滚问题。

在美国,国家公路交通安全管理局引入了一项在 2012 年出厂年度针对所有客车的电子稳定性控制的强制要求的提案,这项技术最早是在 1997 年通过瑞典驼鹿试验进入公众视野。

如今,得益于国家公路交通安全管理局和公路安全保险研究院的努力,消费者对于可用安全信息的了解越来越多。

1.1.3 国家公路交通安全管理局成立以来美国的汽车安全性能

20 世纪 60 年代中期,当美国汽车安全法规的框架刚刚构建的时候,美国汽车市场处于求过于供的状况,仅三家汽车公司(通用、福特和克莱斯勒)控制了 85% 的市场份额。当时,美国的交通安全不管是每千辆汽车的交通事故死亡人数,还是每亿英里交通事故死亡人数都要好于世界上其他任何国家。

虽然欧洲自 1958 年以来就有了统一的安全性能和设备法规体系,但是在除北美以外的所有工业化国家都采用欧洲经济委员会法规的同时,而美国根本不试图采用这些法规或者与其协调一致。同欧洲经济委员会法规相比较,美国法规在哲学体系、内容、重点和执行机制方面存在根本性的差异。符合国际化(欧洲本土化)欧洲经济委员会法规的汽车在世界大部分国家都获得了市场准许,但是由于不符合美国法规要求,这些汽车在美国就是非法的。

尽管北美汽车市场的发展把世界绝大多数汽车制造商都纳入其中,并且美国的安全法规也还在不断完善,此前存在的市场求过于供的情况依然影响强烈:美国汽车设备和生产法规几乎全部是基于汽车工程师协会(SAE)标准,而这些标准则全部是由美国汽车制造商制定的。

虽然美国在 20 世纪 60 年代在汽车安全方面处于无人可及的前列,但是到了 2002 年美国每千公里死亡人数的世界排名跌落到第 16 位(位于澳大利亚、奥地利、加拿大、丹麦、芬兰、德国、英国、冰岛、日本、卢森堡、荷兰、新西兰、挪威、瑞典和瑞士之后)。在每亿英里交通事故死亡人数方面,美国的世界排名从第一位跌落到第十位。除了加拿大以外,实现了更佳安全结果的所有国家不是要求就是允许汽车按照欧洲经济委员会法规进行生产,而不是美国法规。

在 2004 年年度出版物中,前通用汽车安全研究员李奥纳多·埃文斯声称总死亡人数不同于政府出版的数据(美国死亡事故分析报告系统),说明了同其他国家相比较,美国的汽车安全性能较低:

1979 年与 2002 年意外死亡人数百分比变化:

美国 51 093 42 815 -16.2%

英国 6352 3431 -46.0%

加拿大 5863 2936 -49.9%

澳大利亚 3508 1715 -51.1%

重型汽车使用趋势的调查显示,美国和其他国家的主要区别是美国重型汽车(皮卡和休闲车)的使用相对增长较快,但这种汽车同客车相比防撞性能较差,不仅给更多的行人和自行车骑车人带来了伤害,而且也给成倍增加的汽车碰撞事故中的汽车司乘人员带来了伤害。此外,由于同美国相比许多国家的税收、汽油价格增长更快,随着汽油价格的提高,机动车死亡事故在下降。国家公路交通安全管理局在过去的 25 年间颁布了好几项法规,20 世纪最后 3 年期间交通意外死亡比率下降,大部分是 1968—1984 年期间最初的国家公路交通安全管理局安全标准所带来的结果,稍后由汽车制造商按照国家公路交通安全管理局的管理重点和协定对汽车防撞性能自愿执行修改,对美国汽车市场的经济因素和选择因素产生了影响,这一点将在下面探讨的内容中予以解释。

1.1.4 国家公路交通安全管理局标准实施中遇到的问题

一些国家公路交通安全管理局颁布的安全标准引发了意想不到的结果,特别是在该机构成立早期。20 世纪 60—80 年代早期,大部分美国人并不系安全带,但据估测,安全带可把碰撞意外死亡危险降低 45%。国家公路交通安全管理局曾经试图通过一种没有把安全带从其装载位置拉出就会工作的蜂鸣-发光装置推广安全带的使用,但该措施并未明显提高安全带的使用率,国家公路交通安全管理局便采取了强制性的做法:允许安全带/启动锁定装置在所有 1974 年产新车内作为安全气囊的选择型方案,这样只有在前排座椅司乘人员全部系好安全带之后,汽车才能启动。锁定措施激起了强烈反对声,国会迫使国家公路交通安全管理局废除该安全标准。人们又开始讨论将安全气囊作为安全带的替代,而不是作为辅助限制;通用汽车公司在 1974—1977 年期间售出少量配有前座双安全气囊而无前座安全带的汽车,有关美国市场销售的汽车配置安全气囊的争议性法令直到 20 世纪 90 年代才得到切实执行。

国家公路交通安全管理局强制要求在汽车上安装的每种安全装置或系统一般都明确提出严格的成本-效益比率要求;换言之,安全装置或系统必须节省比成本更多的资金,或者花费决不能高于所挽救生命所需的资金数额;否则就不会获得法律许可。这项要求受判定或否决几乎所有标准的估测成本和效益的影响:联邦机动车安全标准第 208 号规定:美国所有的新车都要安装前座安全气囊。因为明文规定声称其他技术都不能达到规定要求。即使取保守的成本数字和乐观的效益数字,安全气囊成本-效益比也是相当极端的,并且还有可能与强制性的安全装置的成本-效益比要求背道而驰。然而,高强度照明灯在市场上出现时,国家公路交通安全管理局则没

有采取任何行动对自动平衡或镜头清洁设备做出要求,而是声称该照明灯成本-效益比不佳。而在欧洲经济委员会法规中,上述装置都属于必需的眩光控制措施,除北美以外世界各地都对这些强有力的照明灯有要求。

世界上首个卤素照明灯泡的高性能设计方案 H1 和 H3 于 1962 年和 1964 年被欧洲采用,并且它们很快就成了世界性的标准,但是在美国一直到 1997 年才首获批准。无独有偶,另一项名为 H4 的高性能设计方案的世界首个双丝高低卤素照明灯泡于 1971 年被欧洲采用,旋即成为世界标准,但是直到 1992 年在美国才合法化。国家公路交通安全管理局有选择性地倡导特别基于成本-效益分析法的另一项照明迟滞方案则是美国法规的明证;例如,世界上所有国家最迟在 20 世纪 70 年代初都最终提出了后转向信号灯要求,这样转向灯就会发出琥珀色的光,人们立即可以把它同与之邻近的红色制动灯区别开来。美国法规仍引证同一成本-效益分析法,而许可后转向灯发出红色光。

国家公路交通安全管理局还负责管理争议颇多的公司平均燃料经济性(CAFE)项目。华尔街日报和其他媒体反对称此项目扭曲了市场动机,强迫人们购买较小、较安全的汽车。公司平均燃料经济性可能是休闲车需求激增背后的推动因素,人们基于公司平均燃料经济性要求的顾虑把休闲车看作是“轻卡汽车”,因此就不必符合针对“小汽车”的比较严格的标准。反对意见认为把实际油品成本和外在要求强加给美国消费者从政治角度讲行不通。另一个困难是燃料经济性和汽车重量呈负相关关系,比较轻的汽车有着更好的燃料经济性。与此同时,所有汽车等级中汽车重量与安全性能呈正相关关系,以客车为例,比较大、比较重的汽车可以更好地保护司乘人员。从而,国家公路交通安全管理局必须同时实现两个互相矛盾的管理目标。但是,汽车重量和安全性之间的相互关系并没有相交的地方,休闲车和皮卡汽车同客车相比安全性明显较差。有些研究人员则不否认汽车重量减轻和燃料经济性提高水火不容。

1.1.5 空气动力学为国家公路交通安全管理局带来变革

汽车制造商面临着国家公路交通安全管理局的严厉照明法规和公司平均燃料经济性标准的两难冲突,前者把美国照明技术凝固在 1940 年,而后者则要求汽车制造商开发提高汽车空气穿透能力的方法。结果是,20 世纪 80 年代初,汽车制造商为修改固定形状的密封照明灯而大肆游说。

国家公路交通安全管理局采纳了福特公司的低成本空气动力学照明配置聚碳酸酯镜头和横丝灯泡的设计提议。

1984 年,福特公司推出了林肯·马克Ⅶ型汽车,这是自 1939 年以来在美国市场出售的首辆配置空气动力学设计的建筑照明灯的汽车。其中包括最初为美国市场所知时被错误地称为“欧洲”照明灯的灯具,原因就是当时这种空气动力学照明灯在欧洲已经普及。虽然从概念上与欧洲的照明灯相似,但美国照明灯形状是非标准的,灯泡结构也做了更改,这种照明灯最终还是符合美国联邦汽车安全标准 108 的汽车工

工程师协会(SAE)照明灯设计标准,与北美以外世界各地采用的国际安全标准则不相符。

在允许汽车设计人员适当自由发挥的同时,这种新型照明灯的最低许可性能和材料耐用性要求实际上比以前的密封照明系统要低。

1.1.6 国家公路交通安全管理局死亡事故分析报告系统

为了提供全面的高速公路安全、辅助提议方案,以及为评估汽车安全标准和高速公路安全程序的有效性提供客观的基础,国家公路交通安全管理局在美国建立了死亡事故分析报告系统(FARS)。

死亡事故分析报告系统由美国 50 个州、哥伦比亚特区和波多黎各自由邦交通事故普查的数据组成。要把事故纳入死亡事故分析报告系统,要求事故发生在 30 天以内,汽车必须行驶在对公众开放的公路上并且导致人员死亡(汽车司乘人员或非司乘人员)。死亡事故分析报告系统自 1975 年开始运行,已经收集到超过 989 451 件汽车死亡事故的资料,同时还收集了包括碰撞、汽车和涉及人员特征等 100 多种不同编码数据因素的信息。

死亡事故分析报告系统对于国家公路交通安全管理局降低美国公路上汽车碰撞事故和死亡数量,从而降低由于汽车碰撞事故和人员死亡导致的相关经济损失的任务是至关重要的。死亡事故分析报告系统数据对于了解碰撞发生的环境、公路、车辆和人员等特征也是非常关键的。

国家公路交通安全管理局与每个州政府的相关机构有合作协议,州政府机构以标准格式为其提供各州发生的死亡事故信息。数据收集上来,加以编码,然后被提交到计算机数据系统内并传输到华盛顿特区。为了对事故趋势研究和高速公路安全程序进行有效性评估,国家公路交通安全管理局把这些数据编辑成季度性文件,这些数据被制作成表格并通过死亡事故分析报告系统接口提供给公众。

1.2 美国汽车召回管理模式

美国在汽车召回管理上实行的是“自愿认证,强制召回”的管理模式,凡是在美国本土生产的汽车产品,政府不对产品进行直接要求,而由企业自己提出标准,进行规范。产品投入市场前由政府进行形式认证,产品投放市场之后抽查产品应与认证的产品保持一致性。责任完全由企业自身承担,一旦出现问题,发现隐患,政府有权要求企业进行回收。对于在其国内市场上销售的进口外国产品,则将进口商确定为责任主体,使其承担一旦需要时进行缺陷产品召回的相关义务;对于本国出口产品存在的缺陷问题,政府管理部门的主要工作在于与进口商的有关部门进行相关协商。

根据规定,制造商发现由于设计或制造等方面的原因,投放市场的某一批次、型