

汽车产品安全与召回 技术研究报告

(2013年)

国家质检总局缺陷产品管理中心 著



汽车产品安全与召回技术研究报告 (2013 年)

国家质检总局缺陷产品管理中心 著

中国质检出版社
北 京

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车产品安全与召回技术研究报告. 2013 年/国家质检总局缺陷产品管理中心著. —北京: 中国质检出版社, 2014. 9

ISBN 978-7-5026-4037-8

I. ①汽… II. ①国… III. ①汽车—产品安全性能—研究报告—中国—2013 IV. ①U472.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 208656 号

中国质检出版社出版发行

北京市朝阳区和平里西街甲 2 号 (100029)

北京市西城区三里河北街 16 号 (100045)

网址: www.spc.net.cn

总编室: (010) 64275323 发行中心: (010) 51780235

读者服务部: (010) 68523946

中国标准出版社秦皇岛印刷厂印刷

各地新华书店经销

*

开本 880×1230 1/16 印张 5.75 字数 165 千字

2014 年 9 月第一版 2014 年 9 月第一次印刷

*

定价: 45.00 元

如有印装差错 由本社发行中心调换

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 68510107

前 言

本报告由国家质检总局缺陷产品管理中心组织撰写，旨在总结分析国内外缺陷汽车产品召回实践经验，为汽车产品消费者维护自身消费权益提供警示性说明，为汽车产品生产经营者不断改进汽车产品技术、提升汽车产品安全水平提供参考性分析资料，为相关部门制定产业政策、开展监管工作提供决策性技术依据。

本报告的召回数据均来源于各国官方发布的原始召回信息。报告的数据分类、分析方法、观点和结论均为研究性观点。报告中出现的相关汽车生产者或汽车产品的名称，均出于研究需要，不带有任何倾向性意见。

本报告主要撰写人员：陈玉忠、尹彦、刘红喜、张晓瑞、冯永琴、王琰、王慧萍、孙宁、宋黎、肖凌云、贺兴、胡文浩、冯文轩、谢志利、崔华、张勤。撰写过程中得到王凯明高级工程师、王鸿雁教授等的指导和帮助，在此一并表示感谢。

目 录

1 关于我国缺陷汽车产品召回	1
1.1 召回管理制度	1
1.2 召回实施情况	2
2 2013 年工作	4
2.1 法规制度	4
2.2 技术体系	4
2.3 科学研究	5
2.4 统计数据	6
2.5 未来工作	6
3 我国缺陷汽车产品召回情况分析	7
3.1 缺陷汽车产品召回所涉缺陷类型分布	7
3.2 缺陷汽车产品召回所涉总成系统分布	8
3.3 缺陷汽车产品召回所涉品牌属性分布	9
3.4 缺陷汽车产品召回所涉生产者及召回数量分布	11
3.5 进口缺陷汽车产品召回情况	12
3.6 缺陷汽车产品召回时间规律	13
3.7 受缺陷调查影响的召回情况	15
4 国内外汽车召回情况比较	17
4.1 国外召回概述	17
4.2 国内外汽车召回次数及频次比较	18
4.3 国内外汽车产品召回数量及产销量比较	19
4.4 中国、美国汽车产品主动召回情况比较	19
5 我国车辆事故深度调查体系建设	21
5.1 开展车辆事故深度调查的重要意义	21
5.2 国外开展车辆事故深度调查的情况	22

5.3 我国车辆事故深度调查体系试点建设 25

6 汽车企业安全技术研究与应用 33

6.1 汽车产品先进安全技术的研究进展及应用 33

6.2 重型牵引车辅助制动系统与综合安全性因素 39

附录 A 基本术语与缩略语 42

附录 B 缺陷信息报告方式 43

附录 C 我国主要汽车产品生产者信息备案目录 45

附录 D 我国 2013 年度缺陷汽车产品召回通报 57

1 关于我国缺陷汽车产品召回

汽车产业是当今世界各国经济发展的重要支柱产业之一，对汽车产业实施有效监管是保障汽车消费者权益、促进汽车产业健康快速发展的重要手段。早在 20 世纪 60 年代美国就开始实行缺陷汽车产品召回制度，并逐渐扩展到其他消费品安全领域，其他国家也纷纷效仿建立了自己的缺陷产品召回制度。

2004 年，国家质检总局、国家发改委、商务部、海关总署等四部委联合发布的《缺陷汽车产品召回管理规定》，标志着我国开始实行缺陷汽车产品召回制度。2013 年，《缺陷汽车产品召回管理条例》（国务院第 626 号令）正式施行。《缺陷汽车产品召回管理条例》的出台，进一步加强了缺陷汽车产品召回监督管理。《缺陷汽车产品召回管理条例》围绕规范缺陷汽车产品召回这一目的，明确了主管部门的监管责任，确保汽车产品生产者能够切实有效地按照各项规定开展其召回活动，防止出现为经济利益等目的，隐瞒缺陷信息不报告、拒绝召回缺陷汽车产品等违法行为，以保障缺陷汽车产品召回活动的规范化、法制化。

召回活动的有效实施不仅需要国家法律的保障，更需要生产经营者、消费者等多方配合。提高全社会对缺陷汽车产品召回管理制度的认识，是推动召回管理活动高效进行、保障消费者合法权益的重要基础。

1.1 召回管理制度

1.1.1 缺陷

《中华人民共和国产品质量法》第四十六条将“缺陷”定义为“产品存在危及人身、他人财产安全的不合理的危险；产品有保障人体健康和人身、财产安全的国家标准、行业标准的，是指不符合该标准。”

对于汽车产品的“缺陷”，《缺陷汽车产品召回管理条例》将其明确为“由于设计、制造、标识等原因导致的在同一批次、型号或者类别的汽车产品中普遍存在的不符合保障人身、财产安全的国家标准、行业标准的情形或者其他危及人身、财产安全的不合理的危险。”

上述汽车“缺陷”的定义涵盖了如下三个层面的含义：

- (1) 存在危及人身、财产安全的不合理危险；
- (2) 在同一批次、型号或者类别的汽车产品中普遍存在；
- (3) 因为设计、制造或标识等原因而导致的。

总体而言，“缺陷”的定义包括由于生产者的原因造成的各类安全隐患。而对于因用户对汽车产品不当使用、维护或保养而引发的安全问题，一般不应视为《缺陷汽车产品召回管理条例》所称的“缺陷”。

1.1.2 召回

《缺陷汽车产品召回管理条例》明确“召回”为“汽车生产者对其已售出的汽车产品采取措施消除缺陷的活动”。该定义明确了三层意思：

(1) 明确了汽车召回的主体

召回的主体是汽车产品生产者，生产者的定义见《缺陷汽车产品召回管理条例》第八条。此外，根据《缺陷汽车产品召回管理条例》第二十七条规定，汽车随车装备的轮胎（包括备胎）由汽车生产者负责召回，未随车装备的轮胎（即在售后服务环节更换的轮胎）由轮胎的生产者负责召回。

(2) 明确了汽车召回的对象

召回的对象是生产者已售出的汽车产品，“已售出”的含义是指该汽车产品的产权依法从生产者拥有转变为其他组织或自然人所拥有。对于进口汽车，尚未完成办理海关进口手续的不包含在内，但这部分车辆如果存在缺陷，必须在消除缺陷之后才能销售。生产者在报告召回的汽车产品数量和范围时，应当将其已经销售给经销商但尚未出售给最终用户的在途或者库存的车辆涵盖在内。

(3) 明确了汽车召回的内涵

召回的内涵是汽车产品生产者为了消除缺陷所采取的一系列措施和活动，包括通知用户和消除缺陷等。结合《缺陷汽车产品召回管理条例》第十九条“对实施召回的缺陷汽车产品，生产者应当及时采取修正或者补充标识、修理、更换、退货等措施消除缺陷”，可以看出召回的措施主要包括补充标识、修理、更换、退货。为了使召回措施能够有效实施，生产者采取各种有效手段通知用户并公布召回信息也属于召回过程中的重要环节。

1.2 召回实施情况

自 2004 年开始实施缺陷汽车产品召回管理制度至 2013 年 12 月 31 日止，我国共实施缺陷汽车产品召回 668 次，累计召回 1475 万辆缺陷汽车产品，历年召回数量随着汽车产销量的增加而逐年增多。见表 1-1。

表 1-1 历年召回数量及汽车产销量

年份	召回次数/ 次	召回数量/ 辆	汽车产量/ 辆	召回数量 占产量比	汽车销量/ 辆	召回数量 占销量比
2004	13	331722	5070500	6.54%	5071100	6.54%
2005	27	57825	5707000	1.01%	5758200	1.00%
2006	40	336140	7280000	4.62%	7110000	4.73%
2007	31	605211	8882400	6.81%	8791500	6.88%
2008	47	538620	9345100	5.76%	9380500	5.74%
2009	56	1361266	13791000	9.87%	13644800	9.98%
2010	123	1176995	18264700	6.44%	18061900	6.52%
2011	85	1827493	18418900	9.92%	18505100	9.88%
2012	113	3203602	19271800	16.62%	19306400	16.59%
2013	133	5310653	22116800	24.01%	21984100	24.16%
总计	668	14749527	128148200	11.51%	127613600	11.56%

图 1-1 和图 1-2 分别是自 2004 年以来，历年汽车产销量及召回数量，以及历年召回汽车数量占产销量的比例。可见，随着汽车召回工作的不断推进和制度的不断完善，汽车产品召回工作日益得到广大汽车产品生产者的配合和支持，成为他们追求更高品质、提供更好服务的推动力。

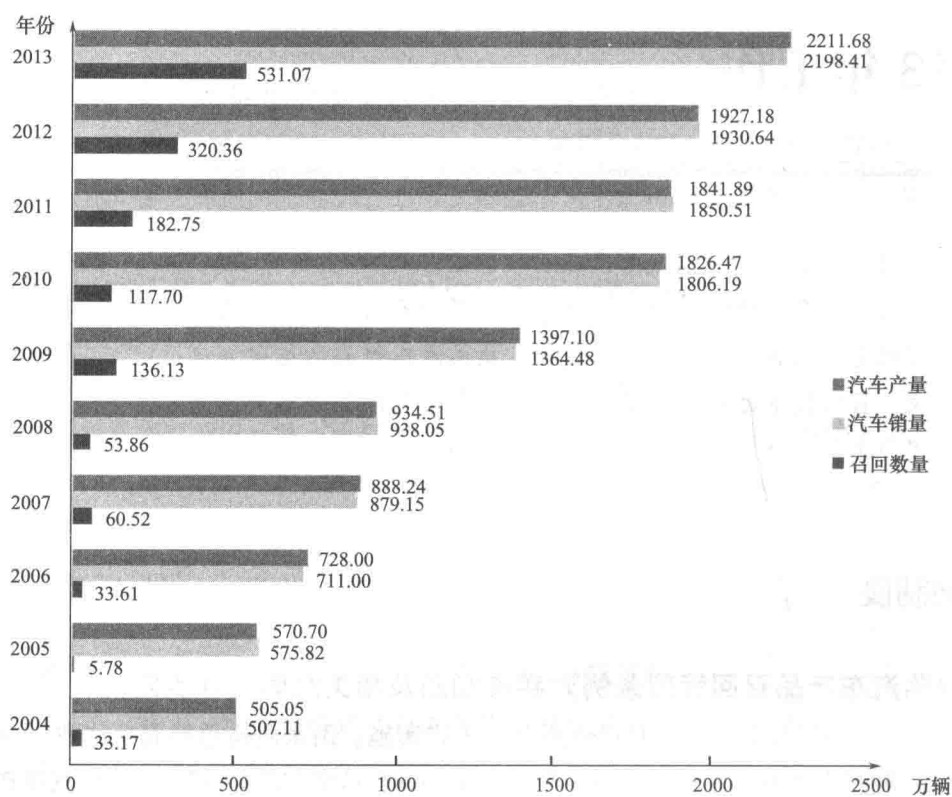


图 1-1 历年汽车产销量及召回数量

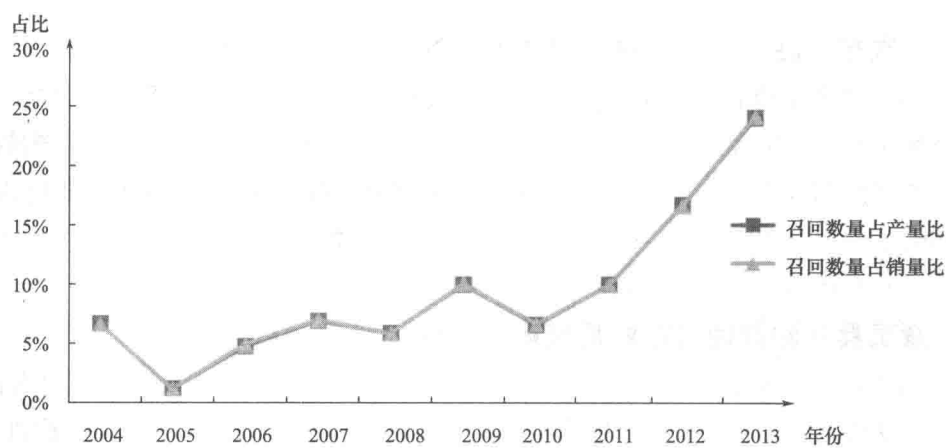


图 1-2 历年召回汽车数量占产销量比

2 2013 年工作

2013 年 1 月 1 日施行的《缺陷汽车产品召回管理条例》，在法律层级、处罚力度、威慑力等方面，相较 2004 年国家质检总局颁布实施的《缺陷汽车产品召回管理规定》来说，有了很大的提高，缺陷汽车产品的监管力度加大，召回频次、召回数量都有大幅提升，这使得我国的缺陷汽车产品召回工作又迈上了一个新的台阶。

2.1 法规制度

2.1.1 《缺陷汽车产品召回管理条例》实施细则及相关配套文件制定

2013 年 1 月，《缺陷汽车产品召回管理条例》正式实施。国家质检总局起草修改《缺陷汽车产品召回管理条例》配套实施办法，包括《汽车产品缺陷调查与认定实施办法》、《缺陷汽车产品检测与实验监督管理办法》、《缺陷汽车产品召回过程监督管理办法》、《汽车产品缺陷信息管理办法》等配套规章与文件，同时组织编写《缺陷汽车产品现场调查取证实施办法》。

2.1.2 《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》释义及配套文件制定

2013 年 1 月，国家质检总局 150 号局长令正式颁布了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》（以下简称《汽车三包规定》，于 10 月 1 日正式实施，并组织编写《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定释义》和《家用汽车产品三包信息和技术咨询人员管理办法》（国家质检总局公告 2013 年第 77 号发布）。

2.1.3 《儿童玩具召回管理规定》后续配套文件

在总结近两年儿童玩具召回管理实践的基础上，国家质检总局制定了《儿童玩具召回管理规定》后续配套规范性文件之《监督抽查不合格儿童玩具召回管理办法（试行）》（国质检执〔2013〕225 号），于 2013 年 5 月印发并实施。

2.2 技术体系

2.2.1 实验室建设

2008 年，“国家汽车产品缺陷工程分析实验室”筹建工作正式启动。2013 年，国家质检总局缺陷产品管理中心（以下简称“中心”）与国家质量监督检验检疫中心（北京）在北京顺义就汽车产品缺陷工程分析实验室建设、产品缺陷测试等方面签订战略合作协议，完成 2013 年设备招标及合同签订，以及 2014 年修购项目申报。

中心全面推进消费品缺陷工程分析实验室建设，通过 2010 年至 2013 年修缮购置项目的实施，消费品缺陷工程分析实验室购置电池测试系统、童车和童床安全测试等设备共计 58 台/套，已初步具备了玩具的机械物理及化学性能、电器安全等基础研究和实验能力，并申报了 2014 年中央级科学事业单

位修缮购置项目《特定条件下人体伤害机理研究设备购置》。

2.2.2 深入开展“国家车辆事故深度调查体系”试点示范工作

在2012年度“国家车辆事故深度调查体系”（以下简称NAIS）试点工作的基础上，2013年度中心联合同济大学、公安部天津消防研究所、上海工程技术大学、山东交通学院、第三军医大学和云南云通司法鉴定中心继续开展NAIS深度试点工作。

2013年，中心组织开展3次驻点培训工作，对云通司法鉴定中心、第三军医大学以及西华大学的NAIS团队进行培训，培训人员达60人/次；中心联合公安部天津消防研究所开展车辆火灾事故深度调查规范研究制定工作，并在公安部天津消防研究所试点开展车辆火灾事故深度调查；中心结合NAIS工作的数据审核、直报案例管理以及站点管理等实际需要，对NAIS数据库提出改建方案。

2013年，NAIS各合作单位累计采集515条深度调查案例、30条专项调查案例以及48条车辆火灾深度调查案例，并进行案例直报16条，其中1条引发中心缺陷调查工作，最终引发企业开展2次召回活动。

2.2.3 深入开展“国家产品伤害监测体系”试点示范工作

2013年，国家产品伤害监测工作模式从过去集中委托模式转变为与中国疾控中心加11个地方疾控中心合作（即“1+11”）的工作模式，强化了中心与地方疾控中心间的信息沟通，有利于提升数据采集质量；信息系统功能得到进一步完善，强化了数据编码功能，将编码效率稳定在70%左右，支持了试点地区产品伤害情况的分析；积极推动部分监测点医院，将产品伤害信息采集功能逐步整合到医院HIS系统中，实现了采集、报送、审核的网络化，为今后实现产品伤害信息网络直报奠定了基础；结合质量强市示范城市争创工作，在全国25个示范城市推广市级区域产品伤害监测工作；完成对全国19个城市共70余人的市级质监、卫生等工作人员培训工作，有力保证了市级区域产品伤害监测工作的开展和回访调查工作的落实。

2013年，11地32家医院共采集产品伤害信息7.5万例，周报送量达到了1951例，产品伤害信息占全部伤害信息的33%。中心针对婴儿学步车、热水器、电动自行车等产品共计943例典型案例开展回访调查工作；启动了20种婴儿学步车人身伤害问题的实验评估，引发广东、浙江等6省质量技术监督局对13种婴儿学步车产品开展缺陷调查工作。2013年产品伤害监测工作已由研究层面真正迈入支撑消费品召回业务的应用层面，并取得实质性突破。

2.3 科学研究

2013年，中心按照《缺陷产品管理领域建设方案（2011年—2015年）（试行）》，在缺陷产品管理制度、汽车产品召回、一般产品召回、缺陷产品管理关键评估技术、缺陷产品信息管理体系等5个方向上深入开展研究。具体如下：

（1）与美国韦恩州立大学、清华大学、中国标准化研究院人类工效学实验室等联合开展碰撞假人研究；

（2）参与国家科技支撑计划项目“显控界面工效学设计与测评关键技术标准及其应用研究”中的“工效学仿真测评的人体生物力学建模研究”和“汽车显控界面工效学设计与测评技术应用示范研究”两项任务；

（3）开展汽车碰撞假人胸腹部三维有限元模型建立——50百分位成年男性研究工作；

（4）开展基于缺陷判定的车辆火灾事故深度调查技术规范研究；

- (5) 开展汽车制动系统缺陷判定关键检测技术研究；
- (6) 开展汽车产品缺陷信息分析模型及预警产品研制工作。

2.4 统计数据

2.4.1 信息收集

2013 年，中心信息系统共收到汽车产品投诉 14687 例，按《缺陷汽车产品召回管理条例》要求开展信息备案的生产者 321 家，其中开展汽车召回日常产品相关信息备案的生产者 199 家，中心共监测媒体、网络等相关公共信息 27880 条，分析、筛选与我中心工作相关信息 2782 条；中心共收集、翻译、整理国外召回信息 4315 条，其中汽车产品相关信息 1344 条，消费类产品召回信息 2971 条。

2.4.2 缺陷调查

2013 年全年开展缺陷调查 40 次，受缺陷调查影响召回 28 起，涉及车辆 1961339 辆，占本年度召回数量的 36.93%。

2.4.3 汽车召回

2013 年我国共实施汽车召回活动 133 次，召回缺陷汽车产品 531.07 万辆。

自 2013 年开始，汽车轮胎产品召回单独统计。2013 年我国实施轮胎召回 1 次，召回数量 471781 条。

2.5 未来工作

未来的技术工作，中心将重点围绕如下几个方面开展：

- (1) 深化配套法规研究，包括对机动车召回、消费类产品召回、汽车三包配套细则、消费类产品三包、消费品安全法、车辆事故深度调查、消费类产品伤害调查等方面的法规或制度研究；
- (2) 提升缺陷调查能力，结合深度调查、伤害监测、汽车产品缺陷工程分析实验室突破重大案件，重点监督零部件供应商影响的跨制造商召回活动；
- (3) 依托国家产品伤害监测工作网络和消费品缺陷工程分析实验室，推进儿童用品、消费类产品召回与产品伤害预警工作常态化；
- (4) 构建汽车三包重大、典型疑难问题快速响应机制，强化制造商信息发布自运行机制；
- (5) 提升技术能力，结合业务开展硬技术、硬设备的研究开发，加快两个缺陷工程分析实验室对部分产品形成缺陷工程分析能力；
- (6) 提升信息化服务能力，提高缺陷信息采集、监测、分析、研判的科学化、精确化及自动化水平，服务好召回和三包业务工作，加快信息综合服务能力建设。

3 我国缺陷汽车产品召回情况分析

2013 年全国共实施汽车召回活动 133 次，召回缺陷汽车产品 531.07 万辆。实施轮胎召回 1 次，召回数量 471781 条。133 次汽车召回活动中，国产自主品牌汽车召回 28 次，涉及车辆 51.99 万辆；国产合资品牌汽车召回 33 次，涉及车辆 430.86 万辆；进口品牌汽车召回 72 次，涉及车辆 48.22 万辆。

汽车召回通报数量或召回次数的变化，与汽车保有量、汽车产品质量、汽车产品生产者主体责任、行政监管和技术资源的投入等因素有关。汽车产品生产者主动召回行为应理解为其社会责任感的体现。

本统计结果可为汽车产品生产者判断其正在设计、生产、销售的产品是否存在类似的风险并及时采取预防、纠正或改善措施提供参考；同样，对消费者及公众获知自己正在使用的或即将购买的产品是否存在类似风险具有参考价值。

针对我国的缺陷汽车产品召回情况，本报告对国家质检总局 2013 年度 133 次缺陷汽车产品召回情况进行了统计。研究要素主要包括：

- (1) 缺陷汽车产品召回所涉缺陷类型分布；
- (2) 缺陷汽车产品召回所涉总成系统与产品数量的分布；
- (3) 缺陷汽车产品召回所涉品牌属性分布；
- (4) 缺陷汽车产品召回所涉主要生产者及召回数量分布；
- (5) 进口缺陷汽车产品召回情况分析；
- (6) 缺陷汽车产品召回实施时间规律分析；
- (7) 受缺陷调查影响的缺陷汽车产品召回情况分析。

3.1 缺陷汽车产品召回所涉缺陷类型分布

3.1.1 缺陷的分类

对汽车产品的缺陷分类主要划分为三类：

(1) 设计缺陷：指由于技术的局限性、选材不当或其他原因，产品在最初设计时由于未考虑全面，而使产品在使用过程中存在的某种潜在缺陷。

(2) 制造缺陷：指产品因在加工、制作、装配过程中某个工序或环节出现偏差、错误或疏忽，而使一批产品存在缺陷。

(3) 标识缺陷：又称指示缺陷，指产品存在未能提供完整的、符合安全使用要求的操作使用说明或警示说明等告知缺陷。

除了上述设计缺陷、制造缺陷及标识缺陷外，还有其他一些因素造成的缺陷，如运输、改装过程中产生的缺陷。

3.1.2 缺陷类型的分布

根据上述对缺陷类型的划分，在 2013 年度的 133 次缺陷汽车召回中，属于制造缺陷的有 48 次，占总次数量的 36.09%；属于设计缺陷的有 85 次，占 63.91%。2013 年度没有出现因标识缺陷而实施的汽车产品召回。

相关数据和分布图见表 3-1、图 3-1。

表 3-1 2013 年度产品缺陷类型分布

序 号	缺陷类型	召回次数/次	占 比
1	制造缺陷	48	36.09%
2	设计缺陷	85	63.91%
3	标识缺陷	0	0
合 计		133	100%

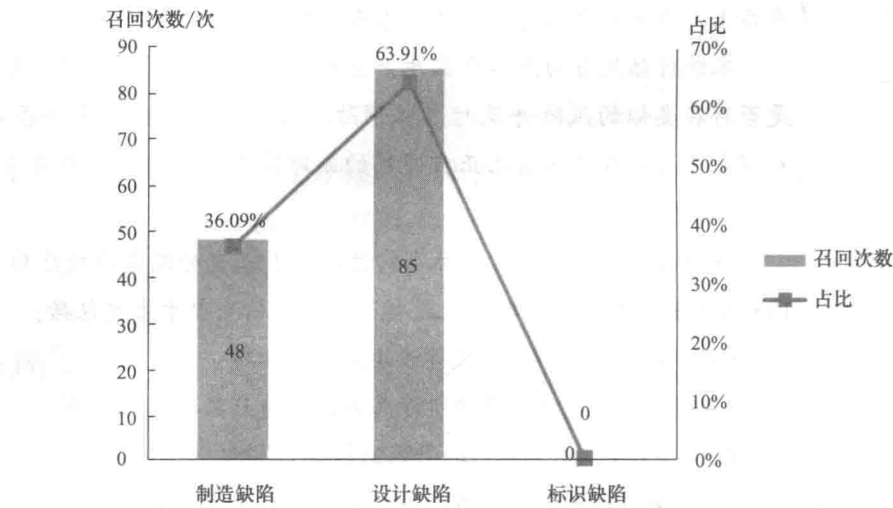


图 3-1 2013 年度缺陷汽车产品召回涉及缺陷类型分布

统计结果表明：133 次的召回中，设计缺陷 85 次，占比较高，其中由于汽车产品零部件供应商的原因导致该类召回偏多，建议汽车产品生产者加强对零部件供应商的管理，特别是对重要汽车零部件如安全气囊、燃油管等的供应商的管理。

3.2 缺陷汽车产品召回所涉总成系统分布

2013 年我国汽车召回按总成分类，发动机 28 次，涉及车辆 2113229 辆；动力传动系统 19 次，涉及车辆 1060392 辆；制动/车轮 31 次，涉及车辆 865441 辆；转向/悬架 16 次，涉及车辆 672912 辆；电子电器 28 次，涉及车辆 460335 辆；车身部分 10 次，涉及车辆 138192 辆；空调系统 1 次，涉及车辆 152 辆。按总成分类次数和数量如表 3-2、图 3-2 和图 3-3 所示。

表 3-2 2013 年度缺陷汽车产品所涉总成统计

序 号	总成分类	召回次数/次	召回数量/辆
1	发动机	28	2113229
2	动力传动系统	19	1060392
3	制动/车轮	31	865441
4	转向/悬架	16	672912

表 3-2 (续)

序 号	总成分类	召回次数/次	召回数量/辆
5	电子电器	28	460335
6	车身部分	10	138192
7	空调系统	1	152
	小计	133	5310653

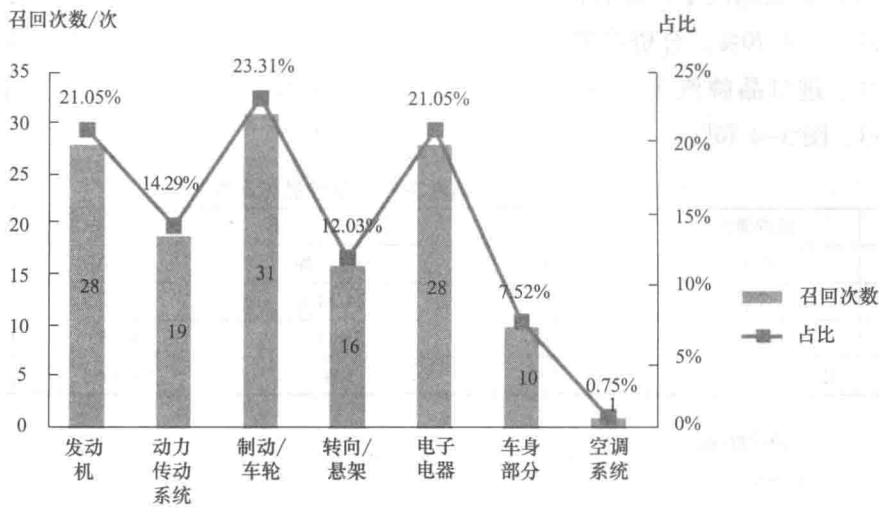


图 3-2 2013 年度缺陷汽车产品召回次数涉及总成分布

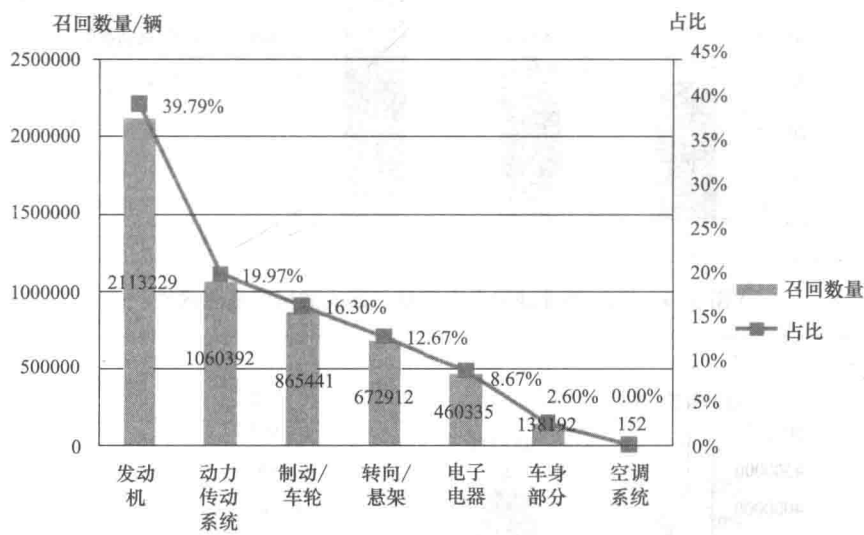


图 3-3 2013 年度缺陷汽车产品召回数量涉及总成分布

统计结果表明：按召回数量来看，召回涉及总成分布前三位分别是发动机、动力传动系统和制动/车轮，特别是发动机总成，说明发动机作为汽车产品的核心，在涉及可能导致燃油泄漏的燃油管布置、加油软管强度、燃油泵支架等的设计制造方面要谨慎考虑。

3.3 缺陷汽车产品召回所涉品牌属性分布

3.3.1 汽车产品品牌属性

汽车产品所属品牌属性可分为自主品牌、合资品牌和进口品牌三类。

- (1) 自主品牌：指由国内企业自主开发，拥有自主知识产权的品牌。
- (2) 合资品牌：亦称合资自主品牌。指国内企业通过购买、引进外方产品技术平台，并在此基础上重新开发出知识产权归属于合资企业的品牌。
- (3) 进口品牌：指产品及相关知识产权等均由国外企业所拥有品牌。

3.3.2 缺陷汽车产品品牌属性分布

2013 年度 133 次的缺陷汽车产品召回中，自主品牌汽车的召回次数为 28 次，数量为 519905 辆，占比分别为 21.05%和 9.79%。合资品牌汽车的召回次数为 33 次，数量为 4308559 辆，占比分别为 24.81%和 81.13%。进口品牌汽车的召回次数为 72 次，数量为 482189 辆，占比分别为 54.14%和 9.08%。如表 3-3、图 3-4 和图 3-5。

表 3-3 2013 年度缺陷汽车产品所涉品牌属性					
序 号	品牌属性	召回次数/次	召回次数占比	召回数量/辆	召回数量占比
1	自主	28	21.05%	519905	9.79%
2	合资	33	24.81%	4308559	81.13%
3	进口	72	54.14%	482189	9.08%
合 计		133	100%	5310653	100.00%

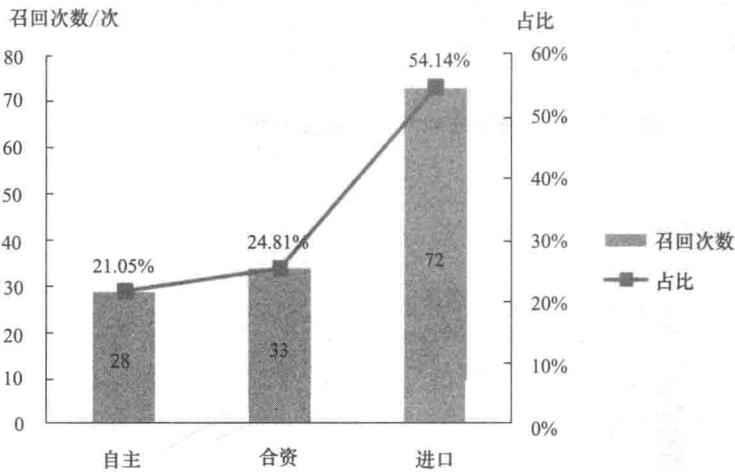


图 3-4 2013 年度缺陷汽车产品召回次数所涉品牌属性

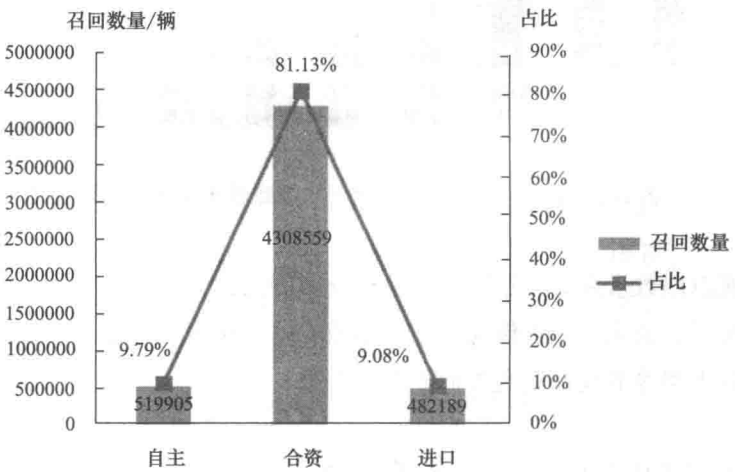


图 3-5 2013 年度缺陷汽车产品召回数量所涉品牌属性

统计结果表明：进口品牌汽车召回次数最多，占 54.14%，但涉及车辆数量只占 9.08%，说明进口品牌汽车能够坦然面对召回，主动召回意识较强。

3.4 缺陷汽车产品召回所涉生产者及召回数量分布

根据国家质检总局缺陷汽车召回通报，2013 年度我国有 105 家汽车产品生产者实施了主动召回，主动召回汽车数量 334.93 万辆。实施召回的主要生产者及其数量分布统计如表 3-4 和图 3-6 所示。

主动召回前 10 位汽车产品生产者分别是：

上海通用汽车有限公司，167.82 万辆；

一汽-大众汽车有限公司，58.69 万辆；

东风本田汽车有限公司，40.81 万辆；

重庆长安铃木汽车有限公司，37 万辆；

上海大众汽车有限公司，32.08 万辆；

东南（福建）汽车工业有限公司，25.6 万辆；

华晨宝马汽车有限公司，21.67 万辆；

北京现代汽车有限公司，17.33 万辆；

现代汽车（中国）投资有限公司，13.78 万辆；

安徽江淮汽车股份有限公司，11.71 万辆。

表 3-4 2013 年度汽车产品生产者召回数量

序 号	生 产 者	召回数量/万辆	占 比
1	上海通用汽车有限公司	167.82	31.60%
2	一汽-大众汽车有限公司	58.69	11.05%
3	东风本田汽车有限公司	40.81	7.68%
4	重庆长安铃木汽车有限公司	37	6.97%
5	上海大众汽车有限公司	32.08	6.04%
6	东南(福建)汽车工业有限公司	25.6	4.82%
7	华晨宝马汽车有限公司	21.67	4.08%
8	北京现代汽车有限公司	17.33	3.26%
9	现代汽车(中国)投资有限公司	13.78	2.59%
10	安徽江淮汽车股份有限公司	11.71	2.20%
11	其他	104.58	19.69%
合 计		531.07	100%

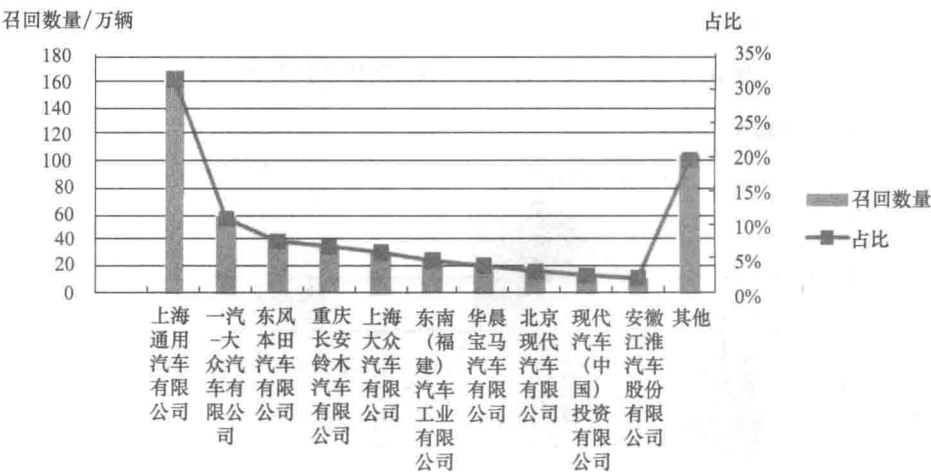


图 3-6 2013 年度我国汽车召回涉及主要生产者及其数量占比

统计结果表明：主动召回前 10 位的汽车产品生产者召回汽车数量占召回总数的 80.3%，其余 48 位汽车产品生产者召回汽车数量占召回总数的 19.7%，说明我国缺陷汽车产品的召回集中度较高，体