

文章编号:1000-2995(2011)10-010-0151

中国汽车召回体系中检测机构的优化分析

谢 滨,吕春燕,荣立松

(清华大学 经济管理学院,北京 100084)

摘要:2009年11月25日以来丰田汽车召回事件备受关注,这一事件反映出仅仅依靠汽车厂商的自觉性来保障汽车召回的有效实施是不够的。在政府、消费者、汽车厂商对汽车安全缺陷的认定存在争议时,中立检测机构能起到关键的作用。本文从汽车召回流程出发,对比了中日汽车召回流程的差异,相关检测机构特点和作用的不同,发现中国的汽车召回检测机构在中立性和权威性方面存在的问题,并以此提出改善建议。

关键词:汽车召回;检测机构;安全监管

中图分类号:U4

文献标识码:A

引言:丰田召回事件与检测机构关系

2009年11月25日以来,日本丰田汽车公司因汽车突然加速问题,已经在全球范围内召回多达1000万辆产品,涉及多款车型^[1],影响巨大,引起社会各界的普遍关注。其中,2009年11月25日以及2010年1月27日,丰田因脚垫滑动卡住油门踏板故障,先后在北美召回555万辆;2010年1月21日,因油门踏板归位存在问题在全球召回445万辆;2010年2月9日,因混合动力车刹车控制系统问题召回43万辆^[2]。美国汽车交通部长拉胡德于2010年4月5日宣布,美国计划对丰田汽车公司处以1,640万美元的罚款,称这家汽车制造商故意向监管机构隐瞒其车辆安全问题^[3],丰田已经接受了这一处罚^[4]。2010年1月19日之前,丰田一直将这个问题归咎于卡住油门踏板的汽车地垫。但有事故表明,撤走脚垫时依然存在突然加速问题,丰田最后终于确认,踏板装

置内的一个塑料元件^[5],导致踏板归位存在问题,引发事故原因。美国运输部长拉胡德并不满足于此,2010年2月3日他说,该部门正在扩大针对丰田汽车突然加速问题所提投诉的调查范围,看看丰田汽车的电子油门系统是否会受到了电磁干扰导致事故^[6]。美国销售总裁兰茨2010年2月23日在一场美国国会听证会上也承认说,他不能完全肯定导致突然加速的所有问题都已确定并得到解决;面对内部管理人员的质疑,总裁丰田章男第二天仍对美国国会表示,他有“绝对的信心”认为,公司电子油门控制系统的设计不存在问题^[7]。美国汽车交通部长拉胡德还不就此罢休,2010年3月30日他表示公路交通安全管理局将求助于美国航空航天局(NASA)的科学家协助调查丰田汽车突然加速问题^[8]。由此看见,当消费者或政府与制造商产生争议时,需要有独立的机构来进行技术检测,以提供客观证据来公正地分析事故原因,对于丰田这样以重视产品质量著称的企业也不例外。

收稿日期:2010-12-05;修回日期:2011-03-03.

基金项目:北京市委科软科学课题(207020600290793);国家自然科学基金(70371001,70621061,70831003)。

作者简介:谢 滨(1964-),男(汉),江西永新人,清华大学经济管理学院副教授,博士,研究方向:产品安全与监管、运营与供应链管理。

吕春燕(1964-),女(汉),山东黄县人,清华大学经济管理学院副教授,研究方向:公司法、合同法及其法院司法判例研究。

荣立松(1988-),男(汉),河北蠡县人,清华大学经济管理学院学生,研究方向:管理信息系统。

此次丰田召回事件已经引发对中国召回体制现状的反思^[9],但是对于涉及汽车召回的检测机构问题缺乏深入的研究和分析。从中美英日的交通事故死亡人数信息对比(表 1 和图 1)^[9],我们发现日本的百万辆汽车死亡人数最低,为每百万辆 72 人,而中国每百万辆死亡人数高达 1433 人,是日本的二十倍,由此反映出中国汽车交通安全问题严重,需要加以关注,同时也说明日本在交通安全管理及汽车召回制度方面具有领先地位。有

研究表明日本已经发展出较为完善的社会技术机制^[10],研究其汽车召回相关技术检测机构的设置,对于改善我国的交通安全和汽车召回有积极的借鉴作用。所以本文选择日本汽车召回检测机构作为参照,从中日召回流程对比中系统地分析了各自汽车召回特点、检测机构的作用及其中立性和权威性特征,为中国汽车召回中检测机构的优化提出建议。

表 1 2007 年中美日英汽车保有量与交通事故死亡情况对比^[9]

2007	交通事故死亡人数(人)	汽车保有量(百万辆)	百万辆汽车死亡人数	中外百万辆汽车死亡人数之比
中国	81649	56.97	1433	1
美国	41059	250.851833	164	9
日本	5744	79.236095	72	20
英国	2946	35	84	17

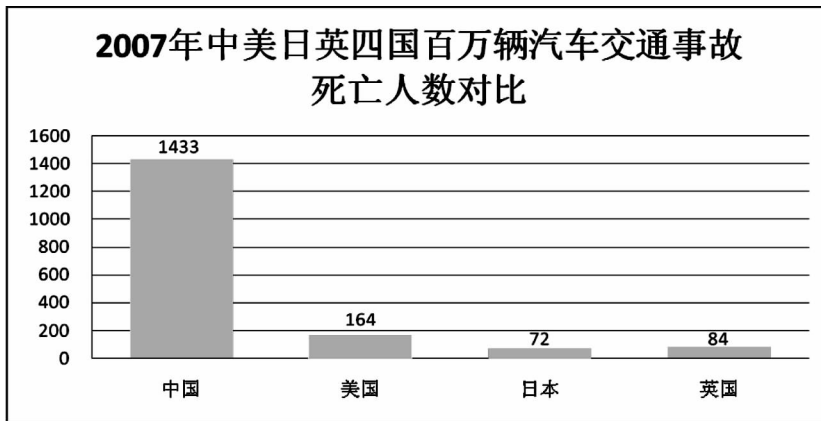


图 1 2007 年中美日英四国百万辆汽车交通事故死亡率对比

1 中日召回制度和流程

1.1 中日汽车召回制度对比

1.1.1 日本汽车召回制度

日本缺陷汽车产品的召回立法始于 1969 年。1994 年日本将汽车召回制度写进《道路运输车辆法》,并在 2002 年对其做了进一步的修改和完善。日本汽车产品召回制度主要以美国的经验为参照。经过 40 多年的发展,日本汽车召回制度也形成了具有特色的召回管理制度。从 1969 年建立召回制度以来,到 2008 年,日本运输省共收到召

回申请 3782 件,召回汽车总数累计 7207 万辆,其中 92.24% 为日本国内生产的汽车^[11],仅 2008 年就召回 535 万辆。从召回原因看,次数最多的是发动机系统,其次是传动系统,第三是制动系统。其中,大多数是由企业依法自主召回。

日本主管部门国土交通省是全面负责管理交通运输问题的政府部门。法律规定如果制造商发现由于设计、制造等原因引起的不合规定的缺陷时,应该向运输大臣(国土交通省最高行政长官)及时报告缺陷位置及原因、修正措施、通知车主与修理厂的方法等。召回通知必须被公布,而且修理是免费的。另外,汽车生产厂家还有义务在提

出召回申请后,立即将汽车存在问题通知用户,尽早进行改善的准备工作。生产厂家如果不执行召回,先劝告,如再不执行,便向社会公开,强制命令生产厂家执行。运输省不定期对生产厂家的召回信息工作的收集和处理情况进行检查,如不好,将对生产厂家进行处理或处罚。

1.1.2 中国汽车召回制度

2004年3月15日,国家质检总局、国家发改委、商务部和海关总署联合发布《缺陷汽车产品召回管理规定》^[12](下文简称《汽车召回规定》),同年10月1日,该规定正式在全国范围内实施。这标志着中国对缺陷产品的管理跨出了实质性的一步,过去由于缺乏法规依据,外国公司拒绝召回在中国境内销售而在国外召回的缺陷汽车,这一规定结束了尴尬局面。从2004年颁布《汽车召回规定》以来,汽车召回制度已经实施了4年多。截至2008年底,总计召回缺陷汽车184万辆,涉及54家国内外汽车制造商的180种车型,召回次数达到155次。从2004年一年10次,到2008年一年47次,汽车召回的次数逐年递增^[13],体现出这样召回制度在国内取得了一定成效。然而,中国汽车召回制度出台比日本晚了30多年,在制度上与其还有很大距离。有研究发现在中国百万辆保有车辆召回次数和召回数量远远低于日美英等发达国家,同时在中国市场占不到4%份额的进

口汽车确占中国汽车召回的比例超过50%,最高一年达到85%^[10]。这说明国内汽车生产厂商的召回自觉性明显不足,也反映中国汽车召回监管也没有形成足够的压力,中国汽车召回监管体系方面还有很大的改善空间。以下可以从召回流程的对比可以看出一些差别。

1.2 中日汽车召回流程

1.2.1 日本汽车召回流程

图2显示了日本的汽车召回流程^[14],从该图中可以看出,主管召回的日本国土交通省在发现缺陷信息后,会反馈到相关企业并要求该企业对这些信息进行分析。如果企业认为不需召回而主管部门认为需要召回的时候,主管部门对企业做劝告召回;如果企业不服从,就对消费者公布企业没有回应劝告、不做召回的信息,如果仍不召回的话,将发出强制召回命令。值得注意的是,在其召回流程中有一个交通安全环境研究所机构,该机构在这些调查与验证的过程中扮演着十分关键的角色,它是隶属于日本国土交通省在汽车召回中专职的检测的中立机构,一直贯穿并参与召回流程,在缺陷信息反馈给企业的同时,该机构也会对缺陷信息进行调查与验证分析,为保证了召回提供公正客观的依据,减少了制造商回避责任的机会。

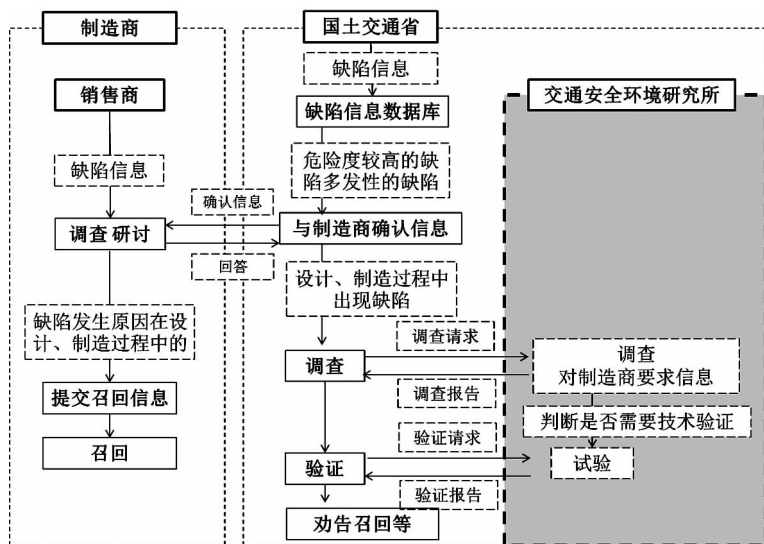


图2 日本汽车召回流程

1.2.2 中国汽车召回流程

我们根据《汽车召回规定》的具体规定整理出中国汽车召回的流程(图3)。如同日本的汽车召回流程一样,主管召回的中国国家质检总局在发现缺陷信息后,会将相关缺陷的信息以书面形式通知制造商,并要求制造商在指定的时间内确认其产品是否存在缺陷,是否需要召回(《汽车召回规定》第二十二條)。若认定制造商不主

动实施召回且缺少有效的支持材料,主管部门会组织专家委员会进行调查和鉴定(《汽车召回规定》第二十四條)。如果专家委员会认为需要进行技术检测,可建议主管部门委托国家认可的汽车产品质量检验机构实施相关检测(《汽车召回规定》第十一條),有关缺陷鉴定、检验等费用由制造商承担(《汽车召回规定》第二十四條规定)。

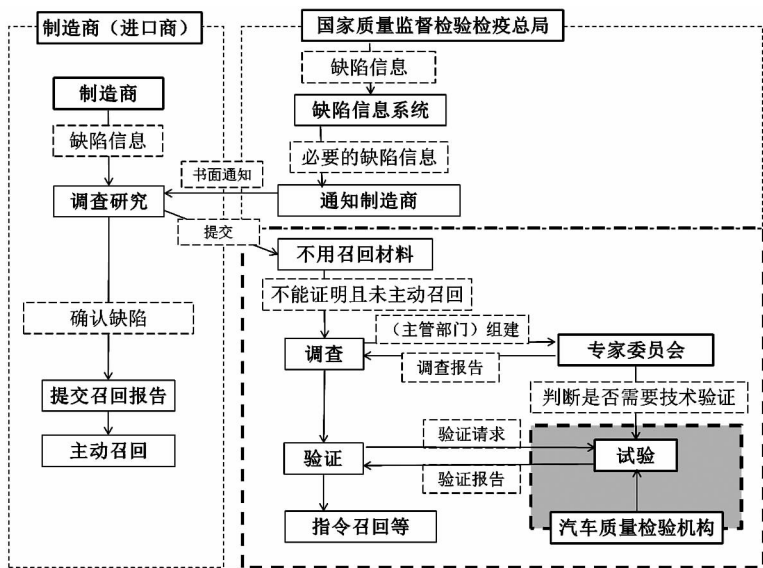


图3 中国汽车召回流程图(依据《缺陷汽车产品召回管理规定》整理)

1.2.3 中日汽车召回流程的对比

由图2和图3的对比可以看出,中日召回制度和流程对比看出以下特点:

第一,日本的“交通安全环境研究所”作为一个独立于企业的汽车检测机构,参与全过程缺陷认定工作,可以为汽车召回提供了中立、公正的客观的依据,为日本汽车召回的顺利实施、保障车主的生命财产安全起到了至关重要的作用。而中国汽车召回流程显示,汽车质量检验机构在缺陷认定过程中介入比较晚,检验机构不明确,参与缺乏主动性。

第二,中国汽车召回流程中专家委员会对缺陷的认定起重要作用,这从凯美瑞刹车制动失灵事件中可以得到验证,2009年4月22日中央电视台报道,国家质检总局缺陷产品管理中心在处理丰田凯美瑞刹车制动失灵的安全隐忧问题时,主要是通过专家分析来进行汽车缺陷认定的^[16]。

然而,专家委员会的专家仅仅只能依据其经验和主观判断,《召回规定》中也没有要求专家参与检测过程,因此,专家难以获得数据的支持,从而提供客观有效的证据。

第三,在《汽车召回规定》中规定“有关缺陷鉴定、检验等费用由制造商承担”,这说明通过检验机构认定汽车缺陷缺乏有效的财力支持,而过于依赖于汽车制造厂商。

第四,《汽车召回规定》对检测机构的性质没有规范,检测机构的独立性和权威性缺乏保证,就此我们以下进行了更为详细的对比分析。

2 中日汽车召回中检测机构的对比

2.1 日本汽车召回中检测机构作用分析

日本汽车召回主管部门是国土交通省,其所属交通安全环境研究所提供汽车召回相关的试验

检测(见图4)。日本法律《道路运送车辆法》中指定了独立行政法人交通安全环境研究所在召回制度中承担技术验证业务,这个机构属于一个日本的独立行政法人。独立行政法人制度的定义

是,当某项业务国家没有必要直接从事时可以委托民间团体去承担,交通安全环境研究所是受政府委托从事召回的技术性验证业务的独立行政法人。

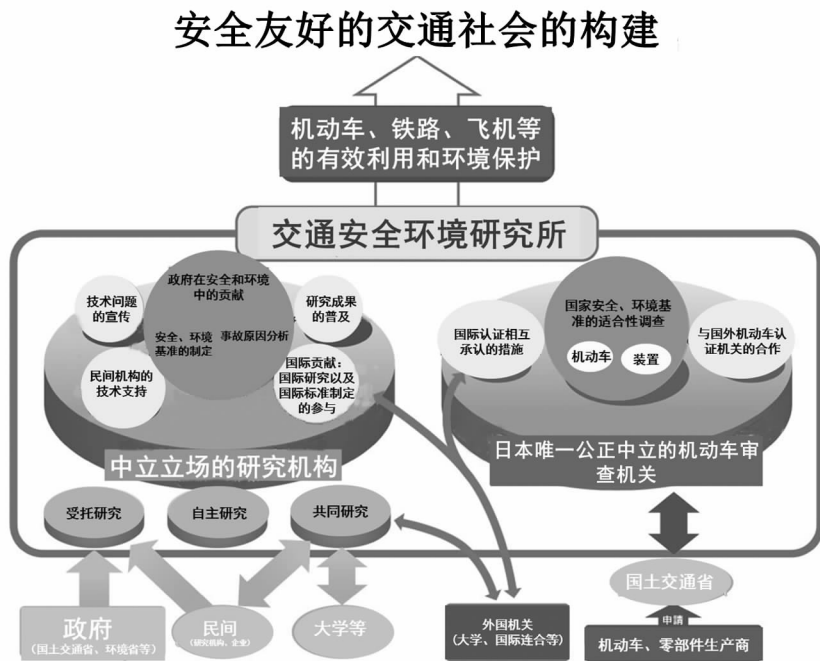


图4 交通安全环境研究所的性质、地位^[17]

图4中可以看出交通安全环境研究所的特点:第一,交通安全环境研究所的性质是公正、中立的机动车审查机关,与汽车企业没有任何从属关系;第二,该机构拥有自己的研究部门,与大学、民间、政府等有着广泛的交流,为汽车检测提供了充分的技术支持,产学研的合作创新在日本十分普遍^[18],这种做法提高了交通安全环境研究所的研究能力和技术实力。

交通安全环境研究所以确保安全、环境保护、能源资源、社会基础的有效利用、汽车审查这5个项目为业务的中心。其中设立了召回技术验证部,专门承担与召回相关的技术验证。他们基于《道路运送车辆法》的规定,验证汽车以及装置的构造是否达到保安基准。由于当前汽车构造比较复杂,不易确定缺陷的原因,所以召回技术验证部聘有汽车构造和制造方面的专门人员,实现了更专业化的业务分析和管理。召回技术验证部的业务是,分析主管部门国土交通省收集的缺陷信息,查找所发现的

缺陷是否与设计以及制造的过程相关,是否在同一车型频繁出现等等。国土交通省认为有因缺陷而发生事故的可能性时,便让交通安全环境研究所调查事故车辆。该研究所也可以使用发生缺陷的同一车型来做实证试验。最后对试验结果进行综合分析,将缺陷原因上报到国土交通省。

下面分析一下交通安全环境研究所实际的业务情况^[19]。2006年4月到2007年3月承担的业务有以下几大类:1)与主管部门国土交通合作,调查收集的缺陷信息,从收集到的信息中,抽出有可能需要召回或需要验证的案例380件;2)对所抽出的380件案例进行分析,对制造商进行缺陷原因调查,必要时进行实验,验证缺陷原因,判断制造商提交的改善措施是否有效,与国土交通省一起对工厂进行检查。3)通过调查,交通安全环境研究所召回技术验证部认定21件案例需要实施召回,并通知了国土交通省,这21件案例最终都实施了召回。该研究所显然在召回的流程里起了非常重要的作

用,与国土交通省共同对缺陷信息、制造商提交的信息进行技术验证,可以独立地判断缺陷的原因、是否需要召回、召回方案是否有效等内容。

日本交通安全环境研究所下属的召回技术检验部对存在召回疑问的车辆进行技术检验,该部门的技术检验人员具有丰富的汽车行业工作经验。技术召回检验部的成立增强了汽车召回行政管理部门识破隐瞒召回和篡改数据的能力,有效制止了汽车制造厂修改内部考核数据做虚假报告的情况^[20]。同时交通环境研究所直接下属于交通环境省,在法律上也有明确的规定,为其提供了坚定的法律地位和依据,使得检测机构拥有足够的可信度和权威性。

交通安全环境研究所是一个真正中立的汽车检测机构。另一方面,通过日本交通安全环境研究所的年度报告,我们得到其在净资产、发表的论文和会议公告数、研究课题数等相关数据(如表2)。从中可以看出,交通安全环境研究所拥有多达24亿人民币的净资产,为其提供技术检测提供了设备和财力基础;同时,研究所每年还有50个以上的研究课题,发表多于150篇的论文或会议报告。从中可以看出,交通安全环境研究所有着充分的科学研究,为其提供的机动车技术检测提供了技术支持,使检测结果更科学,更具有权威性。因此,交通安全环境研究所在保证中立性的同时,从财力和技术上也保证了机构检测结果的权威性。

表2 日本交通安全环境研究所概况(单位:人民币元;汇率:7.3484,2010年4月22)

	2005年 ^[21]	2006年 ^[22]	2007年 ^[23]	2008年 ^[24]
论文、会议报告	175	167	169	198
研究课题数	77	75	59	57
净资产(人民币元)	3,637,591,270	3,477,258,745	2,633,870,069	2,446,721,563

2.2 中国汽车召回中检测机构的作用分析

中国《缺陷汽车产品召回管理规定》第十一条规定:主管部门应当聘请专家组成专家委员会,并由专家委员会实施对汽车产品缺陷的调查和认定。根据专家委员会的建议,主管部门可以委托国家认可的汽车产品质量检验机构,实施有关汽车产品缺陷的技术检测。专家委员会对主管部门负责。主管汽车召回的官方网站-中国汽车召回网公布了中国有资格进行缺陷认定的检验检测机构目前有27家(参见附表)^[25,26]。以下我们对这些机构的部分单位进行分析:

2.2.1 中国汽车召回检测机构中立性分析

表3所列出的检测机构为国家认可的27家汽车产品质量检验机构的三家,可以看出这些检验机构与汽车企业存在直接或间接的投资、行政或授权关系,不能保证自身的独立性和中立性;当发生涉及到相关汽车集团检测的时候,检测机构难免会考虑到自身企业的利益,通过种种手段使检测结果更符合相关企业的利益。而在面对竞争对手的相关检测时,也同样难以保证其能够站在一个中立的角度上。同时这种“自己为自己出具诊断证明”或“为竞争对手诊断”的方式也难以取得消费者的认可,检测结果的中立性受到极大的怀疑。

表3 中国汽车检验所与企业关系

检验所 ^[25,26]	公司	前者与后者关系	来源
济南汽车检测中心	中国重汽集团济南卡车股份有限公司	实际控制人子公司	《中国重汽集团济南卡车股份有限公司2008年年度报告》115页
海南汽车试验研究所	中国一汽	全资子公司	中国一汽官网 ^[27]
襄樊达安汽车检测中心/国家汽车质量监督检验中心(襄樊)	东风汽车股份有限公司	隶属于同一母公司	《东风汽车股份有限公司2009年年度报告》101页

2.2.2 中国汽车召回检测机构权威性分析

表4所列出的检测机构为国家认可的27家汽车产品质量检验机构的四家,这些汽车检测机构一方面自身实力有限,人员、设备、资产均非常有限,另一方面在汽车检测之外,各检测机构还涉及到其他多种检测,不能集中资源进行汽车技术

检测。涉及到汽车技术的检测一般都需要昂贵的精密设备,需要技术人员提供专业的支持,人员、设备、资产不足导致对汽车方面的技术检测在人员水平、精力、设备等投入方面不足,检测结果的权威性也必然容易受到怀疑。

表4 中国部分汽车检测机构实力情况

检验所 ^[25,26]	资产	检测范围
福建省中心检验所 ^[28]	1.6 亿元	电工、电子、建材、食品、轻工、机械、化工、高分子合成材料、塑料产品、涂料、工程检测等 60 多类 2000 余种产品
浙江方圆检测集团股份有限公司 ^[29]	6300 多万元	食品、建材、机电、车辆轻工、黄金珠宝、化学、包装纸张、皮革制品、纺织染化、低压电器、智能安防、金属制品、锁具、家具、木业检测部等
厦门市产品质量检验所 ^[30]	1000 多万元	机械、电子、电气、化工、轻工、高分子材料及纺织
河北省机械产品质量监督检验总站/河北省汽车摩托车监督检验站 ^[31]	1030 万元	机械装备设计制造及机电类产品研究开发、生产、机械产品质量监督检测、机电工程及民用建筑设计

通过中日两国技术鉴定机构的设定可以看出,两者之间主要存在以下区别:日本的交通安全环境研究授政府委托有明确的独立公正性,同时所拥有自己的实验室和研究能力,技术实力很强。相比之下,中国的汽车召回检测机构与企业关系存在利益关系,出具的检测结果缺乏足够的中立性;在法律上没有对汽车召回检测机构资格设定中立性的要求,同时而中国的汽车召回机构技术实力很有限,不能保证检测结果的权威性。

实现从强调物质性的基础设施建设,向加强人身安全相关保障转变。

(3)中国汽车召回流程中突出专家委员会作用难以保障客观有效的召回决策。建议将专家委员会专家纳入到检验机构之中去,这样既可以充实检验机构的实力和权威性,又能够保障检验机构在专家指导下获得更加有效的客观的证据。

致谢:

感谢清华大学经管学院远藤广治同学对本论文研究的大力支持。

3 结论和政策建议

(1)现有国家认可的汽车产品质量检验机构缺乏中立性原则,这使得中国汽车召回相关的检验的公正性无法达到有效保证。建议国家要求现有认可的汽车产品质量检验机构,尽快断绝与汽车生产企业的利益关系,并将此作为参与汽车召回的检验机构的准入条件,从制度上保证检测机构和检测结果的公正和中立性。

(2)中国汽车召回检测机构实力薄弱,权威性难以保证,根本原因是有关汽车缺陷鉴定、检验等费用完全依赖于制造商,而国家汽车检验机构缺少保障性的财政投入。建议作为中国当前实现发展方式转变战略规划的重要组成部分,国家应该大大加强对保证公众安全的检测机构的投入,

参考文献:

- [1] 华尔街日报. 丰田汽车 CEO 就汽车召回事件道歉,称中国市场十分重要. [EB/OL]. <http://chinese.wsj.com/gb/20100301/BCH194347.asp>. 2010-03-01/2010-04-04.
- [2] 新华网. 背景资料:丰田召回汽车车型和数量. [EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/auto/2010-02/25/content_13046493.htm 2010-02-25/2010-04-10.
- [3] 华尔街日报. 丰田公司在美面临 1640 万美元的罚款. [EB/OL]. <http://chinese.wsj.com/GB/20100406/BUS006452.asp>. 2010-04-22 访问.
- [4] 文汇报. 丰田付 1.3 亿和解成“罚款王”. [EB/OL]. <http://trans.wenweipo.com/gb/paper.wenweipo.com/2010/04/20/GJ1004200008.htm>. 2010-04-20/2010-04-28.
- [5] 华尔街日报. 家丑不外扬的企业文化使丰田驶入歧途. [EB/OL]. <http://chinese.wsj.com/GB/20100210/>

- ffe113904.asp.2010-02-10/2010-04-04.
- [6] 华尔街日报. 美国将丰田事件调查范围扩大到电子油门系统. [EB/OL]. <http://chinese.wsj.com/GB/20100204/bas115013.asp>.2010-02-04/2010-04-04.
- [7] 华尔街日报. 丰田章男道歉 坚称不存在设计缺陷. [EB/OL]. <http://chinese.wsj.com/gb/20100225/bas073426.asp>.2010-02-25/2010-04-04.
- [8] 路透社. 美国宇航局将参与丰田汽车安全问题调查. [EB/OL]. <http://cn.reuters.com/article/CNIntlBizNews/idCNCHINA-1996420100330>.2010-03-30/2010-04-04.
- [9] 谢滨,吕春燕. 日美英交通事故信息搜集、汽车召回制度及对中国的启示. 中国软科学,2010(4):10-18,105.
- [10] 梁波. 日本的社会技术研究[J]. 科学学研究,2007(6).
- [11] 日本国土交通省. 各年度のリコール届出件数及び対象台数. [EB/OL]. http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/data_sub/data004.html.2010-04-22.
- [12] 中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局,国家发展和改革委员会,商务部,海关总署. 缺陷汽车产品召回管理规定[S],2004.
- [13] 2008年度汽车召回管理工作会议在京召开. [EB/OL]. <http://www.qiche365.org.cn/news/news-090330.htm>.2009-03-30/2009-04-09.
- [14] 日本国土交通省召回研讨会,《検討課題について現状及び今後の検討の進め方等について(关于研讨课题的现状以及今后如何进行研讨)》,第二次召回研讨会发布资料,资料5. http://www.mlit.go.jp/jidosha/recallkentokai/recall_02.html.P5.2007-11-13.
- [15] 中国中央电视台《新闻30分》. [EB/OL]. http://vod.cctv.com/html/media/news30/2009/04/news30_300_20090422_1.shtml2009-04-22/2010-04-04.
- [16] 广州丰田凯美瑞部分车辆陷入"刹车门". [EB/OL]. <http://carschina.com/toyota-camry-shachemenshijian-20090422-247991>2009-04-22/2010-04-04.
- [17] 日本交通安全环境研究所. [EB/OL]. <http://www.ntsels.go.jp/e/about/kotsukentoha.html>2009-12-20.
- [18] 陈劲 张学文. 日本型产学研合作创新研究—历史、模式、战略与制度的多元化视角[J]. 科学学研究,2008,26(4).
- [19] 日本国土交通省召回研讨会,《独》交通安全环境研究所リコール技術検証部の概要について(有关交通安全环境研究所召回技术验证部的概要)》,第二次召回研讨会发布资料, [EB/OL]. http://www.mlit.go.jp/jidosha/recallkentokai/recall_02.html,2007-11-13.
- [20] 王赟松,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.
- [21] 《平成17年度交通安全环境研究所年报》. [EB/OL]. <http://www.ntsels.go.jp/nenpo/h17.html>.2010-04-30访问.
- [22] 《平成18年度交通安全环境研究所年报》. [EB/OL]. <http://www.ntsels.go.jp/nenpo/h18.html>.2010-04-30访问.
- [23] 《平成19年度交通安全环境研究所年报》. [EB/OL]. <http://www.ntsels.go.jp/nenpo/h19.html>.2010-04-30访问.
- [24] 《平成20年度交通安全环境研究所年报》. [EB/OL]. <http://www.ntsels.go.jp/nenpo/h20.html>.2010-04-30访问.
- [25] 中国汽车召回网. www.qiche365.org.cn/redfile/recall-06106-2.htm. [EB/OL].2009-01-20访问.
- [26] 中国汽车召回网. www.qiche365.org.cn/news/news-040929-1.htm. [EB/OL].2009-01-20访问.
- [27] 中国一汽. http://www.faw.com.cn/gjyt_index.jsp?page1=/jtj/jtj_qrbj.jsp&pros=5&ption=12010-04-10访问.
- [28] 福建省中心检验所. [EB/OL]. <http://www.fcii.net/Index.aspx>2010-04-10访问.
- [29] 浙江方圆检测集团股份有限公司. [EB/OL]. <http://www.fytest.com/index.asp>.2010-04-10.
- [30] 厦门市产品质量检验所. [EB/OL]. <http://www.chinatt315.org.cn/jsjg/detail.asp?id=320>2010-04-04.
- [31] 河北省机械产品质量监督检验总站/河北省汽车摩托车质量监督检验站. [EB/OL]. <http://www.hbjxy.com/index.asp>2010-04-10.

The optimal analysis on the testing organizations related to the auto recall system in China

Xie Bin, Lv Chunyan, Rong Lisong

(School of Economics and Management, Tsinghua University, Beijing 100084, China)

Abstract: Since November 25, 2009, Toyota's auto recall has been concerned by the public. This incident reflects the fact that relying on auto makers' self-consciousness to guarantee the effective auto recall is just not enough. Testing organizations with a neutral position could play a key role, when government, consumers, and auto makers have the disagreements on the safety defects. By comparing auto recall processes between China and Japan, the processes differences, characteristics differences, and roles of testing organizations related to the auto recall, as well as the problems involving neutrality and authority of the testing or-

ganizations in China are found. Some recommendations for improving the testing organizations in China have been proposed.

Key words: auto recall; testing organization; safety supervision system

附表 现有国家认可的汽车产品质量检验机构清单^[25,26]

序号	机构名称	授权委托证书编号	主要委托检测范围	地址
1	长春汽车检测中心/国家汽车质量监督检验中心(长春)	国质检召(2004)001号	汽车、发动机、轮胎及零部件	吉林省长春市创业大街35号(13001)
2	襄樊达安汽车检测中心/国家汽车质量监督检验中心(襄樊)	国质检召(2004)002号	汽车、汽车发动机、车用计量校准器具。	湖北省襄樊市汽车产业开发区汽车试验场(441004)
3	天津汽车检测中心/国家轿车质量监督检验中心	国质检召(2004)003号	汽车及零部件	天津市程林庄道天山路口(300162)
4	重庆中交机动车检测中心/国家客车质量监督检验中心	国质检召(2004)004号	客车、汽车、专用汽车、发动机及零部件	重庆市南岸区五公里(400067)
5	重庆汽车检测中心/国家重型汽车质量监督检验中心	国质检召(2004)005号	汽车、发动机及零部件	重庆市九龙坡区陈家坪朝田村101号(400039)
6	机械工业工程机械军用改装车试验场/国家工程机械质量监督检验中心	国质检召(2004)006号	汽车性能检测	北京市延庆县东外大街70号(102100)
7	青岛市产品质量监督检验所	国质检召(2004)007号	轮胎产品	山东青岛市镇江南路8号(266071)
8	中国建筑材料科学研究院安全及特种玻璃材料实验室国家安全玻璃及石英玻璃质量监督检验中心	国质检召(2004)008号	安全玻璃产品	北京市朝阳区管庄东里1号(100024)
9	上海机动车检测中心/国家汽车质量监督检验中心(上海)	国质检召(2004)009号	汽车、发动机及零部件	上海市嘉定区安亭镇于田南路68号(201805)
10	济南汽车检测中心	国质检召(2004)010号	汽车及零部件	山东济南市英雄路165号(250002)
11	公安部交通管理科学院研究所交通安全产品质量监督检测中心	国质检召(2004)011号	汽车制动、灯光性能等	江苏省无锡市钱荣路88号(214151)
12	中国北方车辆研究所汽车产品检测场	国质检召(2006)012号	汽车整车、发动机、车辆防护、变速箱、蓄电池、传动轴等零部件	北京市969信箱25号(100072)
13	北京橡胶工业研究设计院轮胎实验室/国家橡胶轮胎质量监督检验中心	国质检召(2006)013号	汽车轮胎	北京市海淀区阜石路甲19号(100039)
14	福建省中心检验所	国质检召(2006)014号	汽车基本性能、安全环保、整车装配调整和外外观质量	福建省福州市杨桥西路山头角121号(350002)
15	吉林大学车辆产品检测实验室	国质检召(2006)015号	汽车整车基本参数;汽车底盘、总成、零部件;农用运输车等	吉林省长春市人民大街5988号(130022)
16	浙江方圆检测集团股份有限公司	国质检召(2006)016号	客车、机动车性能试验、汽车零部件	杭州市天目山路222号(310013)
17	山西省产品质量监督检验所	国质检召(2006)017号	汽车配件	太原市长治路222号(030012)
18	海南汽车试验研究所	国质检召(2006)018号	汽车性能及可靠性;汽车用橡胶件、塑料件、油漆件及耐候性试验	海南省琼海市加积镇(571400)
19	厦门市产品质量检验所	国质检召(2006)019号	机动车运行安全检测	厦门市湖滨南路78号之一(361004)

续表

序号	机构名称	授权委托证书编号	主要委托检测范围	地址
22	南京汽车质量监督检验鉴定试验所/跃进汽车集团公司汽车研究所	国质检召(2006)022号	汽车整车、零部件总成、发动机排放、金属材料防腐剂油漆层等性能检测	南京市中央门外红山路128号(210028)
20	河北省机械产品质量监督检验总站/河北省汽车摩托车监督检验站	国质检召(2006)020号	汽车及零部件	石家庄市合作路81号(050051)
21	清华大学汽车安全与节能国家重点实验室汽车碰撞实验室	国质检召(2006)021号	汽车碰撞	北京市海淀区中关村清华园1号(100084)
23	广西壮族自治区汽车拖拉机研究所	国质检召(2006)023号	部分汽车参数检测	广西柳州市河西路18号(545007)
24	四川省产品质量监督检验检测院	国质检召(2006)024号	整车和部分配件检测	四川成都东门街2号(610031)
25	交通部公路科学研究所公路交通试验中心	国质检召(2006)025号	汽车及发动机、挂车等性能参数测试	北京市海淀区西土城路8号(100088)
26	云南省交通科学所汽车产品及维修质量检验实验室	国质检召(2006)026号	汽车及发动机;专用汽车整车;燃油、润滑油及添加剂	云南省昆明市拓东路石家巷9号(650011)
27	中汽协车轮质量监督检验中心/机械工业车轮产品质量监督检测中心	国质检召(2006)027号	车轮	河北省秦皇岛市开发区嫩江西道1号(066004)

(上接第108页)

A strong patent system is to the detriment of innovation: A review of foreign literature

Liang Lingling, Chen Song

(School of Economics and Management, Tongji University, Shanghai 200092, China)

Abstract: Patent system has been regarded by the academia and governments as the best incentive mechanisms for inspiring passion for innovation and for encouraging innovation input. However, as the patent systems of main developed countries become increasingly stronger and stricter, more and more economists and innovation experts have continuously challenged this system. They point out that strong patent protection might hinder innovation and do harm to economic growth. Milder patent system working with other incentive mechanisms such as public funding, prizes, and patents buy-out will enable the innovation incentive system to operate more effectively.

Key words: patent system; innovation; economic growth; innovation incentive system