



# 中国进入汽车新召回时代

缺陷汽车召回今后将成为常态

国情和汽车行业实际，在汽车产品实施“三包”的相关配套体系尚不完善时，汽车“三包”应分步实施，首先强化并规范、完善“包修”，进而逐步探索实施“包退”、“包换”，待各项环境条件基本成熟后全面推进实施汽车产品“三包”。而此次《召回条例》的出台，就明确规定了召回中包括“更换”、“退货”这两种措施。因此，汽车“三包”在出台实施“包退”、“包换”的政策面上，也没有了障碍，而接下来的关键，应该是细节的制定，诸如第三方鉴定、补偿费用计算等。

## 三、关键词：罚款

### 解读：有望解决全球召回区别对待

如果具体分析原因，就不难理解厂家的这种做法。比如在美国，厂家隐瞒严重质量缺陷及真相的，负责人可能被判处15年的徒刑，厂家可能罚款1500万至上亿美元。但中国不仅惩罚较轻，而且召回相关条款不够仔细、欠缺操作性，对企业的威慑力不足。简单地说，就是企业的违法成本太轻。这也可理解，为什么国外经常有上百万辆的召回，而中国却鲜见。同样也可以理解，为什么同一款车型，在国外可以召回，而中国却是一个例外。

而在此次升级的《召回条例》中，对企业的罚款做了极大的提高，按照最严重的情况——“处缺陷汽车产品货值金额1%以上10%以下的罚款”，动辄可以达到数千万甚至上亿元，这极大地提高了召回的威慑力。汽车厂家在以后汽车出现缺陷等问题时，就必须思考如果不依法召回要承担怎样的严重后果，隐瞒缺陷情况或者全球召回却对中国区别对待的现象，有望得以消失。

(羊晚)

## 二、关键词：轮胎

### 解读：厘清问题轮胎责任方

轮胎问题最著名的一次，就是去年锦湖轮胎曝光后，进而展开全国范围内的召回活动，其中涉及15家汽车整车厂商。由于召回的只是轮胎，因此多家汽车厂商与4S店在关于轮胎的召回问题时推卸责任，造成消费者明明有权更换轮胎，却无处找人解决的现象。全国大范围的召回活动尚且如此，平时的个别问题车主遇到的困难可想而知。

造成这样的原因，也与相关条例法规缺失有关。在旧的召回规定中，提到轮胎一词的只有一处：“汽车产品安全零部件中的易损件，明示的使用期限为其召回时限；汽车轮胎的召回期限为自交付第一个车主之日起3年止。”对于轮胎如果出现问题该找谁，该由谁负责，则没有明确规定。实际上，原召回条例中甚至没有提到供应商的负责。

巨额重罚、召回新规、轮胎责任划分……10月31日，《缺陷汽车产品召回管理条例》(以下简称《召回条例》)经国务院常务会议通过并向全社会全文公布，确定将自明年起正式施行，这也意味着这项涉及车辆召回、关乎全国千千万万车主权益的部门规章终于上升为行政法规。其中，对于企业违规，将史无前例的重罚的新规定，受到业界与媒体的广泛重点关注与解读。然而，这项新规对于广大车主在现实上意味着什么？当中有什么核心变化？

### 一、关键词：退货

#### 解读一：打破不能退货规则

召回是不是意味着可以退货？许多人都有这样的误解。其实，按照2004年出台的最早关于汽车召回的《缺陷汽车产品召回管理规定》的解

释，召回指按照本规定要求的程序，由缺陷汽车产品制造商(包括进口商，下同)选择修理、更换、收回等方式消除其产品可能引起人身伤害、财产损失的缺陷的过程。其中并没有提到退货的词语。

退货是什么概念？双方按照协商的结果，把商品退回给厂家，然后消费者把货款取回来。显然，以前规定中所称的收回，并没有这样的含意，充其量是指厂家把缺陷汽车收回，但具体如何十分模糊。而此次新出《召回条例》中第十九条，就首次明确提出：“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。”这也意味着，在汽车出现缺陷时，如果仅仅维修、更换都不能解决问题的话，消费者将有权进行退货。而且，以后车主在与经销商与厂家进

行协商的时候，这一手段也终于有了正式法规的支持。

#### 解读二：或是汽车三包出台前奏

此次《召回条例》的出台，被许多专家认为是多年难产的“汽车三包”出台的政策前奏。就在去年10月国家质检总局出台了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定(征求意见稿)》(即“汽车三包”)时，中汽协就提出建议，认为汽车召回和汽车“三包”有质的区别，汽车召回解决的是产品设计不符合技术法规基本要求，存在严重安全缺陷或隐患，汽车产品“三包”解决的是一般质量缺陷和厂商质量承诺与服务问题，显然，汽车召回是汽车“三包”服务的前提。因此，在汽车产品全面实施“三包”规定前，应进一步完善实施汽车召回为宜。

此外中协汽还提出，当前，我国尚处在汽车社会的初期阶段，根据我国

# 广告