



马自达、雅马哈和铃木违规行为总计涉及车辆规模约 518 万辆。

这次造假涉及的不只是一两个小问题，而是包括发动机测试、噪音测试、安全气囊和碰撞测试等多个方面。从日本国土交通省的通报来看，丰田涉及提交碰撞测试的虚假数据等；马自达涉及篡改发动机功率测试的控制软件等问题；雅马哈涉及在不合规条件下进行噪音测试等；本田涉及在噪音测试的测试成绩表上进行虚假记载等；铃木涉及在刹车测试的测试成绩表上进行虚假记载等。

6 月 4 日和 5 日，日本国土交通省分别对丰田汽车总部和雅马哈发动机总部进行突击检查，相关人员进行询问，并检测相关文件和数据。

国土交通省称，已查明的丰田造假行为包括在行人保护测试中提交虚假数据、在碰撞试验中非法加工试验车辆等，丰田汽车的违规也可能违反包括日本、韩国和欧洲在内的 62 个国家和地区采用的联合国标准。6 月 10 日，日本国土交通省对本田和马自达两家汽车公司总部也实施了入内检查。日本国土交通大臣齐藤铁夫表示：“我们将确认不正当行为的事实，并根据结果严格按照《道路运输车辆法》处理。”

据日本媒体报道，丰田共有大约 170 万辆车受到认证违规影响，这些车辆的生产日期在 2014 年至今年 4 月之间。此外，这一事件还涉及本田大约 325 万辆车，涉及马自达大约 15 万辆车。日本国土交通省已要求丰田、马自达和雅马哈发动机 3 家公司的 6 款车型暂停出货。

多家车企造假事件引发了日本舆论震惊。日本内阁官房长官林芳正在记者会上表示，此事损害了日本汽车产业的信誉，“动摇了汽车认证制度的根基，令人极为遗憾”。林芳正表示，日本国土交通省将在调查结果的基础上“严正处理”此事。

6 月 3 日，就造假欺诈事件，日本丰田、本田、马自达汽车公司的负责人集体公开向民众鞠躬道歉，这样的场面可谓相当罕见。这种鞠躬道歉，在日本已经成了一种习惯，一出事就鞠躬，好像这样就能把问题解决似的。但这次的问题不是那么容易就能蒙混过关的。

## 造假已成行业习惯

事实上，日本企业的数据造假

行为并不是近期才出现的。

2016 年，三菱汽车、铃木汽车均曝出在燃油测试中存在数据造假。当年 4 月，在日产汽车的揭发下，三菱汽车承认包括该公司及其为日产汽车生产的微型车在内的共计 4 款车型在燃效测试上存在作弊行为：通过故意操纵数据使燃效看起来比原先提升了 5% ~ 10%。有媒体报道称，三菱除了在微型车燃效测试上篡改数据外，越野车帕杰罗等约 10 款车型均未按规定进行燃效测试，涉及车辆逾 200 万辆。由于三菱汽车的燃效造假问题，日本国土交通省要求汽车厂商自查，结果铃木汽车也公开承认使用了不恰当的方法来检测其汽车的燃油效率。

2017 年 9 月，日本国土交通省在对日产汽车进行检查时发现，日产汽车在成车出厂检验环节中，起用了无资质人员敷衍出厂检验手续，在违规检测的情况下或导致交付产品有质量问题，涉嫌造假。为此，日产汽车暂停了所有 6 家国内工厂的生产。

可怕的是，日产汽车的内部调查结果显示，这种违规检测行为已经持续了超过 20 年。日本国土交通省指出，大规模造假现象背后，是日产汽车有组织地刻意掩盖，而非其表示忘记检查员工的相关资格审查。

与日产造假同样“历史悠久”的，还有日野汽车。2022 年 8 月，丰田旗下的日野汽车公布了有关引擎尾气排放和油耗数据造假等问题的调查结果。调查发现造假行为至少从 2003 年就开始了，长达近 20 年。并且日野方面在日本国土交通省进行调查时还提交了虚假报告。