

# 经典车评价规范

(征求意见稿)

## 编制说明

标准起草工作组

二〇二二年一月

## 一、工作简况

### (一) 行业发展现状

从 1886 年世界上第一辆内燃机汽车“奔驰一号”诞生至今，已经经过了一个多世纪的时间，在此期间，汽车产业经历了翻天覆地的变化，成为了人们生活中不可或缺的一部分。一方面，汽车工业在一个多世纪的发展过程中不断推陈出新，开创新的技术时代；而另一方面，汽车工业在其发展的历史长河中，沉淀了大量的技术以及文化瑰宝，这些汽车工业的历史产物逐渐催生了经典车行业在全球范围内的发展。

经典车概念始于 20 世纪 70 年代，最早出现在英国的一本杂志上，从此这一特定概念逐渐流行起来。目前业内对经典车也存在着不同称谓，如“老爷车”，“复古车”或“老式汽车”等，为了统一称谓，本稿件中我们将以经典车统一指代。

根据国际经典车行业的通行定义，经典车是拥有一定车龄，遵循历史原状维护，依靠机械动力驱动，通常不作为日常交通工具使用，具有技术及文化价值的公路车辆。虽然这一通行定义框架被多国的爱好者们乃至管理机构所接受并应用，但由于各国/地区对于经典车的管理体系存在差异，因此，对于经典车认定的具体评价规范，各国/地区之间依然没有一个统一的口径。

根据我们的了解，经典车在境外很多国家和地区可以取得合法路权，依托政府政策的支持以及覆盖全面的民间组织机构，境外的经典车爱好者可以充分享受到经典车收藏所带来的经济以及文化价值。伴随着近年来经典车收藏的升温，境外很多国家和地区已经建立了成熟的经典车认定和管理体系，权威的经典车协会以及负责介绍和传播经典车知识的相关机构，爱好者以及经典车从业者可以依托专业的交易平台，实现经典车的注册、日常保养、修理修配以及买卖交易等活动。

我国的汽车工业起步较晚，目前并没有相关的政策支持经典车行业的发展，也没有明确的经典车认定评价规范，因此在我国进行经典车收藏、修复和交易的条件相对复杂，且实施困难。即便在此种环境下，我国依然有很多由经典车爱好者们自发成立的经典车俱乐部以及经典车博物馆，近年来，国内引进和自发组织的经典车赛事也越来越多地得到大众的关注。相较于境外已日趋完善与繁荣的经典车市场，我国的经典车市场有着巨大的潜力。

## **（二）制订必要性**

相比于成熟的海外市场，中国的经典车市场仍处在一个相对起步的阶段。目前我国并没有相关的政策支持经典车产业发展，也没有政府或民间组织对经典车编制完善的认定评价规范体系，因此我国经典车行业目前缺乏有效监管和政策

引导。

尽管如此，中国的经典车行业在近年来还是取得了长足的发展，民间经典车收藏已颇具规模，爱好者们也自发组织建立了民间组织来推动经典车相关的事业在中国落地。但是由于监管和政策引导的缺失，民间收藏交易活动游离在灰色地带，一些经典车的日常维修保养途径也相对局限，经典车活动的举办也受到比较多的限制，因而导致我国经典车市场的潜力无法被完全激发。

### **（三）任务来源**

嘉定是中国汽车工业的发源地，也是中国汽车文化的发源地和制高地。作为中国唯一 F1 国际赛车场所在地，嘉定每年举办各类国际国内顶级的汽车赛事活动，并积极打造世界级汽车产业中心，提升中国汽车文化的软实力。

2020 年初，经法拉利、保时捷、阿斯顿马丁等国际品牌提议嘉定区汽产办就中国经典车发展进行研究，一汽红旗、上汽集团等国内品牌积极响应，以填补中国汽车文化空白，激活国内巨大的经典车市场，推动国际品牌经典车进口和国产品牌经典车对内和对外发展，把汽车产业放在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局中予以考量和谋划。

对此，嘉定区委、区政府高度重视，上海嘉定区世界级汽车产业中心建设领导小组办公室（以下简称“嘉定区汽产

办”)牵头,积极争取海关、公安、交通等相关部门的支持配合。同时,嘉定区汽产办就经典车项目与中国汽车工业协会(以下简称“中汽协会”)做了汇报,中汽协会考虑经典车项目有利于中国汽车企业树立品牌意识,学习国际先进经验,助推中国从汽车大国走向汽车强国。

基于上述情况,中汽协会与嘉定区政府合作,牵头相关经典车制造商、经销商及相关单位,成立中国经典车发展协调领导小组,并组建相关工作组,推动中国经典车评价规范制定及相关管理办法的拟定,并向中汽协会提出立项申请。中汽协会按照团体管理规定,于2021年10月组织专家进行论证后进行了一个月立项公示,最终下达了计划任务(任务号2021-67)。

#### (四) 主要参加单位和工作组人员

本评价规范由上海市嘉定区汽产办、上海国际汽车城等单位共同委托上海德勤税务师事务所有限公司(以下简称“德勤”)负责起草,主要参与单位及工作组人员见下表。

单位	成员
嘉定区汽产办	王竑
上海国际汽车城	严颖颖
上海汽车博物馆	刘涛
德勤	张晓洁、陈荣杰

其中,嘉定区汽产办在评价规范起草过程中,主要起到

了领导和协调作用，上海国际汽车城和上海汽车博物馆为评价规范的制定和后续应用提供了技术支持。德勤基于其广阔的国际视野和经验，为本次评价规范提供了智力支持的同时，也主要负责评价规范的具体起草工作。

### **（五）主要工作过程**

2020年12月，在中汽协会的指导下，嘉定区汽产办协调筹建了中国经典车发现协调领导小组，探索经典车评价规范制定和管理办法的拟定，以及相关的配套制度。

同时，在领导小组下设中国经典车评价规范制定小组，制定符合中国国情的经典车评价规范，并向中汽协会评价规范法规工作委员会按照团体管理规定提出立项申请。

为确保评价规范内容制定的科学性和准确性，切实保证经典车认证评价规范的科学有效，评价规范起草组主要开展了以下工作：

2020年12月，委托德勤有针对性地走访了境内外领先的汽车制造商、经典车博物馆、爱好者和收藏家们自发成立的协会、俱乐部等，包括上海国际汽车城博物馆、中国老式车辆联盟、中华文化促进会经典车文化委员会、保时捷中国、法拉利中国、一汽红旗高端定制、上海国际赛车场等，并结合调研情况，撰写了专题调研报告。

在专题调研的基础上，评价规范制定小组于2021年3月起开始就中国经典车的评价规范进行专题讨论，并于2021

年9月完成在中汽协标准的立项申请，在2021年10月初组织了团体标准立项评审会。该会议由中汽协会、嘉定区汽产办、中外车企（如一汽红旗、保时捷、法拉利）、上海国际赛车场的各位专家组成评审专家组。评价规范制定小组进行了经典车评价规范立项工作汇报，评审专家组针对该评价规范给予了指导。最终于2021年11月底完成立项。在立项后，评价规范制定小组开始起草并继续不断征询各方专家的意见。

## **二、评价规范制修订原则和内容**

### **（一）制修订原则**

本评价规范的修订符合产业发展的原则，本着先进性、科学性、合理性和可操作性的原则以及统一性、协调性、适用性、一致性和规范性原则进行制定。

本评价规范主要按GB/T 1.1—2020《评价规范化工作导则第1部分：评价规范的结构和编写》的要求进行编写，评价规范起草过程中主要参考了以下评价规范或文件：

GB/T 3730.1 汽车和挂车类型的术语和定义

GB 38900—2020 机动车安全技术检验项目和方法

### **（二）主要制修订内容**

本评价规范适用于静态展示级以及移动展示级经典车的认证评价规范和程序，主要包括：范围、规范性引用文件、

术语和定义、经典车评价规程框架体系、流程及工作方法等。经典车评价规程框架体系规定包含车辆基本信息、车辆保养程度、车辆技术价值、艺术价值以及历史文化价值等 5 个一级维度，每个一级维度下又包含相应的二级维度和三级指标，评价的方式为客观测试为主，主观评价为辅。

### (三) 主要试验（或验证）情况分析

无。

## 三、与国际、国外有关法规和评价规范水平的比对分析

稿件参考了英国、美国（以加利福尼亚州为例）以及德国对经典车的认定评价规范及管理模式，详见如下表格：

	英国	美国-加利福尼亚州	德国
年限设定	自出厂或注册起 40 年以上 <sup>1</sup>	自出厂起至少 25 年以上	自出厂起至少 30 年以上 <sup>2</sup>
界定评价规范	在过去的 30 年中车辆未发生过重大改装 <sup>3</sup>	1922 年之后生产的车龄至少 25 年且具有历史意义的车辆 <sup>4</sup>	进入流通至少 30 年的车辆，尽可能地保持出厂原况，车辆状况良好，应作为汽车技术的文化遗产来保护 <sup>5</sup>
注册机构	DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency)	DMV California (Department of Motor Vehicles)	KBA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein)
注册流程	1. 向 DVLA 提交申请 2. DVLA 可能会派	通过网站或电话进行预约，携带相关文件至最近的 DMV 办公室进行办理，文件包	携带相关文件至区域登记办公室进行注册，文件包括 <sup>6</sup> ： 1. 身份证明文件

<sup>1</sup> <https://www.gov.uk/historic-vehicles>

<sup>2</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/oldtimer-youngtimer/info/oldtimer-definition/>

<sup>3</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/historic-classic-vehicles-mot-exemption-criteria/historic-classic-vehicles-mot-exemption-criteria#substantial-changes-criteria>

<sup>4</sup> <https://www.dmv.ca.gov/portal/handbook/vehicle-industry-registration-procedures-manual-2/special-plates/historical-vehicle-and-horseless-carriage-license-plates/>

<sup>5</sup> [https://www.gesetze-im-internet.de/fzv\\_2011/\\_2.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/_2.html)

<sup>6</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/auto-anmelden-abmelden/>



程	出相关人员对注册车辆进行检查 3. 完成注册,取得V5C注册证 <sup>7</sup>	括: 1. 购车证明 2. 车辆保险 3. 必要的财务证明文件 4. 完成车辆所有权转移 (Form REG343) 5. 完成车辆识别号码 (VIN 码) 认证 6. SMOG 测试结果	2. 车辆责任保险的机动车保险确认书 3. 主要检查 (HU) 和排放测试 (AU) 报告 4. 登记证书的第一和第二部分 (旧车辆信或其他证明文件) 5. 经典车认定专家意见 (DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV) <sup>8</sup>
排放检测	可免除 MOT 排放测试, 携带已完成的 V112 表格至邮局办理 <sup>9</sup>	满足条件可豁免, 1975 年及以前生产的可以豁免 <sup>10</sup> ;	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 主要检查 (HU): 不可豁免</li> <li>• 排放测试 (AU): 1969 年 7 月 1 日前首次注册的汽油动力汽车可以豁免<sup>11</sup></li> </ul>
车税	对于 1980 年 1 月 1 日前生产 (或 1980 年 1 月 1 日至 7 日首次注册) 的车辆免税。通过邮局申请免税的所需材料: 1. V5C 注册证 2. MOT 测试免除证明 (V112) 3. 车辆保险 申请递交后, DVLA 通常四周内会出具更新后的 V5C 注册证 <sup>12</sup>	不可免除	不可免除, 但有一定的优惠
专有牌照	无	有, 在完成车辆注册后, 满足条件的在 1922 年之后制造并且具有至少 25 年历史的汽车可以取得专有牌照	有, 对于符合条件并且完成测试的经典车, 可以申请专有牌照
进口管理	进口超过 30 年以上的车辆可以视为进口经典车, 并可以被归类至海关进出口商品编码 9705 (具有动物学、植物学、矿物学、解剖学、历史学、考古学、古生物学、人种学或钱币意义的收藏品及珍品) 项下 <sup>13</sup> ; 以进出口商品编码 9705 进口经典车的关税率为 0%, 但适	进口生产超过 21 年的车辆可以豁免向环境保护局 (Environmental Protection Agency) 进行 EPA Form 3520-1 的申报; 进口生产超过 25 年的车辆可以豁免交通部 (US Department of Transportation) 联邦机动车安全标准的有关要求; 进口经典车的关税率通常在 2.5%, 加拿大制造的车辆免关税。 海关进出口商品编码归类:	欧盟海关对于经典车的进出口商品编码归类也为 9705 项下, 具体对于经典车辆的注释同英国。  以进出口商品编码 9705 进口经典车的关税率为 0%。对于欧盟居民而言, 进口经典车辆需缴纳进口增值税。 <sup>14</sup>

<sup>7</sup> <https://www.gov.uk/vehicle-registration/new-registrations>

<sup>8</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/oldtimer-youngtimer/recht-tipps/oldtimer-zulassung/>

<sup>9</sup> <https://www.fbhvc.co.uk/dvla-mot-questions-answered>

<sup>10</sup> [https://www.bar.ca.gov/pdf/Smog\\_Check\\_Brochure.pdf](https://www.bar.ca.gov/pdf/Smog_Check_Brochure.pdf)

<sup>11</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/oldtimer-youngtimer/recht-tipps/oldtimer-zulassung/>

<sup>12</sup> <https://www.fbhvc.co.uk/dvla-mot-questions-answered>

<sup>13</sup> <https://www.gov.uk/guidance/classifying-vehicles#classifying-classic-vehicles-and-parts>

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/individuals/car-taxation/buying-selling-cars\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/individuals/car-taxation/buying-selling-cars_en)

用 5%或 20%的增值 税率。	9705 项下 <sup>15</sup> 。	
---------------------	-------------------------	--

#### 四、与有关现行法律、行政法规和其他强制性评价规范的关系，配套推荐性评价规范的情况

无。

#### 五、重大分歧意见的处理过程及依据

无。

#### 六、实施评价规范所需要的技术改造、成本投入、老旧产品退出市场时间、实施评价规范可能造成的社会影响等因素分析，以及根据这些因素提出的评价规范实施日期建议

由于目前经典车在中国的市场范围仍然较小，可以利用现有车辆检测、生产厂商、汽车博物馆以及第三方认证机构的资源进行认证管理，不会对现有车辆管理体系造成重大影响。

#### 七、实施评价规范的有关政策措施

无。

#### 八、预期达到的社会效益、对产业发展的作用等情况

如前所述，在经济繁荣的大环境下，我国的经典车组织和团体正在日渐壮大，并推动着经典车文化向社会各阶层、各领域的衍生和渗透。然而，与海外较为成熟的经典车行业

<sup>15</sup> [https://help.cbp.gov/s/article/Article-278?language=en\\_US](https://help.cbp.gov/s/article/Article-278?language=en_US)

体系不同，由于中国经典车行业缺乏统一的指导政策和评价规范，我国的经典车行业的秩序以及产业的聚集性仍有待提升。因此，随着经典车市场以及消费需求在中国的进一步扩大，推动经典车在中国的发展有着及其重要的意义。

### （一）延伸中国汽车工业的产业发展链条

我国经典车产业的发展近年来初露端倪，但是由于缺乏统一的经典车行业评价规范，经典车及其周边产业虽一定程度上有所发展，但总体上仍未形成规模和集聚效应。如，目前市场上针对二手汽车的评估、保养、修理修配等业务已形成一定规模，但受制于政策，与二手汽车对应业务类似的经典车评估、保养、修理修配以及后续交易、拍卖的业务仍处于零散状态，未能形成有规模的专业产业链。而通过制定经典车认定评价规范，可以推动经典车行业领域包括整车流通、配件的制造和销售、翻新保养、零部件进出口、收藏鉴定咨询以及拍卖等全产业链业务的发展。因此发展经典车产业可以促进中国汽车全产业链的进一步完善，推动产业转型，并创造新的经济增长点。

此外，经典车行业产业链的发展还能够同时带动周边产

---

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/individuals/car-taxation/buying-selling-cars\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/individuals/car-taxation/buying-selling-cars_en)

业的发展。如我们在与红旗的访谈中了解到，作为中国国产豪华汽车品牌的代表，红旗对本品牌的经典车业务进行规划的同时，也考虑对于经典车周边业务进行探索，如红旗目前正在着手打造本品牌的经典车俱乐部，以经典车业务为核心，打造商业、文化、体育、旅游为一体的综合生态。发展以经典车产业为核心的周边产业生态综合体，有利于汽车工业与商业、文化、体育、旅游等领域的产业集群。

## （二）促进中国汽车文化的进一步繁荣

近年来，随着我国国民经济的发展和汽车产业的不断进步，市场以及消费者的需求日趋多元化，国内自主研发的汽车品牌也越来越多地走进人们的生活。2020年，中国汽车全年产量约2522.5万辆，销量约为2531.1万辆，产销量再次蝉联全球首位，进一步巩固了世界汽车大国的地位。虽然在汽车产销上我国已成为了世界上当仁不让的首位，但相较于传统汽车强国，中国在汽车文化软实力方面落后的差距仍然很大，汽车文化的发展也成为了中国从汽车大国到汽车强国转型的最关键一环。

作为承载着汽车工业历史的经典车，除了能够反应汽车工业发展历程中的科技进步外，还沉淀着汽车工业历史长河中的宝贵文化。如阿尔法-罗密欧别具特色的三叶式前脸设计就是在该品牌发展的历史中结合技术的革新所逐渐形成并作为品牌特色延续至今的。放眼中国，也不乏车辆承载文

化的例子，如大红旗系列作为我国首个自主设计制造的豪华汽车品牌，除了其特有的炮筒车身设计外，还凝聚着中国老一辈汽车工作者艰苦奋斗、从无到有的开拓创新精神，作为中国独有的汽车品牌，红旗蕴含的文化价值是宝贵且独一无二的。

### （三）形成有序的中国经典车交易市场

由于缺乏统一的经典车认定和评估的评价规范，国内经典车市场存在着定价较为无序、维护水平较低且大多出于主观认知进行、车辆流通混乱不可控等情况。制定经典车评价规范能作为引领性指导文件，规范相关的市场行为，从而提高整个行业的规范性，增加行业与交易透明度，进而为提高行业水平并促进行业的进一步发展打下基础。同时，作为行业引领性文件，制定经典车评价规范有利于梳理目前的经典车产业，为政策制定者在后续探索经典车有关的政策突破口时提供可靠的行业见解。

### （四）推动嘉定世界级汽车中心的建立

作为全国单体城市中汽车产业规模最大、汽车产业链最完整、汽车产业集聚最凸显的地区，嘉定区不仅仅承载着中国汽车工业蓬勃发展的重任，也是填补中国汽车文化空白、推动汽车文化发展最理想的土壤。而其立足上海，辐射长三角的核心地理位置又能使经典车产业链和周边产业集群发展的成果惠及周边地区。因此，以嘉定区作为经典车评价规

范制定和先行先试的中心，即对当前嘉定打造世界级汽车产业中心，乃至辐射长三角区域经济的推动作用具有重要意义。

#### **九、涉及专利的有关说明**

无

#### **十、其他应予说明的事项**

无。