

网传更严格的“国七排放”即将到来，燃油车会被排放标准终结吗？

来源：李国荣 发布时间：2025-11-16 19:46:08

近期，在新能源汽车围绕2026年开始征收购置税的话题热度升高阶段里，对燃油车“利空”的声音越来越多；其中比较典型的有“国七排放快要来了”的话题，在一些车评人和网友的文章与评论里，似乎最新且更严格的排放标准可能会“终结”燃油车。

燃油车会被终结吗？

目前可以确定的是匹配乘用车的国七排放标准没有任何权威机构的内容参考！也就是说这个话题只是被创造出来的。其次同样可以确定燃油车不会被终结，虽然新能源汽车渗透率持续增长，可是比例是50%左右；该数据反映出的结果是半数左右的新车依然是燃油车，其市场规模非常大且市场需求持续旺盛。燃油车在新能源汽车免税费和部分城市提供优势路权的前提下依然有这样的强势表现，结果则足以说明不能草率的谈燃油车的“终结。”

准确的参考：



2025年9月，中国汽车产业发展国际论坛；生态环境部大气环境司司长李天威透露国七排放的制定思路发生根本性变化，将从以往的“单车型排放限制”转变为“增加企业平均排放强度”的双轨制管理模式。



从描述中可以看出国七排放还没有成型，距离实施自然还会有相当的一个周期。

同时主要转变是增加企业平均排放强度的管理模式。

该新增模式可以理解为类似于双积分的模式，能起到的作用应当是刺激企业加速汽车电动化；以打造和销售更多新能源汽车平衡燃油车产品产生的排放，加速节能减碳的目标推进，但该模式依然不会让燃油车快速离场，只要有市场需求，企业就不会放弃对应的产品，需要调整的只是战术而非战略。



国七排放的升级需要全方位车辆优化，滤清器的目数提升空间已经很小。

有网友担心符合国七标准的汽车还会增加尾气净化装置，对于汽油动力车而言，尾气排放系统已经很难再加装什么装置；客观上也并不需要；因为目前已经有三元催化器和颗粒物捕捉器，汽油机的尾气以碳氢化合物、一氧化碳和氮氧化物为主，但是氮氧化物的占比不是很高；柴油机的尾气以颗粒物和氮氧化物为主，所以更早使用颗粒物捕捉器和针对氮氧化物的选择性催化还原系统。

由此可见未来的家用车实际不需要有过多担心。

包括三元催化器和颗粒物捕捉器的目数也应当不会再提升，参考下图，滤清器是蜂巢状。

发动机运行排出的尾气会经过滤清器进行过滤，通过三元催化器的铂、铑、钯催化剂进行反应以起到一定程度的净化作用；颗粒物捕捉器功能顾名思义；理论上是尾气在滤清器里停留的时间越长则反应越彻底，但是不能过长，因其会造成排气背压的升高。而排气背压的升高会影响发动机进气效率，会影响燃烧充分性。

一旦排气背压超过临界点则会明显提升油耗，多消耗的燃油会造成排放量的整体增加，这就得不偿失了。

所以不用为还没有踪影的国七排放担心，未来符合标准的汽车应当会从发动机、变速器和排气系统进行全方位的优化升级，此次会有一次整体的技术跨越；相信符合标准的车辆不仅会有更低的排放，同时还会有更理想的油耗和性能表现。

燃油车不会被轻易打败。

重点：

现在的燃油车车主完全不用担心！

从国一到国七排放标准不是车辆检测标准！该标准是约束车企的生产制造技术标准，是要求车企必须按照强制标准打造汽车产品。而汽车年检环节的尾气检测标准和车辆生产制造标准是完全的两码事，不是同步并行的；所以有些网友或车评人的评论是错误的，即便快速升级国七排放标准，老旧车辆也依然可以正常检测与使用。

宝来最低售价：7.69万起最高降价：3.60万图片参数配置询底价懂车分3.62懂车实测空间·性能等车友圈50万车友热议二手车0.68万起 | 1091辆

会被建议报废的老旧车辆主要以柴油动力的商用车为主，国内的乘用车基本都是汽油车；只有屈指可数的几台越野车有柴油版可选，所以没有任何理由为一个尚未确认方案和实施时间的，且仅用于约束车企的排放标准担忧。

对于燃油车还是要包容一些才好，毕竟海外市场还是以燃油车为主，可是国产汽车出口的重要性是越来越高的。

保证企业有对燃油车投入研发的主观能动性非常重要。

HTML版本： [网传更严格的“国七排放”即将到来，燃油车会被排放标准终结吗？](#)