

# 都快忘了吧？“国七”快来了，这次不仅管尾气，连刹车都不放过

来源：瞿孟修 发布时间：2025-11-18 08:06:05

国七来了，车企慌了，谁活谁死看算法

最近听说国七排放标准要来了，这次不是老规矩要求每辆车都得通过尾气检测，而是改成车企卖的所有车平均排放达标就行，就算有几款车技术很先进，整个企业的碳排放要是太高，照样会被罚款，这个办法把压力从单独一辆车转到了企业头上。

过去汽车厂商主要比拼发动机和后处理系统，现在还得考虑刹车片产生的颗粒物和冷启动时的污染问题，氮氧化物排放限值降到每公里30毫克，比国六标准严格一半多，内燃机技术已经接近极限，再怎么改进也节省不了多少燃油，电动车的成本反而越来越低，电池价格下降，电控系统也变得成熟，这不是比较哪种技术更难的问题，而是经济账的问题，企业自己清楚哪个选择更划算。

那些依靠燃油车赚钱的品牌，特别是二线合资和传统自主品牌，日子不太好过，即便某个车型卖得不错，只要新能源车的比例太低，整体平均排放就达不到标准，结果就是积分不够用，销售受到限制，产品线也被迫削减，而像比亚迪、蔚来这些早就开始做电动车的企业，反而能轻松享受政策带来的好处，这不是技术淘汰的问题，而是算法在筛选谁行谁不行。



监管不再只关注排气管，还把刹车时掉落的粉尘、停车时挥发的油气、冬天启动时冒的烟都算进去，检测不再是去实验室跑台架，而是全程追踪数据，造假变得不容易，一旦拉出

数据链，就能查出哪辆车在哪天出了问题，成本高、风险大，没人敢随便动手。

小米YU7最低售价：25.35万起  
图片参数配置询底价  
懂车分4.03  
懂车实测空间·性能等  
车友圈8.4万  
车友热议二手车23.50万起 | 445辆

目前国内新能源车的普及程度已经超过四成半，可还有三成多的汽车企业没有建好电动平台，国七标准一旦实施，这些厂家要么加快转变方式，要么就会被淘汰出市场，市场选择已经不是主要因素，符合规定才是生存的关键，汽车制造商想要继续销售燃油车，但政策不允许他们这样做，这已经不是发展趋向，而是必须遵守的硬性规定。



我倒觉得这件事很公平，以前大家拼的是广告打得响、渠道铺得开，现在要看谁真的把技术跟上时代了，那些光说要转型却不动手的，早晚会被淘汰掉，国七标准不是为了限制谁，而是帮行业重新洗牌，企业能不能活下来，就看它算不算得清这笔账——不是销量多少的账，是碳排放的账。

HTML版本：[都快忘了吧？“国七”快来了，这次不仅管尾气，连刹车都不放过](#)