

# 燃油车快撑不住了，国七标准一出，车企得重新洗牌，老路走不通了

来源：钱家琦 发布时间：2025-11-19 19:55:43

2025年9月，生态环境部的李天威司长在论坛上提到，国七排放标准将有重要调整，过去只看单辆车的尾气排放量，今后将改为计算整个车企全部车辆的平均排放值，这并非微小改动，而是国家推动碳中和目标在汽车行业落实的具体举措，以往管理方式仅针对表面问题，如今则从根源着手促使企业减少碳排放。

单辆车的排放限制会更加严格，氮氧化物的排放量要降到每公里30毫克，比现在的国六b标准低了将近六成，这对燃油车来说是个大难题，因为发动机效率已经接近极限，再想提高一点点，成本就会成倍增加，技术上也有瓶颈，很多车企都明白，再怎么改进也难有大的突破。

更厉害的是企业平均排放强度这个规定，你卖一辆大排量SUV汽车，就算同时卖出几辆混合动力车，平均下来还是超过标准，以前可以靠多卖燃油车、搭配一些新能源车勉强过关，现在行不通了，哪家公司的燃油车销量大、排放高，整家企业的平均数据就会变得很差，这对那些主要依靠燃油车赚钱的传统汽车公司来说，直接是个沉重打击。



国七还把刹车片和轮胎这些非尾气污染也管起来了，以前有人耍小聪明让发动机干净但刹车片脏，现在这一套行不通了，这意味着从材料到供应链都得跟着调整，不是换个零件就行，而是整个制造体系都要重新来一遍。

新能源车已经占据市场一半以上份额，比亚迪和吉利这类国产品牌早就铺开了电动和混

动的路线，而一些德国和美国品牌还在犹豫要不要转型，它们的新能源销量连两成都不到，国七排放标准实施后，这些品牌的日子只会更难过，它们不是不想转变，只是跟不上节奏，被政策和市场一起推着往前走。



这个企业平均强度机制，其实和欧盟那边的碳税想法差不多，国内标准开始向国际看齐了，以后想要出口燃油车，不仅要满足国七标准，还要应对海外的碳关税，两层压力叠加起来，谁都很难承受。

我倒觉得，国七标准并不是在给燃油车找麻烦，而是在推动整个行业进行更新换代，那些技术跟不上、产品不更新、利润模式还停留在十年前的企业，迟早会被市场淘汰，这不能怪政策太严格，而是时代已经变了，你跑得慢，别人就会超过你。



