

生态环境部：预计在 2025 年完成制定国七排放标准！

生态环境法典库 2025 年 11 月 8 日 10:54 天津

今年，生态环境部在例行新闻发布会中宣布，我国将启动轻型车和重型车国七排放标准制定工作，并预计在 2025 年完成制定国七排放标准，2030 前后正式实施。

这一举措标志着中国机动车污染治理进入新阶段，燃油车行业面临技术升级与成本飙升的双重压力，而新能源汽车产业则迎来加速发展的政策东风。



主要内容

生态环境部在会上表示：将进一步强化对机动车排放力度，进一步加严氮氧化物 (NO_x) 和颗粒物 (PM) 排放限制相比国六标准相比 NO_x 降低

30%-50%并新增对氨(NH₃)泄漏的管控，并针对重型货车的“退四、治五、管六、推新”策略。

生态环境部大气环境司司长李天威在发布会上表示，移动源已成大气污染物排放的重要来源，今后将进一步强化对机动车排放的监管力度；将对标欧美先进法规，研究制定轻型车、重型车的国七排放标准，并实现机动车减污与降碳协同管控。

国七标准核心政策：时间表与目标

1. 2025 年完成制定，2030 年前后实施

根据生态环境部规划，国七标准将于 2025 年完成制定，具体实施时间预计在 2030 年前后，为车企预留技术转型窗口期。此前，我国从国一至国六的升级周期平均为 3-4 年，国六标准自 2016 年发布至 2023 年全面实施，历时 7 年。国七或延续这一节奏，但部分专家推测其实施周期可能缩短，以应对移动源污染占全国氮氧化物排放 60%的严峻形势。

2. 对标国际，覆盖全产业链

国七标准将参考欧盟欧七框架，首次纳入轮胎磨损、制动颗粒物排放及新能源汽车电池耐用性等指标，要求传统燃油车进一步降低细颗粒物(PM)、氮氧化物(NO_x)等污染物限值。例如，轻型车 NO_x 排放限值或从国六 b 的 35 毫克/公里降至 30 毫克/公里以下，逼近欧七标准。

我国大气污染现状：大货车是核心污染源

目前，移动源（机动车、非道路机械等）已成为我国大气污染的首要来源，贡献了全国 60%的氮氧化物和 24%的挥发性有机物排放，其中重型货车是核心污染源。

国七标准的实施将进一步推动汽车产业绿色转型加速新能源汽车的应用有助于进一步改善空气质量推动汽车产业向绿色低碳方向发展。

新政策实施对卡友的影响

车辆成本：国七新车因技术升级成本增加，售价可能更高；国四及以下的老旧卡车面临限行、强制淘汰，国五车维修、年检成本上升。

运营限制：国四及以下货车可能在更多区域限行，运营范围缩小，影响收入。

行业竞争：新能源重卡获政策支持，市场份额可能提升，传统燃油卡友面临更激烈的竞争。

车辆保值：国五及以下二手车保值率下降，卡友车辆转手时贬值损失大。

国七标准的制定，既是我国兑现“双碳”承诺的关键一步，也是汽车产业百年变革的催化剂。

对消费者而言，短期的成本阵痛或将换取长远的蓝天白云；对企业而言，唯有拥抱技术革命，方能避免沦为时代弃子。正如业内人士所言：

“国七不是终点，而是绿色交通革命的起点。”