

# 我国汽车标准全面进入国六时代

生态环境部、工业和信息化部、商务部、海关总署、市场监管总局近日联合发布《关于实施汽车国六排放标准有关事宜的公告》提出，自2023年7月1日起，全国范围全面实施国六排放标准6b阶段（简称“国六b”）。标志着中国汽车标准全面进入国六时代，基本实现与欧美发达国家接轨。完整版国六排放标准的落地实施，将给汽车市场带来哪些影响？

## 排放标准节点明确

事实上，7月1日实施国六b阶段并非新消息。早在2016年，有关部门曾发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（GB18352.6—2016）（简称《测量方法》），明确要求国六排放标准的实施分为两个阶段。其中，在经历过渡期的第一阶段后，第二阶段（今年7月1日）要求所有销售和注册登记的轻型汽车符合国六b限值要求。自此以后，汽车企业为了符合相应生产标准，纷纷以国六b要求进行产品研发和生产，开启了从国五排放标准向国六排放标准的升级之路。

据中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）介绍，自国六排放标准发布起，多数企业就直接按照国六b要求进行产品研发和生产，在业内，相当于提前实施了国六b，国六b车辆占据了市场主要份额。国六排放标准第一阶段实施至今，轻型车国六b车型占比超过95%，国六b车辆市场占比超过90%。

值得一提的是，《测量方法》还明确提出RDE试验在2023年7月1日前仅监测并报告结果。这意味着，自7月1日起，所有“仅监测”车型不能再继续生产及销售，所有生产及销售的轻型汽车RDE试验

结果均应为“满足标准限值”。

中汽协相关负责人表示，中汽协经过与生态环境部和相关组织的反复沟通论证，去年底，在确保公平和操作可行的前提下，协调解决了轻型车车型号混型问题，优化车型拓展原则。据测算，企业单一车型切换环保所需费用由试验测试的20万元降低至试验报告转化的0.3万元，实质性地减轻了企业试验负担。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树透露，截至目前，国六b非RDE车型库存已不足100万辆，相信这些可以在近几个月内得到有效解决。

## 商用车受影响较大

国六b标准实施，是否会对汽车进出口产生影响？中国汽车流通协会进口车工作委员会主任王存分析，出口方面，7月1日前没完成清库的国产国六a车型，或将提前上牌转向二手车市场和准新车出口市场。

进口方面，面对目前的国六a库存进口车，车商已提升了售卖力度，同时也在拓宽销售渠道，争取尽快清空库存。若库存车消化力度不及预期，就只能继续调低售卖价格。

在商用车领域，国六b的实施同样会带来一定影响。中国汽车流通协会商用车专业委员会秘书长钟渭平介绍，商用车行

业产品基本分为中重卡和轻微卡两类，其中，中重卡产品早在国家实施国六排放标准阶段时，技术研发方面就已经按照国六b标准推进，所以目前上市的中重卡产品已经符合国六b标准。但是对于轻微卡以及部分汽油车产品而言，在今年商用车市场整体不很乐观的情况下，国六b的实施会造成库存积压效应。

“国六b全面实施后，可能会在一定程度上增加用户成本，同时对商用车产品可靠性有了更高的要求。此外对商用车企业来说，产品制造的精密度要求更高，对于现有的燃油体系、道路

运输场景以及道路超载、超限等问题也提出了更严苛的要求。”钟渭平说。

针对以上问题，专家也对企业提出了建议。对于商用车用户来说，产品升级意味着价格提高，因此，商用车企业更需关注成本管控，提高产品质量减少故障率，提升产品售后服务效率，加强企业金融、二手车残值体系保障，完整实现车辆整个生命周期过程中的产品价值。同时，还应从新车到使用，从新车到售后服务、配件供给、金融保障，从新车到二手车形成完全链条化的系统保障，减轻用户成本，提升运营效率。



## 整体冲击力度有限

从新车市场角度来看，多数行业协会、业内专家、企业代表都表示，国六b的实施并不会对车市造成太大冲击。

中汽协副秘书长陈士华认为，目前来看，国六b全面实施对行业来说不存在大问题。首先，很多车型早已完成国六b转型。同时，从企业生产角度看，也没有技术难度。

根据中汽协数据，国六标准实施至今，轻型车国六b车型占比超过95%，国六b车辆市场占比超过90%。行业龙头企业也印证了这一数据。广汽集团表示，目前，其生产已经全部切换到了国六b+RDE（实际行驶污染物排放测试）标准。

技术层面同样不存在难度。长城汽车称，国六b要求汽车发动机和后处理等技术进行升级，如高压电喷系统、GPF、新功能策略的应用。长城汽车早已完成了所有车

型国六b版本的开发及上市切换工作，技术上的瓶颈和问题已在项目开发过程中得到及时改进和解决。零部件龙头企业博世表示，实施国六b标准，对零部件企业的研发、生产、供应影响不大。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示，北上广深多座一线城市早在2020年7月1日就率先施行了国六b标准，新规实施对这些城市的汽车市场影响也微乎其微。“尚在施行国六a的省市区，国六a库存车相对较多，也是近来降价清库存的重点，而新车价格下探势必会对二手车价格造成影响，这也是历次排放标准切换时都会经历的。此外，排放标准的提升，或在短期内对二手车解除限迁造成一定冲击。这是因为消费者对于相对低排放标准车型不买账，同时，一些政策限制较严格的城市，也会对排放标准相对较低的二手车设置一定的门

槛。”颜景辉说。

3月以来，由于国内汽车市场掀起一场本不在预期中的降价风暴，导致汽车消费市场观望情绪浓重，“等等看”成为不少消费者态度的真实写照。那么国内汽车市场的“价格战”是否延续？

崔东树表示，从目前掌握的情况来看，现在市场上销售的国六a车型数量较为有限，预计不足10万辆，利用本月和下月的时间应该可以正常消化掉，不需要再通过价格助力。

而北京市多家汽车经销商也都表示没有收到厂商进一步下调产品售价的信息，现有优惠和两个月前基本一致。

崔东树认为，汽车经销商清理库存的结束并不意味着车辆没有优惠价格，而是会回归到往日正常区间范围内的价格波动，优惠幅度不会动辄接近10万元了，新车市场销售有望变得更加纯粹。

## 知识小问答

Q: 7月1日起，不符合国六b标准的汽车是否就不能售卖了？

A: 并非如此。针对部分实际行驶污染物排放试验（即RDE试验）报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六b车型，公告明确给予半年销售过渡期，允许销售至2023年12月31日。也就是说，行业习惯所称的“国六b非RDE车型”得到了长达半年的销售缓冲期。

Q: 已经在使用中但不符合

新标准的汽车，还能上路吗？

A: 一般来说，只要之前已经上牌的汽车，能够正常年检，没有强制报废等情况的，就能正常上路。但还需要根据地区政策的差异来看具体看待，比如在一些城市，对国六b柴油货车做出了限制与禁行。

Q: 国六b还要配套国六b汽油吗？

A: 国六汽油早在2016年发布的现行《车用汽油》国家标准

里就已经登场了。但现在国家供应的国六b汽油，是国六汽油的最终版本，之前我们一直在用的汽油其实是国六a，算是一个过渡产品。

从今年1月1日开始我国全面供应国六b汽油，对比国五汽油，国六b汽油苯、芳烃和烯烃的含量有大幅下降。而国六b汽油和之前的国六a相比，只有烯烃含量降低了3%，主要是为了减少颗粒物、VOC等排放，对汽油的稳定性更加友好。



## 国六标准的排放限值

在国标里，为了保证顺利过渡，国六分为了a和b两个阶段。与国五相比，国六a的变化其实很小，而国六b才是国六排放标准的最终形态。

排放物 (mg/km)	国五 (汽油车)	国六 a	国六 b
一氧化碳	1000	700	500
非甲烷烃	68	68	35
氮氧化物	60	60	35
PM 细颗粒物	4.5	4.5	3
PN 颗粒物	~	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>



## 绿色发展需多维发力一体推进

□ 魏璠依

绿色发展，是一场广泛而深刻的变革，是消费观念和生产方式等全方位的“绿色革命”。

看消费端，国六b排放标准的实施，让燃油车的“紧箍咒”进一步收紧，与之相对应的是新能源车进一步受追捧——数据显示，2023年一季度新能源车市场占有率已达到26.1%。各大车企也对新能源车的生产更加重视，对燃油车研发持续减弱。在刚刚过去的2023上海车展上，完成首发的150余款车型中，有约三分之二的车型为新能源汽车。

看生产端，这场“绿色革命”不仅是群众的“买买买”，更是优化产业结构、牵引生产方式转变的重要力量。综合来看，此次国

六b排放标准的执行，对促进燃油车市场迭代升级以及新能源车市场有着巨大的推进作用。同时也对于中国汽车工业从汽车大国向汽车强国方向转变有着重要的意义。

但我们也要清醒看到，推动绿色发展再上新台阶任重道远。这就要求我们要用好制度“组合拳”，走好政策落实“最后一公里”，加快推动生产生活方式绿色化，努力实现生产方式和消费模式向勤俭节约、绿色低碳、文明健康的方向转变。

同时，绿色发展还应与时俱进，推动技术优化升级，加快先进技术研发和推广应用，运用人工智能、大数据、物联网等技术，

实现产业升级改造，提升降碳能力，突破“卡脖子”技术，为绿色低碳发展注入新鲜力量。

人不负青山，青山定不负人。一个人人、事事、时时崇尚生态文明的社会新风尚在日益形成。未来，我们每个人都将成为绿色低碳生活的践行者、倡导者和传播者，相信，只要心往一处想、劲往一处使，我们定能加速绘就人与自然和谐共生的美丽新画卷。

