

2026 车市 “价格竞争”转为“价值竞争”

新年伊始，站在岁首展望 2026 年，汽车行业正经历从规模扩张向价值竞争的转变：新能源渗透率持续攀升，存量竞争激烈……在这场变局中，2026 年汽车行业将给我们带来哪些新变化呢？



■工人在汽车生产线上工作。

新华社记者 彭子洋 摄

“价格竞争”转为“价值竞争”

2025 年 12 月，国家市场监督管理总局发布《汽车行业价格行为合规指南(征求意见稿)》，明确禁止低于成本销售、价格串通等不正当竞争行为，旨在遏制非理性价格战，促进行业回归技术、服务与价值的良性竞争。随后，比亚迪、北汽、奇瑞、小鹏、长城、长安等车企纷纷表态支持，承诺共同维护公平竞争环境。

当前，中国汽车市场已经从“增量时代”进入“存量时代”，靠“以价换量”的模式早已走到尽头，无底线的价格战只会让行业“一损俱损”。业内人士认为，《合规指南》为车企提供了明确的行为边界，预计在 2026 年，这些企业的主动承诺和合规行动将对市场形成示范效应，减少恶性降价、低于成本倾销等不正当竞争行为。对车企来说，未来的竞争不再是“谁更便宜”，而是“谁技术更好、质量更硬、服务更优”；对消费者来说，买车不用再纠结“低价是不是陷阱”，而是能明明白白消费，买到真正靠谱想要的车。

随着《合规指南》的发布，2026 年车企将更注重研发投入，通过提升核心性能，打造差异化产品，品牌形象、售后服务质量等将成为车企的重要竞争点。而这或许也对车市竞争格局带来影响，或将进一步推动汽车行业竞争从价格战转向更高维度的“价值战”，对产业发展带来深远影响。

固态电池将实现装车

2025 年 12 月 30 日，国内首个针对固态电池的国标公开征求意见稿发布，国标明确了固态电池的术语、分类、性能规范、安全规范以及寿命规范等诸多内容。值得注意的是，以后将不存在半固态电池这样的分类，而是分为液态电池、混合固液电池和固态电池三大类，按照电解质种类、传导离子种类、应用领域再进行详细分类。意见稿中还规定，固态电池失重率应小于 0.5%，这一指标是判断固态电池的重要标准之一。

固态电池相比传统液态电池具有更高的能量密度、更好的安全性和更长的使用寿命。传统液态锂电池存在热失控风险，而固态电池由于采用固态电解质，理论上能够避免这一问题。专家预测，全固态电池的装车示范应用将在 2026 年底至 2027 年间实现，届时电芯能量密度目标有望突破 400Wh/kg。到 2030 年，固态电池将实现大规模量产装车，为新能源汽车提供更强劲的动力支持。

据了解，目前多家车企已明确 2026 年装车验证时间表，例如长安汽车计划完成固态电池装车验证，广汽集团推进全固态电池装车示范，奇瑞汽车宣布全固态电池将在星途品牌新车上首发量产。

L3 级自动驾驶迎来新纪元

2025 年 12 月，工信部首批 L3 级有条件自动驾驶车型准入许可正式落地，长安深蓝 SL03、极狐阿尔法 S6 等车型率先开启城市拥堵与高速场景试点，标志着中国自动驾驶从技术验证迈入商业化应用的关键阶段。紧随其后，2025 年 12 月 16 日小鹏汽车宣布已在广州市获得 L3 级自动驾驶道路测试牌照，并启动常态化测试；理想汽车已在北京市获得 L3 级自动驾驶道路测试牌照，并持续开展了常态化 L3 级道路测试。

L3 级自动驾驶作为汽车产业从“辅助驾驶”向“自动控制”跨越的核心里程碑，驾驶责任从“人”转向“系统”，这对底层的三电系统的可靠性、安全性与响应速度提出了前所未有的要求。在责任划分上，L2 的法律主体是人类安全驾驶员，而 L3 一旦出现重大交通事故，主机厂(车企)、自动驾驶解决方案提供商、网约车运营商、人类安全员等都可能是法律责任主体。

业内专家认为，L3 车型的获批是中国智驾行业发展的“里程碑”，2026 年将成为高速 L3 级自动驾驶规模商用的元年。

加速拓展海外市场

在国内市场竞争加剧的背景下，出口成为各大车企的重头戏。2025 年比亚迪、奇瑞、吉利等企业在海外市场取得了显著成绩。例如，比亚迪在 2025 年 1—11 月海外销量突破 91 万辆；奇瑞集团在 11 月出口 136728 辆，同比增长 30.3%。这些数据表明，中国车企正在加速海外布局，中国制造汽车在海外市场具有强大的竞争力和发展潜力。中汽协数据显示，2025 年 11 月，我国汽车出口量首次突破 70 万辆大关，达到 72.8 万辆，同比增长 48.5%。2025 年 1 至 11 月累计出口 634.3 万辆，同比增长 18.7%，全年有望冲击 700 万辆历史新高。

目前我国新能源车型成为出口主力，海外市场则主打本地化与体系输出。比亚迪聚焦欧洲、东南亚、拉美三大核心市场的本地化生产体系建设，计划提升巴西工厂产能至 20 万辆/年、加速欧洲整车工厂落地；长城汽车深化“技术出海”，扩大 Hi4 智能四驱电混技术应用范围，以巴西工厂为支点辐射拉美市场，完善 170 多个国家和地区的销售网络；零跑则从“出海卖车”向“出海造车”升级，深化与 Stellantis 集团合作，推动与当地产业的深度融合。

业内专家预计，2026 年我国汽车出海规模有望冲击 800 万辆，其中新能源汽车出口预计 352 万辆，同比增长 43.9%。汽车出口结构将进一步优化，发达国家市场占比提高，欧洲市场中国品牌份额提升至 7.4%，东盟市场每卖出 100 辆电动车就有 55 辆来自中国。 本报记者 王力 综合报道

事关汽车节能

3 项强制性国家标准实施

新华社北京电(记者 赵文君)记者从市场监管总局获悉，2026 年 1 月 1 日起，《乘用车燃料消耗量限值》《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》《轻型商用车燃料消耗量限值及评价指标》3 项汽车节能强制性国家标准开始实施。

在乘用车方面，《乘用车燃料消耗量限值》国家标准规定了传统能源乘用车和混合动力乘用车的燃料消耗量限值，相较于上一版本标准，总体要求加严约 18%，以 1.5 吨左右的自动挡车型为例，新标准要求百公里油耗不应超过 7.74 升。《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》国家标准规定了 2026 至 2030 年间的企业平均燃料消耗量要求，明确将纯电动汽车、插电式混合动力汽车的电能消耗量纳入核算范围，燃料消耗量目标值较上一版总体加严约 48%，到 2030 年，企业平均燃料消耗量总体目标为 3.3 升/100 公里，实现国际领先。

在轻型商用车方面，《轻型商用车燃料消耗量限值及评价指标》国家标准规定了轻型商用车的燃料消耗量限值和企业平均燃料消耗量目标要求，燃料消耗量限值要求总体较上一版标准加严 10%，以重 2 吨左右的汽油货车为例，新标准要求百公里油耗不应超过 9.13 升。这一标准首次提出了轻型商用车企业的平均燃料消耗量目标，明确了 2026 至 2030 年间的指标要求，以汽油货车为例，到 2030 年其总体目标为 5.7 升/100 公里，达到国际先进水平。

据介绍，这 3 项标准为“十五五”时期汽车节能目标设置了“硬杠杠”，将推动企业持续开展汽车节能技术更新升级，让消费者购买到能耗更低的汽车，有效助力绿色低碳出行。

车主课堂

驾驶证实习期出行有讲究

刚拿到驾照的新手司机要注意，别忘了自己还处于实习期。

什么是驾驶证实习期

机动车驾驶人初次取得汽车类准驾车型或者初次取得摩托车类准驾车型后的 12 个月为实习期。

实习期不准驾驶特殊车型

机动车驾驶人在实习期内不得驾驶公共汽车、营运客车或者执行任务的警车、消防车、救护车、工程救险车以及载有爆炸物品、易燃易爆化学物品、剧毒或者放射性等危险物品的机动车；驾驶的机动车不得牵引挂车。

实习期能上高速吗

机动车驾驶人在实习期内驾驶机动车上高速公路行驶，应当由持相应或者包含其准驾车型三年及以上的驾驶人陪同。其中，驾驶残疾人专用小型自动挡载客汽车的，可以由持有小型自动挡载客汽车以上准驾车型驾驶证的驾驶人陪同。在增加准驾车型后的实习期内，驾驶原准驾车型的机动车时不受上述限制。

实习期扣满 12 分有什么后果

机动车驾驶人在实习期内发生的道路交通安全违法行为被记满 12 分的，注销其实习的准驾车型驾驶资格，并需要重新报名参加驾考。

实习期满还需要换证吗

实习期满不需要换证，按照驾驶证上标注的有效期限的时间换领新驾驶证即可。

特别提醒

根据《道路交通安全违法行为记分管理工作规范》第八条规定：实习期驾驶人在实习期届满后处理实习期间发生的违法行为的，违法行为记分应当认定为发生在实习期内，机动车驾驶证记分达到满分的，依法注销相应驾驶证或者实习的准驾车型驾驶资格。