

Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, marzo 2025

Próxima publicación: 9 de mayo de 2025

Producción

El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de marzo, mostró que la producción fue de 338,669 unidades, mostrando un crecimiento anual de 12.15% y una caída de 8.82% respecto al máximo histórico registrado para un mismo mes en 2017.

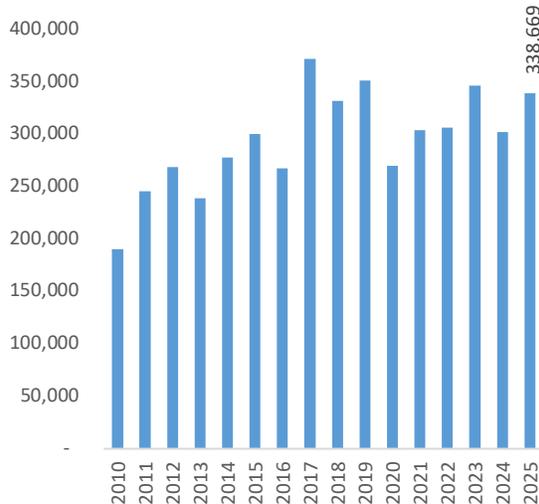
En el acumulado del año la producción de vehículos ligeros fue de 973,485, mostrando un crecimiento anual de 4.80%. En el mismo periodo, la producción de vehículos ligeros fue mayormente representada por camiones ligeros con el 76.11% de la producción.

Durante marzo del 2025 se exportó 87.69% de lo producido, disminuyendo 7.03 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2024 (Figura 2). Por su parte, las ventas internas en marzo del 2025 fueron equivalentes al 37.61% de lo producido.¹

En marzo del 2025, las tres marcas con mayor producción de vehículos ligeros en México fueron:

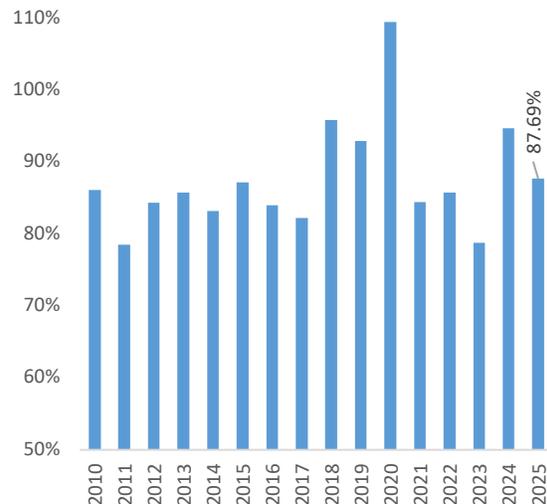
- General Motors (23.69% de la producción total), con un crecimiento anual de 15.89%.
- Nissan (14.87% de la producción total), con una caída anual de 0.85%.
- Chrysler (10.62% de la producción total), con un crecimiento anual de 12.63%.

Figura 1. Producción de vehículos ligeros, marzo de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Figura 2. Razón de exportaciones entre producción, marzo de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

¹La suma del porcentaje de lo exportado y lo vendido de manera interna es mayor a 100%, debido a que se incluyen las ventas y exportaciones de inventarios.

Exportaciones

En marzo se exportaron 296,964 unidades, lo que representó un crecimiento anual de 3.83% en comparación con el mismo mes de 2024 y una caída de 8.82% respecto al máximo histórico registrado para un mismo mes en 2019. En el acumulado del año, se exportaron 775,866 vehículos ligeros, mostrando una caída de 6.04% respecto al mismo periodo del 2024.

Las tres marcas con mayores exportaciones de vehículos ligeros en México durante marzo fueron:

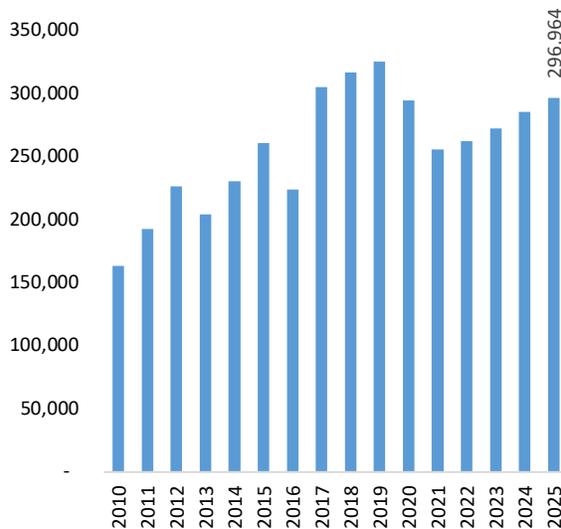
- General Motors (24.94% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 12.56%.
- Nissan (13.81% de las exportaciones totales), con una caída anual de 14.23%.
- Ford Motor (12.54% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 26.84%.

En el mismo mes, los tres países con mayor participación como receptores de las exportaciones de vehículos ligeros de México fueron:

- Estados Unidos representando el 80.97% del total, cayendo 3.36 puntos porcentuales respecto a marzo del 2024.
- Canadá representando el 8.48% del total, aumentando 9.41 puntos porcentuales respecto a marzo del 2024.
- Alemania representando el 2.18% del total, disminuyendo 12.82 puntos porcentuales respecto a marzo del 2024.

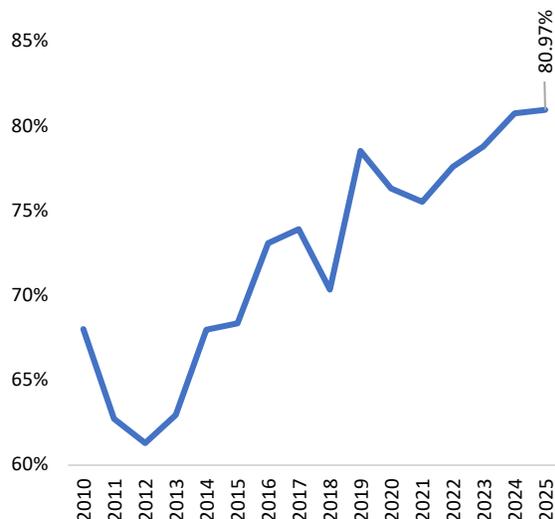
Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México. En marzo del 2025 se enviaron 240,453 vehículos, creciendo 4.10% anual.

Figura 3. Exportaciones de vehículos ligeros, marzo de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Figura 4. Participación de Estados Unidos como país destino de exportación, marzo de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Ventas

En marzo del 2025 se vendieron 127,360 unidades, mostrando un crecimiento anual de 1.27%, el menor crecimiento anual para un mes de marzo desde el 2022, cuando se registró una caída de 1.16%.

Cabe mencionar que las ventas se encuentran 7.27% por debajo del máximo histórico registrado en 2017 para el mes de marzo.

En el acumulado del año se vendieron 365,025 unidades, mostrando un crecimiento de 3.33% respecto al mismo periodo del 2024 y una caída de 3.66% respecto al máximo histórico registrado para un mismo periodo en 2017.

Las tres marcas con mayor venta de vehículos ligeros en marzo del 2025, que en conjunto representaron el 40.68%, fueron:

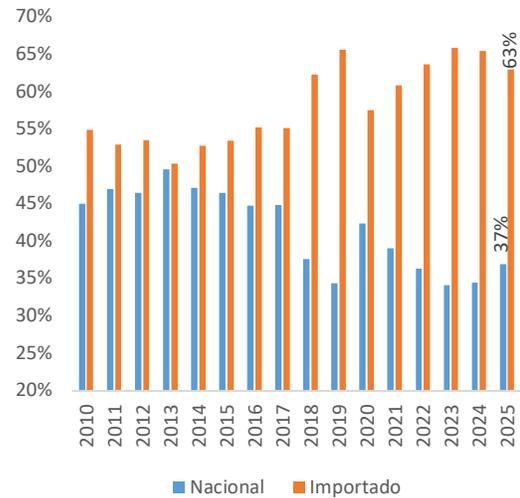
- Nissan (18.55% de las ventas totales). Nissan se ha mantenido en esta posición por 28 meses consecutivos.
- General Motors (14.14% de las ventas totales).
- Volkswagen (8.64% de las ventas totales).

Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

En marzo, el 63.02% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 80,261 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 36.98% de las ventas totales.

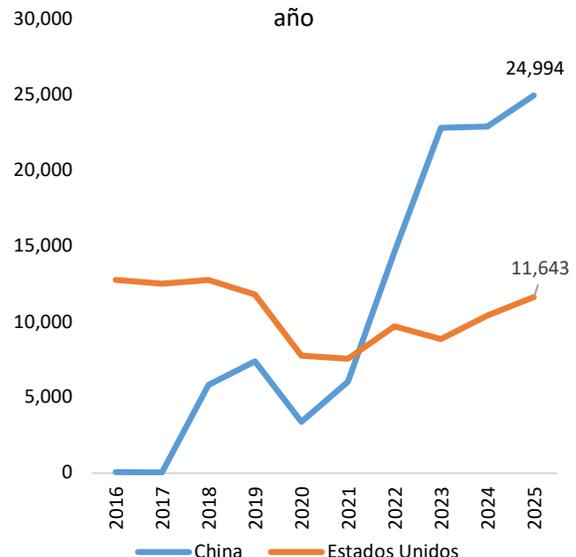
En el mismo mes, se vendieron 24,994 vehículos importados de China, mostrando un crecimiento de 8.96% respecto al mismo mes de 2024 (Figura 6). Con esto, los autos importados de origen chino se ubican en primer lugar de las ventas internas, seguido de Estados Unidos y Brasil. Cabe mencionar que los autos chinos lideran las ventas de vehículos importados en el país desde octubre del 2021. Las ventas de vehículos importados de China para el mes de marzo representaron el 19.62% de las ventas totales de vehículos ligeros en México y 58.68% de las ventas totales de vehículos importados. En el mismo periodo, Estados Unidos tuvo una participación en las ventas totales del 9.14% y Brasil del 7.62%.

Figura 5. Venta de vehículos importados vs nacional (%), marzo de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Figura 6. Vehículos importados desde China y Estados Unidos, marzo de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos

Las ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos no se consideran en las estadísticas de ventas de autos ligeros, es decir, se contabilizan de forma independiente. En marzo de 2025, la venta de vehículos híbridos se ubicó en 10,570 unidades, alcanzando un máximo histórico para este mes y aumentando 42.86% respecto al mismo mes de 2024. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos se ubicaron en 1,655 unidades, cayendo 27.44% anual.

Aranceles industria automotriz

Trump impuso un arancel del 25% a las importaciones de automóviles, camiones ligeros y autopartes que se producen fuera de Estados Unidos, los cuales entraron en vigor el 3 de abril. Los aranceles se aplicaron a 41 partidas distintas. Para México, estas partidas incluidas abarcan el 39.33% de las exportaciones mexicanas a Estados Unidos y el 32.65% de las exportaciones totales.

De acuerdo con la lista arancelaria publicada por la Casa Blanca, se incluyeron 170 productos relacionados con la industria automotriz, entre los cuales 17 subpartidas corresponden a vehículos y camiones pesados (clasificadas bajo las partidas 8703 y 8704). En 2024, estas 17 subpartidas representaron el 15.55% del total de importaciones de Estados Unidos provenientes de México, de las cuales el 89.00% se realizaron bajo el T-MEC. En contraste, para Canadá, estas 17 subpartidas representaron en 2024 el 7.85% de las importaciones totales de Estados Unidos desde ese país, con un cumplimiento del 97.90% del T-MEC.

Del total de importaciones realizadas por Estados Unidos en 2024 de los productos provenientes de México a las que se les impuso el arancel automotriz, el 23.81% corresponde a vehículos terminados (partida 8703). Visto de otro ángulo, el 95.24% de lo importado bajo la partida 8703 en 2024 tiene ahora el arancel automotriz. Trump anunció que estará exento el contenido de origen estadounidense, que según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) es del 40% de cada auto en promedio, lo que implicaría que el arancel neto (60% del auto con el arancel del 25%) sería del 15%. Dado que hay partes de los autos que cruzan varias veces la frontera, se anunció que se exentará temporalmente todo el contenido regional, que de acuerdo al T-MEC debe ser del 75% para el sector automotriz, por lo que el arancel neto aplicable es temporalmente de 6.25% (25% del auto con arancel del 25%).

Cabe recordar que, el 4 de marzo, Estados Unidos impuso un arancel del 25% a todas las importaciones desde México y Canadá, bajo la Ley de Poderes Económicos de Emergencia Internacional (IEEPA, por sus siglas en inglés), para combatir el flujo ilegal de drogas y migrantes indocumentados. En marzo 6, se anunció una exención del arancel para las importaciones que se realizan bajo el T-MEC.

Por su parte, el 12 de marzo entraron en vigor los aranceles al acero, aluminio y sus manufacturas. Estos aranceles se aplican de manera adicional a los que entraron en vigor el 4 de marzo, por lo que los bienes que se exportan desde México a Estados Unidos de acero, aluminio y sus manufacturas, fuera del T-MEC están sujetos ahora a un arancel neto de 56.25%.

Finalmente, el 2 de abril, Trump anunció los llamados aranceles recíprocos, los cuales consisten en una tasa general del 10% para todos los países y de tasas arancelarias más altas para una lista de 57 países². México y Canadá no estuvieron incluidos en la lista de aranceles recíprocos y en su lugar, la orden ejecutiva de Trump

² De acuerdo con el anexo 1 de la orden ejecutiva: Regulando las importaciones con un arancel recíproco para rectificar las prácticas comerciales que contribuyen a los grandes y persistentes déficits anuales del comercio de bienes de los Estados Unidos.

señaló que se mantiene el arancel del 25% que entró en vigor el 4 de marzo, siendo exentas las exportaciones que cumplan con el T-MEC.

La industria automotriz es clave para la economía mexicana. En 2024, según datos del USA Trade, tan solo el valor de las importaciones de automóviles de pasajeros tipo turismo que Estados Unidos realizó desde México fue de 49,744 millones de dólares (alrededor del 2.7% del PIB de México). Ese mismo año, México exportó 2,771,287 vehículos ligeros a Estados Unidos, de acuerdo con datos del registro automotriz del INEGI. Las exportaciones fueron principalmente de las siguientes marcas: General Motors (25.68%), Ford Motor (12.93%), Nissan (11.79%), Chrysler (11.34%), Volkswagen (8.34%), Toyota (8.22%), Honda (7.63%), KIA (6.03%), Mazda (4.06%) y Audi (2.02%). En conjunto, estas marcas explicaron el 98.04% de las exportaciones de autos nuevos a Estados Unidos.

Debido a la incertidumbre por los aranceles, Stellantis decidió suspender temporalmente la producción en dos de sus siete plantas ubicadas en México. La planta de ensamblaje de Toluca, donde se fabrica el Jeep Compass y laboran más de 2,500 trabajadores, inició una pausa en sus operaciones el 4 de abril, la cual se extenderá hasta el 4 de mayo. Por su parte, la planta de Ensamble Saltillo Van, donde se produce la Ram ProMaster con más de 1,800 trabajadores, inició una pausa en su actividad el 31 de marzo que se extenderá hasta el 13 de abril.

Considerando únicamente los datos del Jeep Compass (los datos de la Ram ProMaster no están disponibles³), en abril de 2024 se produjeron 10,768 unidades, de las cuales el 82.77% (8,913 vehículos) fueron exportados. Esta producción en el mes representó el 8.55% del total anual producido para ese vehículo, mientras que las exportaciones de ese mes representaron el 7.20% del total anual. Suponiendo cifras similares para 2025, la suspensión de un mes implica una caída aproximada del 8.55% en la producción y de 7.20% en las exportaciones de este modelo. Para Stellantis (de acuerdo a los modelos disponibles en el INEGI), esto se traduciría en una caída del 4.28% en la producción y de 2.52% en sus exportaciones anuales. Asimismo, a nivel de la industria automotriz en México, la pausa durante el mes de abril de Stellantis significaría una caída de 0.27% en la producción y de 0.25% en las exportaciones de vehículos ligeros.

Finalmente, Stellantis anunció la interrupción de operaciones en su planta de Windsor, Canadá, por un periodo de dos semanas, reanudando actividades el 21 de abril. Esta decisión ha derivado en el despido temporal de 900 trabajadores en cinco instalaciones de Estados Unidos encargadas del suministro de piezas a las plantas afectadas. Esto hace evidente que, dada la vinculación en las cadenas de suministro, al imponer el arancel en Estados Unidos, se afecta a la producción en Canadá y México, lo que a su vez impacta de manera indirecta al empleo de Estados Unidos.

Cumplimiento con T-MEC

Las empresas de México y Canadá tienen la opción de exportar a Estados Unidos utilizando el T-MEC o el principio de nación más favorecida. Con el T-MEC, las empresas tienen que cumplir con reglas determinadas dependiendo de la industria, mientras que, al exportar utilizando el principio de nación más favorecida, las empresas pagan la mejor tarifa arancelaria que Estados Unidos haya concedido a cualquier país con el que no tiene un tratado comercial. En 2024, sólo el 48.85% de los productos que Estados Unidos compró de México se importaron bajo el T-MEC. Del total de productos importados desde México bajo el T-MEC, el 45.17% fue explicado por el capítulo 87 (vehículos).

³ Dado que la Ram ProMaster pertenece a la categoría de vehículos pesados, la información no se presenta desglosada a nivel de modelo.

De acuerdo a datos del USA Trade, en 2024 Estados Unidos importó 136,589.78 millones de dólares desde México en vehículos (capítulo 87), explicando el 27.00% de las importaciones totales desde México. El 81.72% de estas importaciones de vehículos desde México se importó bajo el T-MEC. En febrero del 2025 (último dato disponible), la tasa de cumplimiento con el T-MEC para el capítulo 87 fue de 79.01%, cuando se importaron 9,955.02 millones de dólares.

En el 2024, entre los capítulos que comprenden a la industria automotriz, el de mayor cumplimiento es el de vehículos para transporte de mercancías con el 99.56% exportado desde México a Estados Unidos bajo el T-MEC, mientras que el de menor proporción es remolques y semirremolques para cualquier vehículo con 7.84% del total exportado (ver cuadro 1).

Cuadro 1. Cumplimiento con T-MEC del capítulo 87 en 2024.

Producto	Cumplimiento con T-MEC	Participación sobre capítulo 87
87 Vehículos, excepto los ferroviarios o tranviarios, y sus partes, etc.	81.72%	100.00%
8701 Tractores (excepto los vehículos de trabajo del código 8709)	97.24%	7.16%
8702 Vehículos automotores para transporte de más de diez personas	96.92%	0.08%
8703 Automóviles y otros vehículos diseñados principalmente para transporte de personas	82.47%	36.42%
8704 Vehículos automotores para transporte de mercancías	99.56%	27.20%
8707 Carrocerías (incluidas cabinas), para vehículos automotores específicos	34.75%	0.31%
8708 Partes y accesorios para vehículos automotores (de las partidas 8701 a 8705)	65.24%	26.48%
8709 Vehículos de trabajo autopropulsados, sin dispositivo de elevación; tractores estáticos; partes	0.00%	0.06%
8711 Motocicletas (incluidos ciclomotores) y bicicletas con motor auxiliar	68.39%	0.01%
8713 Sillas de ruedas para personas con discapacidad, motorizadas o no	0.00%	0.04%
8714 Partes y accesorios para bicicletas y sillas de ruedas	1.24%	0.05%
8716 Remolques, semirremolques y otros vehículos, no autopropulsados; y sus partes	7.84%	2.18%

Fuente: GF BASE con información de USA TRADE

Es importante notar que, a partir del 2018, año en el que se firmó el T-MEC, la participación de las importaciones dentro del tratado, de Estados Unidos desde México y Canadá, disminuyeron significativamente (Figura 7). Esto se debe a dos razones: 1) las empresas se posicionaron dentro del régimen de transición y 2) los criterios del T-MEC se volvieron más complicados de cumplir en comparación al TLCAN (como el aumento en el valor de contenido regional y la implementación de valor de contenido laboral), por lo que las empresas mexicanas vieron que era más conveniente exportar bajo el principio de nación más favorecida. De acuerdo con la Organización Mundial de Comercio, antes de la entrada en vigor del arancel del 25%, los productos que Estados Unidos compró desde México utilizando el principio de nación más favorecida

se importaron con un arancel promedio de 3.3% para los no agropecuarios y de 4.2% para los agropecuarios. Estas tarifas arancelarias reducidas pudieron generar incentivos contrarios al objetivo del tratado, ya que, en ciertos casos, resultaba más costoso para las empresas cumplir con los requisitos establecidos por el T-MEC, que exportar bajo el esquema de nación más favorecida.

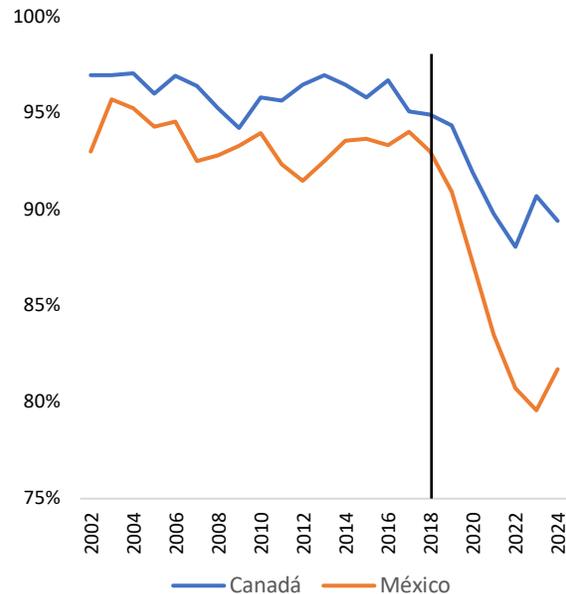
Cabe destacar que las reglas de origen establecen criterios específicos para el sector automotriz, entre los cuales se exige que al menos el 75% del contenido de un vehículo sea de origen regional para poder ser exportado sin aranceles, lo que representó un incremento significativo respecto al 62.5% requerido bajo el TLCAN. Asimismo, se establece que el valor del contenido laboral debe ser, como mínimo, de 16 dólares por hora por trabajador, regla no incluida en el TLCAN.

Régimen de transición

El régimen de transición es un mecanismo establecido en el T-MEC que permite a las empresas del sector automotriz cumplir de manera gradual con las nuevas reglas de origen del tratado. A través de este régimen, los productores de vehículos y autopartes pueden solicitar un periodo de adaptación para alcanzar los porcentajes requeridos de contenido regional, así como las exigencias sobre contenido laboral y materiales como acero y aluminio, con un periodo de hasta por cinco años después de la entrada en vigor del T-MEC, el cual es el 1 de junio del 2025. Este esquema fue diseñado para facilitar la implementación del T-MEC en una industria con cadenas de valor complejas e interconectadas. Para esto, las empresas deben solicitar formalmente su incorporación al régimen y presentar un plan detallado de cómo cumplirán con los requisitos al finalizar el periodo. Sin este registro, las empresas no pueden acceder a los beneficios del régimen de transición, que permite ser considerado como originario aún sin cumplir completamente con las reglas de origen durante el periodo de adaptación. En las reglas de origen, el régimen de transición destaca que:

1. El valor de contenido regional de los vehículos puede iniciar en 62.5% y debe incrementarse progresivamente hasta llegar al 75% al final del periodo de transición. Este valor debe calcularse bajo el método de costo neto, y el calendario de aumento se acuerda entre el gobierno y las empresas que soliciten el régimen.
2. Al menos el 70% del acero y del aluminio utilizados en la producción de un vehículo debe ser originario de la región. En el régimen de transición, hay posibilidad de hacer acuerdos o ajustes siempre que se cumpla con la autorización correspondiente.
3. Se exige que el 40% (en vehículos de pasajeros) o 45% (en vehículos de carga) del valor del vehículo debe ser producido por trabajadores que ganen al menos 16 dólares por hora. En el régimen de transición, este porcentaje puede ser reducido hasta en 5 puntos porcentuales respecto al estándar general, si así se establece en el acuerdo individual con la autoridad comercial.
4. Las autopartes críticas (como motores, transmisiones, baterías, etc.) tienen requisitos escalonados de valor de contenido regional. Por ejemplo, en algunas categorías, se puede comenzar con un cumplimiento de 62.5% o 66% y llegar a 75% o más al finalizar el régimen.

Figura 7. Importaciones de Estados Unidos de vehículos (capítulo 87) bajo el T-MEC (%)



Fuente: GF BASE con información de USA Trade



Aunque no existe una lista pública que permita conocer qué empresas están actualmente bajo este régimen, se puede intuir que ha sido un recurso importante para facilitar la adaptación de las empresas automotrices a las nuevas reglas. Asimismo, el hecho de que más de la mitad de las exportaciones mexicanas del sector se realicen bajo el esquema de nación más favorecida, refleja que para muchas empresas resultaba, hasta antes de los aranceles, conveniente operar fuera del tratado, que asumir los costos de cumplir con sus requisitos más estrictos, cosa que Trump parece busca evitar.

Gabriela Siller Pagaza, PhD

Directora de Análisis Económico-Financiero

gsiller@bancobase.com

Tel. 81512200 ext. 223

Jesús Anacarsis López Flores

Subdirector de Análisis Económico-Financiero

jlopezf@bancobase.com

Paulina María Canales Siller

Practicante de Análisis Económico-Financiero

mcanales@bancobase.com

El presente documento ha sido elaborado por Banco Base para fines EXCLUSIVAMENTE INFORMATIVOS y basado en información y datos de fuentes consideradas como fidedignas. Sin embargo; Banco Base NO asume responsabilidad alguna por cualquier interpretación; decisión y/o uso que cualquier tercero realice con base en la información aquí presentada. La presente información pretende ser exclusivamente una herramienta de apoyo y en ningún momento deberá ser utilizada por ningún tercero para fines políticos; partidistas y/o cualquier otro fin análogo.