

## Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, abril 2025

Próxima publicación: 9 de junio de 2025

### Producción

El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de abril, mostró que la producción fue de 326,069 unidades, mostrando una caída anual de 9.07%, su mayor caída para cualquier mes desde marzo de 2024 y para un mes de abril desde 2020. Cabe mencionar que el 2024 es el máximo histórico para un mes de abril.

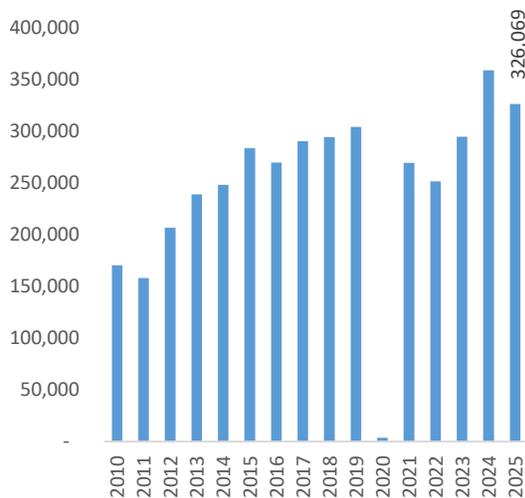
En el acumulado del año la producción de vehículos ligeros es de 1,299,554 unidades, mostrando un crecimiento anual de 0.94% y una caída de 0.31% respecto al máximo histórico registrado para un mismo mes en 2019. En el mismo periodo, el 76.6% de la producción fue de vehículos ligeros.

Durante abril del 2025 se exportó 78.80% de lo producido, disminuyendo 1.60 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2024 (Figura 2). Por su parte, las ventas internas en abril del 2025 fueron equivalentes al 33.21% de lo producido.<sup>1</sup>

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

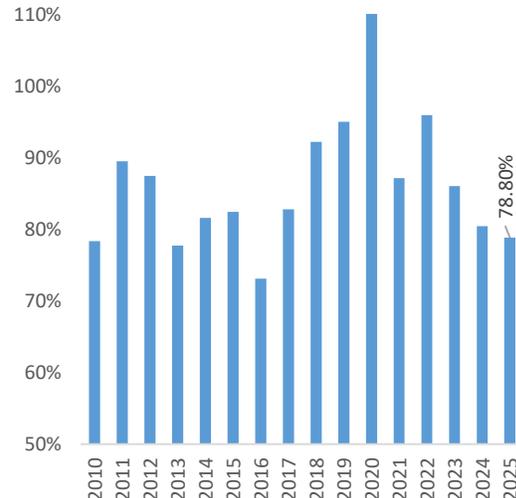
- General Motors (22.25% de la producción total), con una caída anual de 11.55%.
- Nissan (15.42% de la producción total), con una caída anual de 10.02%.
- Ford Motor (11.81% de la producción total), con un crecimiento anual de 0.29%.

**Figura 1.** Producción de vehículos ligeros, abril de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 2.** Razón de exportaciones entre producción, abril de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

<sup>1</sup>La 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 abril se exportaron 256,953 unidades, lo que representó una caída anual de 10.88% en comparación con el mismo mes de 2024 y una caída de 11.01% respecto al máximo histórico registrado para un mismo mes en 2019. En el acumulado del año, se exportaron 1,032,819 vehículos ligeros, mostrando una caída de 7.29% respecto al mismo periodo del 2024.

La contracción de las exportaciones de automóviles a Estados Unidos se debe a que en abril entraron en vigor los aranceles a las importaciones automotrices en ese país, por lo que algunas empresas optaron por ajustar su producción temporalmente y en algunos casos, aplazaron el envío de algunos productos en espera condiciones arancelarias más favorables en los próximos meses. Además, 9 de las 13 marcas registraron caídas durante abril, las cuales en conjunto representaron el 44.97% de las exportaciones, acumulando en conjunto una caída anual de 30.19%.

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

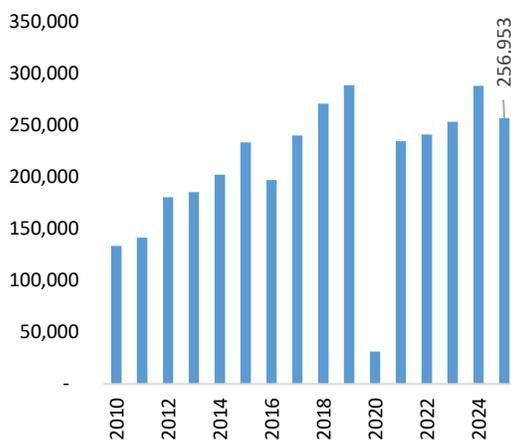
- General Motors (29.75% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 8.76%.
- Ford Motor (12.42% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 1.01%.
- Toyota (11.11% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 36.43%.

En el acumulado del año, los tres países con mayor participación como receptores de las exportaciones de vehículos ligeros de México fueron:

- Estados Unidos representando el 81.41% del total, cayendo 0.58 puntos porcentuales anual.
- Canadá representando el 9.42% del total, aumentando 2.07 puntos porcentuales anual.
- Alemania representando el 2.32% del total, cayendo 0.69 puntos porcentuales anual.

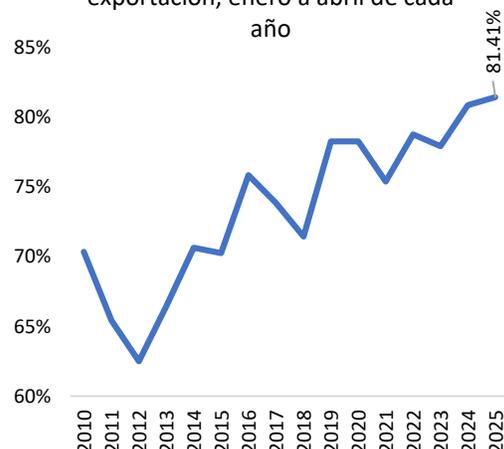
Lo anterior puede indicar que, en parte, se está dando un efecto sustitución en el destino de las exportaciones automotrices de México. Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México. En particular, las exportaciones hacia Estados Unidos representaron el 76.63% de las exportaciones totales en abril, mostrando una caída anual de 14.93% en abril, la mayor desde noviembre del 2021.

**Figura 3.** Exportaciones de vehículos ligeros, abril de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 4.** Participación de Estados Unidos como país destino de exportación, enero a abril de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

## Ventas

En abril del 2025 se vendieron 108,298 unidades, mostrando una caída anual de 4.58%, la mayor caída para cualquier mes desde diciembre del 2021 y para un mes igual desde 2020.

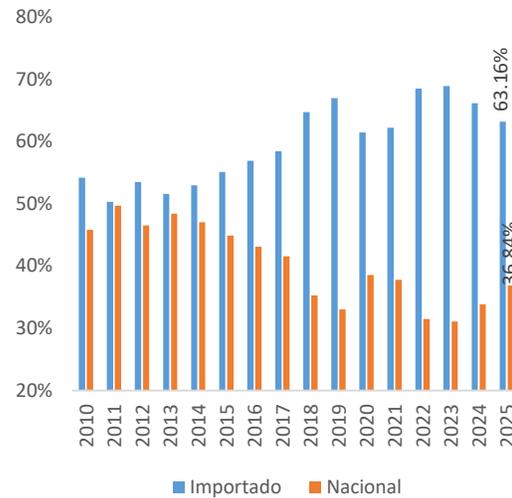
Respecto a su máximo histórico registrado para un mismo mes en 2016, las ventas acumulan una caída de 8.80%.

En el acumulado del año se vendieron 473,323 unidades, mostrando un crecimiento de 1.41% respecto al mismo periodo del 2024 y una caída de 4.15% respecto al máximo histórico registrado para un mismo periodo en 2017.

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

- Nissan (17.74% de las ventas totales, manteniendo esta posición por 29 meses consecutivos), con un crecimiento de 6.25% anual.
- General Motors (13.77% de las ventas totales), con una caída de 13.91% anual.
- Volkswagen (9.22% de las ventas totales), con una caída de 5.08% anual.

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



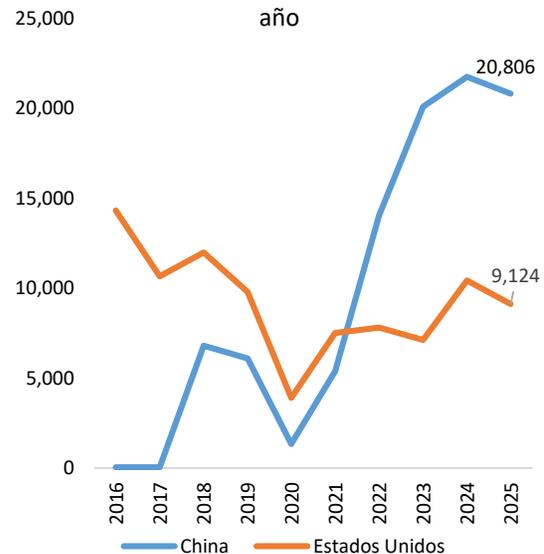
Fuente: GF BASE con información de INEGI

## Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

En abril, el 63.16% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 68,397 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 36.84% de las ventas totales.

En el mismo mes, se vendieron 20,806 vehículos importados de China, mostrando una caída de 4.27% 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 abril representaron el 19.21% de las ventas totales de vehículos ligeros en México y 30.42% de las ventas totales de vehículos importados. En el mismo periodo, Estados Unidos tuvo una participación en las ventas totales del 8.42% y Brasil del 7.39%.

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

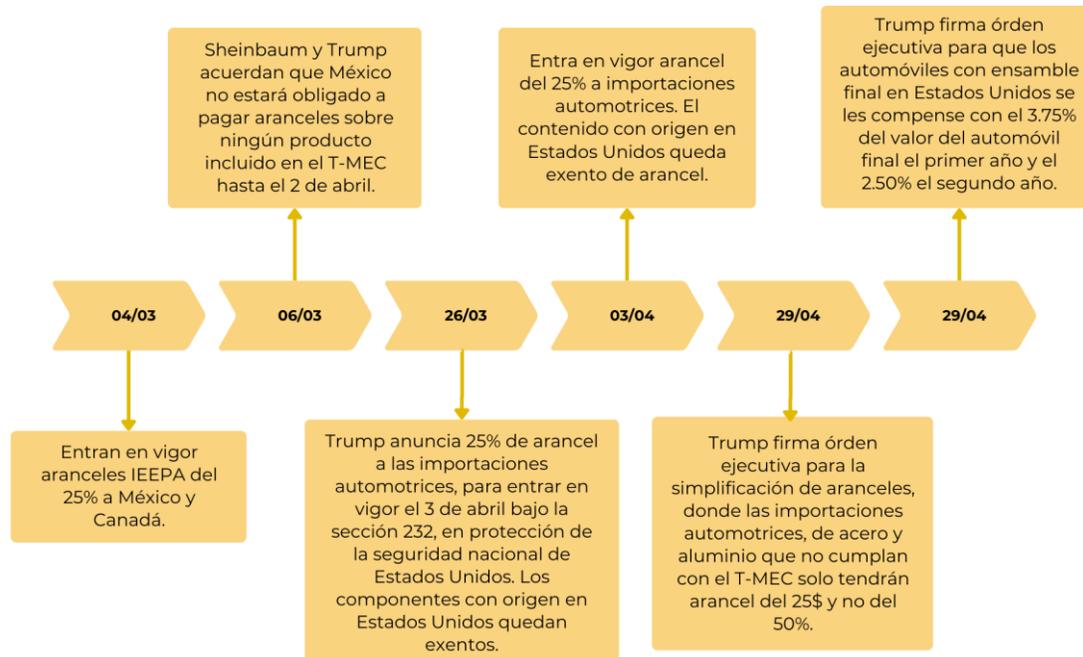


Fuente: GF BASE con información de INEGI

### 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 abril de 2025, la venta de vehículos híbridos se ubicó en 8,478 unidades, aumentando 18.11% respecto al mismo mes de 2024. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos se ubicaron en 6,017 unidades, cayendo 75.23% anual.

### Aranceles a la industria automotriz por parte de Estados Unidos.



Fuente: Grupo Financiero Base con información de la Casa Blanca.

El 3 de abril entró en vigor el arancel del 25% sobre las importaciones de automóviles, camiones ligeros y autopartes con destino a Estados Unidos, amparado bajo la Sección 232 de la Ley de Expansión Comercial. La lista de productos a los que puede aplicar este arancel incluye 20,669.81 millones de dólares de importaciones de Estados Unidos (dato de marzo del 2025), equivalente al 43.08% del total de importaciones y el 36.4% de las exportaciones totales de México al mundo. Del arancel aplicado a los autos, se exenta el contenido estadounidense, que representa aproximadamente 40% en promedio por auto, de acuerdo a la AMIA.

Para beneficiarse de esta exención parcial, los importadores deben presentar ante el Departamento de Comercio una documentación detallada que acredite el valor del contenido estadounidense incorporado en cada auto. Este contenido puede incluir partes completamente obtenidas, íntegramente producidas o sustancialmente transformadas dentro de Estados Unidos. Una vez validada esta información, el arancel del 25% se aplicará únicamente sobre el valor restante del vehículo, es decir, sobre la parte que no califica como de origen estadounidense.

Adicionalmente, esta proclamación introdujo un mecanismo de cumplimiento estricto que incluye sanciones retroactivas en caso de declaraciones incorrectas. Específicamente, el arancel de 25% tendrá efecto retroactivo si la CBP determina que el importador sobrestimó el valor del contenido estadounidense. En ese

caso, se anula la exención parcial y el arancel se aplica sobre el valor total del vehículo, tanto de forma retroactiva desde el 3 de abril como de forma prospectiva, hasta que el importador corrija la declaración. Además, el ajuste aplicará a todos los vehículos del mismo modelo importados por la misma empresa. Esta disposición tiene como objetivo evitar sobreestimaciones y asegurar el cumplimiento correcto y estricto de esta medida.

El 29 de abril, el presidente Donald Trump firmó dos órdenes ejecutivas con el objetivo de suavizar el impacto de los aranceles, particularmente en el sector automotriz. La primera de ellas (Addressing Certain Tariffs on Imported Articles) establece una simplificación arancelaria que entrará en vigor el 16 de mayo, mediante la cual se simplifican aranceles, eliminando la doble aplicación de estos. Esto implica que las importaciones de acero, aluminio, automóviles, camiones ligeros y autopartes que no cumplan con los requisitos del T-MEC estarán sujetas únicamente a un arancel del 25% y no del 50% como se había considerado anteriormente. Además, será retroactiva para las importaciones provenientes de México y Canadá desde el 4 de marzo.

La segunda orden ejecutiva, introduce un esquema de compensación arancelaria temporal para fabricantes de automóviles que ensamblen en Estados Unidos, la cual entró en vigor el 3 de mayo:

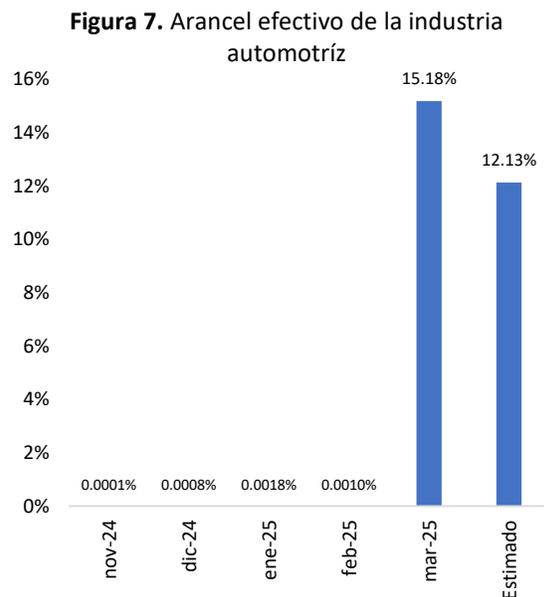
- Compensación del 3.75% del valor total del precio de venta sugerido por el fabricante de los vehículos ensamblados entre el 3 de abril de 2025 y el 30 de abril de 2026.
- Compensación del 2.5% del valor total del precio de venta sugerido por el fabricante de los vehículos ensamblados entre el 1 de mayo de 2026 y el 30 de abril de 2027.

Finalmente, el 1 de mayo de 2025, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos (CBP, por sus siglas en inglés) publicó una actualización sobre la aplicación de un nuevo arancel del 25% a ciertas autopartes importadas desde cualquier país. Esta medida entró en vigor el 3 de mayo de 2025.

De acuerdo a datos del USA Trade, en marzo de 2025, Estados Unidos importó 12,271.44 millones de dólares desde México en vehículos (capítulo 87), explicando el 20.94% de las importaciones totales desde México. El 81.89% de estas importaciones de vehículos desde México se importó bajo el T-MEC, representando un crecimiento de 2.88 puntos porcentuales respecto al dato de febrero. En contraste, el 84.37% de las importaciones de vehículos desde Canadá se importó bajo el T-MEC.

### Arancel efectivo

El arancel efectivo es una estimación que permite conocer cuánto se paga, en promedio, de arancel sobre el valor total de las importaciones. Este cálculo se obtiene dividiendo el monto recaudado por los aranceles entre el valor de las importaciones sujetas a dichos aranceles. A diferencia del arancel normal, el arancel efectivo toma en cuenta el impacto de todos los aranceles aplicados a un producto, así como las posibles exenciones o beneficios derivados de tratados comerciales.

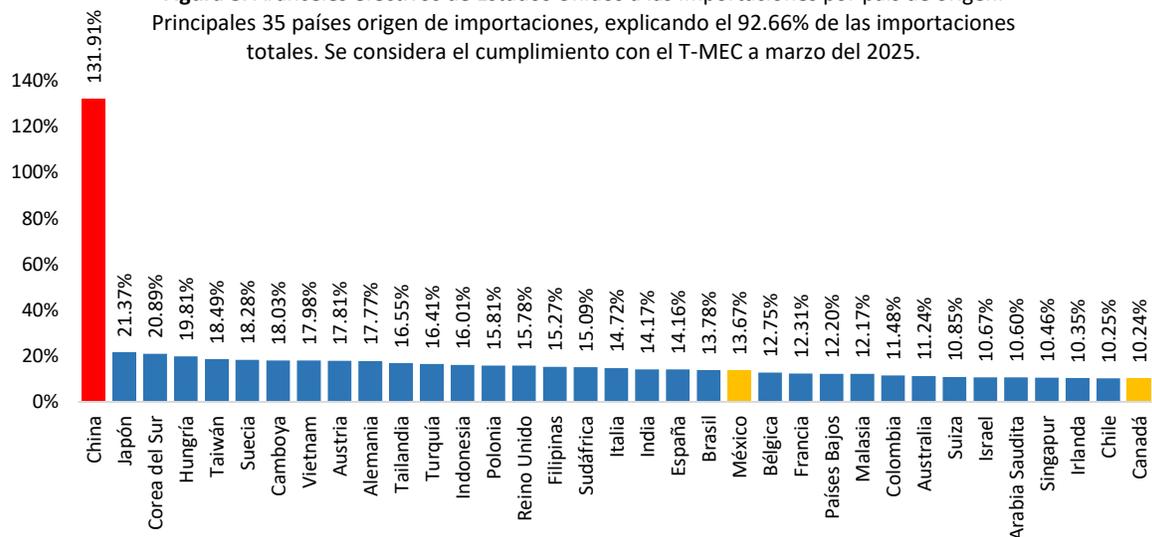


Fuente: Grupo Financiero BASE con información de USA Trade, Federal Register.

Considerando lo anterior, se estima que las importaciones automotrices de Estados Unidos, provenientes de México, tienen un arancel efectivo del 12.13%. Se estima que, de mantenerse el arancel efectivo del resto del año, las exportaciones automotrices podrían caer 7.8%, después de subir 13.3% en 2024.

La diferencia entre el arancel efectivo de marzo (15.18%) y el estimado (12.13%) se explica porque en marzo todavía no se habían publicado los anuncios oficiales de CBP con los detalles sobre las exenciones, ni las dos órdenes ejecutivas que simplifican el esquema arancelario. Fue hasta abril y mayo cuando se aclaró, entre otras cosas, que las autopartes que cumplen con el T-MEC no pagarían el arancel del 25%, que los aranceles no se pueden aplicar de forma acumulativa, y que las importaciones de acero, aluminio, automóviles, camiones ligeros y autopartes que no cumplan con los requisitos del T-MEC estarán sujetas únicamente a un arancel del 25%, y no del 50% como se había considerado previamente. Todo esto redujo el número de productos afectados, por lo que la recaudación por aranceles disminuye y, en consecuencia, baja el arancel efectivo estimado. Considerando esto, el arancel efectivo para las exportaciones totales de México se ubica en 13.67%, posicionando a México en el lugar 22 de los países con mayor arancel efectivo (ver figura 8).

**Figura 8.** Aranceles efectivos de Estados Unidos a las importaciones por país de origen. Principales 35 países origen de importaciones, explicando el 92.66% de las importaciones totales. Se considera el cumplimiento con el T-MEC a marzo del 2025.



Fuente: Grupo Financiero BASE con información de USA Trade, Federal Register.

Al considerar todos los países y territorios, México se ubicaría en la posición 9 en la lista de países con mayor arancel efectivo. Sin embargo, la mayoría de estos países tiene muy baja participación en las importaciones de Estados Unidos. Si se omite China, los 7 países restantes con mayor arancel efectivo explican solamente el 0.55% de las importaciones de Estados Unidos. Por este motivo, se realiza el ejercicio con los principales socios comerciales.

Es importante mencionar que, la estimación utiliza los aranceles en vigor y las órdenes ejecutivas de simplificación arancelaria anunciadas a principios de abril, por lo que el arancel calculado es solo una aproximación a lo que se podría ver en los próximos meses. Además, es importante considerar que, en los próximos meses, Trump podría dar anuncio de un cambio en la política comercial, por lo que esto alteraría los resultados.



**Gabriela Siller Pagaza, PhD**

Directora de Análisis Económico-Financiero

[gsiller@bancobase.com](mailto:gsiller@bancobase.com)

Tel. 81512200 ext. 223

**Jesús Anacarsis López Flores**

Subdirector de Análisis Económico-Financiero

[jlopezf@bancobase.com](mailto:jlopezf@bancobase.com)

**Paulina María Canales Siller**

Practicante de Análisis Económico-Financiero

[mcanales@bancobase](mailto:mcanales@bancobase)

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.