



1° de abril de 2025

Nota Informativa

Aplicación de aranceles de 25% a exportaciones de automóviles y autopartes con destino a EUA

La relación comercial entre México y Estados Unidos de América (EUA) es una de las más dinámicas y estratégicas a nivel mundial. Desde la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, y su posterior evolución en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en 2020, ambos países han construido una sólida alianza económica basada en el intercambio de bienes, servicios e inversiones. Durante 2024 el 83.1 por ciento de las exportaciones totales de México tuvieron como destino los EUA.

Dentro del flujo comercial total hacia EUA el 8.28 por ciento son partes y accesorios de vehículos automotores, mientras que 8.23 son automóviles y otros vehículos automóviles diseñados principalmente para el transporte de personas.

El anuncio del gobierno de Estados Unidos sobre la imposición de un arancel del 25% a las importaciones de automóviles y autopartes marca un punto de inflexión en la relación comercial con México. Esta medida, formalizada el 26 de marzo de 2025 a través de la sección "Presidential Actions" de la Casa Blanca, responde a la estrategia de la administración de Donald Trump para fortalecer la producción interna y reducir la dependencia de

bienes manufacturados en el extranjero. Sin embargo, su impacto en la industria automotriz mexicana podría ser significativo, ya que México es uno de los principales exportadores de vehículos y componentes a Estados Unidos. La aplicación de estos aranceles podría generar incertidumbre en la inversión y afectar empleos y plantas ensambladoras que dependen del acceso preferencial al mercado estadounidense.

De acuerdo con el documento emitido por la presidencia de EUA, esta medida se justifica, ya que la dependencia que tiene de la industria norteamericana respecto de la externa, se cataloga como un problema de seguridad nacional:

“El secretario -de comercio de EUA- me ha informado que, desde el informe del 17 de febrero de 2019, las preocupaciones en materia de seguridad nacional persisten y se han intensificado. La pandemia de COVID-19 expuso vulnerabilidades críticas y cuellos de botella en las cadenas de suministro globales, socavando nuestra capacidad para mantener una base industrial nacional resiliente. En los últimos años, los fabricantes de automóviles estadounidenses han experimentado numerosos desafíos en la cadena de suministro, incluyendo escasez de materiales y piezas, escasez de mano de obra y huelgas, y escasez de componentes eléctricos. Mientras tanto, las industrias automotrices extranjeras, impulsadas por subsidios injustos y políticas industriales agresivas, han crecido sustancialmente.”¹

La investigación previamente mencionada del 17 de febrero de 2019 por de EUA obtuvo que aproximadamente la mitad de los vehículos vendidos

¹ The White house, Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States, Presidential Actions, Proclamations March 26, 2025, disponible en: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/03/adjusting-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>

en Estados Unidos se fabrican en el país, por lo que la participación de Estados Unidos en la producción automotriz a nivel mundial se ha mantenido estancada (así como los empleos de esta industria), por lo que la justificación para realizar acciones de fortalecimiento interno se basa en la “Sección 232”² de la Ley de Expansión Comercial de 1962 de los Estados Unidos, el cual dispone que, en esta situación, el Presidente adoptará las demás medidas que considere necesarias para ajustar las importaciones del artículo pertinente, de modo que dichas importaciones no amenacen con perjudicar la seguridad nacional³. Las medidas implementadas son las siguientes:

- A partir del 3 de abril de 2025 (y en la fecha especificada en el Registro Federal para autopartes, pero a más tardar el 3 de mayo de 2025), todos los artículos considerados por la secretaría del comercio como automóviles y autopartes estarán sujetos a un arancel *ad valorem* del 25% al ingresar al consumo, salvo que se disponga lo contrario en futuras publicaciones en el Registro Federal.
- Los **importadores de automóviles bajo el T-MEC** pueden presentar documentación para aplicar **el arancel del 25% solo al “Contenido no**

² La Sección 232 de la Ley de Expansión Comercial de 1962 es una disposición de la legislación comercial de Estados Unidos que autoriza al presidente a imponer restricciones a las importaciones, como aranceles o cuotas, si se determina que dichas importaciones representan una amenaza para la seguridad nacional del país. Esta sección permite que el secretario de Comercio inicie investigaciones para evaluar el impacto de ciertos productos importados en la seguridad nacional. Si se concluye que las importaciones afectan negativamente industrias clave para la defensa o infraestructura crítica, el presidente tiene la facultad de tomar medidas correctivas sin necesidad de aprobación del Congreso.

³ Adicionalmente se añade al marco jurídico para la realización de esta acción con forme la sección 301 del título 3 del Código de los Estados Unidos; la sección 604 de la Ley de Comercio de 1974, en su forma enmendada; y la sección 232 de la Ley de Expansión Comercial de 1962.

estadounidense"⁴ (El contenido no estadounidense del automóvil se calculará restando el valor del contenido estadounidense en un automóvil, del valor total del automóvil), si este contenido se determina y verifica por el Secretario.

- Si el valor del contenido estadounidense se sobrestima, el arancel del 25% se aplicará al valor total del automóvil y de manera retroactiva a todas las importaciones del mismo modelo desde el 3 de abril de 2025.
- Los kits de desmontaje de automóviles y las compilaciones de partes no están sujetos a la cláusula que se refiere a la aplicación del arancel solo a autopartes individuales.
- Modificación al HTSUS (Harmonized Tariff Schedule of the United States): El Secretario, en consulta con la CBP (Customs and Border Protection) y la Comisión de Comercio Internacional, determinará las modificaciones necesarias al Sistema Armonizado de Clasificación de Tarifas de los EE.UU. para implementar esta proclamación.
- **Dentro de 90 días, el Secretario establecerá un proceso para incluir más autopartes** si se determina que su importación amenaza la seguridad nacional. La decisión se publicará en el Registro Federal dentro de 14 días.
- **Los automóviles y partes importados a zonas de libre comercio de EUA. deben ser tratados como "condición extranjera privilegiada"** y estarán sujetos al arancel correspondiente al ser ingresados para consumo.
- No se concederá ninguna devolución de impuestos respecto a los aranceles impuestos por esta proclamación.

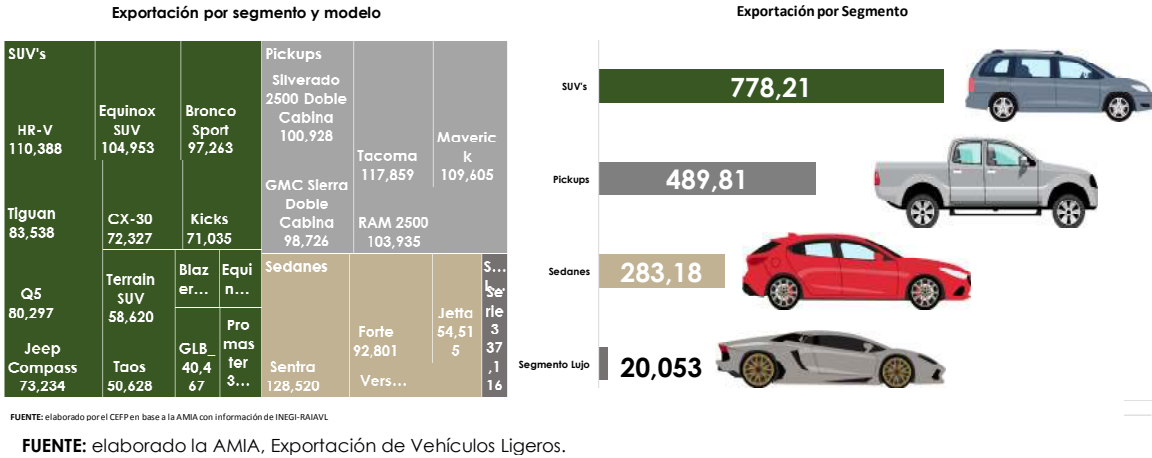
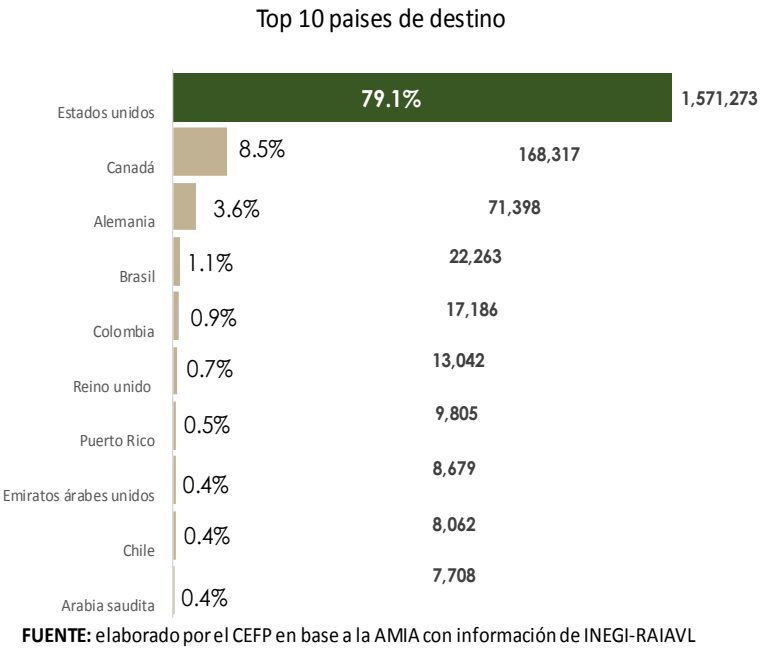
⁴ "Contenido estadounidense" se refiere al valor del automóvil atribuible a las partes obtenidas en su totalidad, producidas en su totalidad o transformadas sustancialmente en los Estados Unidos

La publicación del decreto estableció ciertas excepciones para México y Canadá bajo el T-MEC, permitiendo que los fabricantes certifiquen el contenido estadounidense de sus vehículos y sistemas para minimizar el impacto del arancel. No obstante, esta nueva regulación obliga a las empresas mexicanas a reevaluar su estructura de costos y estrategias de suministro, lo que podría alterar la dinámica del comercio bilateral. La industria mexicana enfrenta el reto de adaptarse a estas nuevas condiciones, buscando mantener su competitividad en un mercado clave y explorando alternativas para mitigar los efectos de esta política proteccionista⁵.

- Los vehículos fabricados en México han ido incrementando sus componentes hechos en EU, por lo tanto, van a tener un descuento, dependiendo de su integración.
- El segundo punto importante es que a las autopartes que se producen en México, no se les impondrá tarifa arancelaria este 2 de abril.
- Además, no se cobrará varias veces tarifas a los fabricantes que están en México cuando cruzan la frontera.

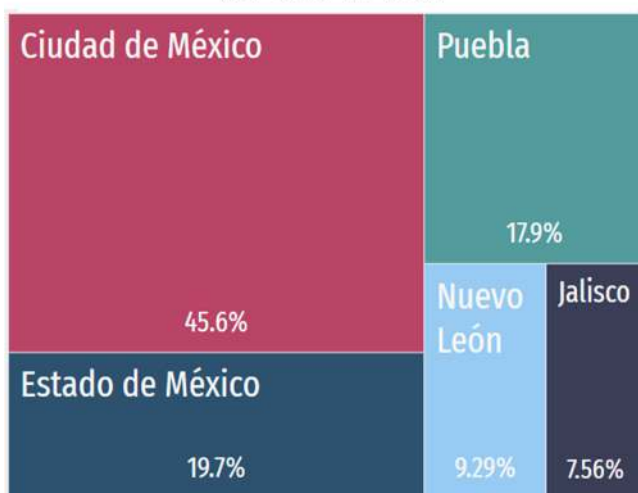
⁵ Secretaría de Economía, Participación del secretario Marcelo Ebrard durante la Mañanera del Pueblo, Versión estenográfica, disponible en: <https://www.gob.mx/se/prensa/participacion-del-secretario-marcelo-ebrard-durante-la-mananera-del-pueblo>

Según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), actualmente México exporta un millón 986 mil 263 vehículos ligeros a todo el mundo, sin embargo, su principal lugar de destino es EUA con el 79.1 por ciento de dichas exportaciones, seguido por Canadá con el 8.5 por ciento (168 mil 317 unidades) y Alemania con el 3.6 por ciento.



De manera específica, si se consideran las exportaciones que México envía a EUA, se puede observar que 49.5 por ciento del total son autos tipo SUVs con 778 mil 216 unidades; 31.2 por ciento son Pick Ups, con 489 mil 819 unidades; finalmente los autos compactos y de lujo representan el 18.0 por ciento (283 mil 185 unidades) y el 1.3 por ciento (20 mil 53 unidades), respectivamente.

Automóviles y otros vehículos automóviles por estado de producción con ventas hacia EUA en 2023
(por ciento del total)

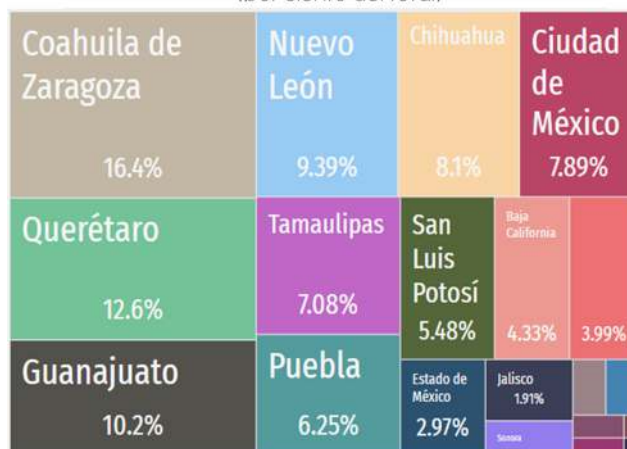


FUENTE: Data México

Al considerar de manera específica las entidades que se verían más afectadas por la imposición arancelaria, se puede observar que, por parte de la venta de automóviles, la CDMX representa el 45.6 por ciento, seguida por el Estado de México con el 19.7 por ciento, Puebla y Nuevo León con el 17.9 y 9.29 por ciento, respectivamente.

Por el lado de las autopartes, la afectación estaría distribuida, entre Coahuila, Querétaro y Guanajuato, las tres entidades con mayor afectación con el 16.4, 12.6 y 10.2 por ciento en ese orden. Estados como Nuevo León, Tamaulipas y Puebla también se verían afectados pues en la actualidad concentran el 9.39, 7.08 y 6.25 por ciento del mercado, respectivamente.

Partes y accesorios de vehículos automotores origen de las ventas hacia EUA por estado 2023
(por ciento del total)



FUENTE: Data México

El anuncio del presidente de Estados Unidos, Donald Trump, sobre la imposición de un arancel del 25% a los vehículos importados afecta a diversas categorías de vehículos exportados desde México. A continuación, se detallan las fracciones arancelarias mexicanas, correspondientes a los tipos de vehículos, que podrían verse afectadas:

Fracción arancelaria	Descripción
8702.10.05	Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, incluido el conductor, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel).
8702.90.06	Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, incluido el conductor, con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa.
8703.21.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada inferior o igual a 1,000 cm ³ .
8703.22.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior o igual a 1,500 cm ³ .
8703.23.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 3,000 cm ³ .
8703.24.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 3,000 cm ³ .
8703.31.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de cilindrada inferior o igual a 1,500 cm ³ .
8703.32.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diésel o semi-Diesel), de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 2,500 cm ³ .
8703.33.02	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diésel o semi-Diesel), de cilindrada superior a 2,500 cm ³ .
8703.90.02	Los demás automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para el transporte de personas.
8704.21.04	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías, de motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diésel

	o semi-Diesel), con peso total con carga máxima inferior o igual a 5 toneladas.
8704.22.07	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías, de motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diésel o semi-Diesel), con peso total con carga máxima superior a 5 toneladas, pero inferior o igual a 20 toneladas.
8704.23.02	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías, de motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diésel o semi-Diesel), con peso total con carga máxima superior a 20 toneladas.

Consideraciones finales

La industria automotriz mexicana ha sido, por décadas, una de las principales fuentes de crecimiento económico y empleo en el país. Sin embargo, la reciente imposición de un arancel del 25% a autos y autopartes, exportadas a territorio estadounidense, ha encendido las alarmas en la economía nacional.

El proteccionismo económico de Estados Unidos no es una novedad. Bajo la administración de Donald Trump, ha promovido políticas comerciales agresivas con el fin de fortalecer la producción interna. Este arancel responde a la intención de reducir la dependencia de manufactura extranjera y reactivar fábricas en su nación. No obstante, el impacto de esta medida no sólo afecta a México, sino también a consumidores y fabricantes estadounidenses, quienes enfrentarán un aumento en los costos de producción y venta de vehículos.

A pesar del golpe que representa este arancel, México aún tiene margen de maniobra. El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) establece ciertas excepciones que pueden beneficiar a la industria

nacional. Sin embargo, estas condiciones no son suficientes para garantizar la estabilidad del sector. Las empresas automotrices deberán buscar alternativas, ya sea diversificando mercados, fortaleciendo la integración de proveeduría local o apostando por la innovación tecnológica. La resiliencia del sector dependerá de su capacidad de adaptación y respuesta rápida a esta nueva realidad.

Más allá de la adversidad, este escenario presenta una oportunidad para México: la de redefinir su modelo de producción y ampliar su visión comercial. Si bien Estados Unidos sigue siendo el principal socio comercial, la exploración de nuevos mercados y la modernización de la industria pueden abrir puertas a un futuro más sólido y menos dependiente, en línea con el Plan México para una inserción al mercado internacional desde una perspectiva de fortalecimiento interno.

Fuentes de Información:

The White House, Presidential Actions: Adjusting Imports Of Automobiles And Automobile Parts Into The United States, disponible en: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/03/adjusting-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>

Secretaría de economía, Data México: estados unidos, disponible en: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/country/estados-unidos>

_____, Participación del secretario Marcelo Ebrard durante la Mañanera del Pueblo, Versión estenográfica, disponible en: <https://www.gob.mx/se/prensa/participacion-del-secretario-marcelo-ebrard-durante-la-mananera-del-pueblo>

AMIA, Exportación de Vehículos Ligeros, disponible en:
<https://www.amia.com.mx/exportacion-de-vehiculos-ligeros1/>

