

#### Contribuciones

**Eduardo Suárez Mogollón**

[esuarezm@scotiabank.com.mx](mailto:esuarezm@scotiabank.com.mx)

**Rodolfo Mitchell Cervera**

[mitchell.cervera@scotiabank.com.mx](mailto:mitchell.cervera@scotiabank.com.mx)

**Miguel Angel Saldaña Blanco**

[msaldanab@scotiabank.com.mx](mailto:msaldanab@scotiabank.com.mx)

**Martha Alejandra Córdova Méndez**

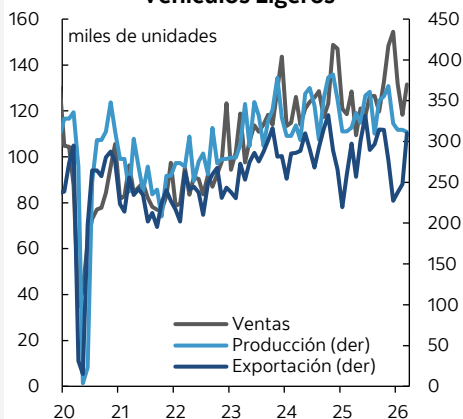
[martha.cordovamendez@scotiabank.com.mx](mailto:martha.cordovamendez@scotiabank.com.mx)

**Cynthia Hernández González**

[chgonzalez@scotiabank.com.mx](mailto:chgonzalez@scotiabank.com.mx)

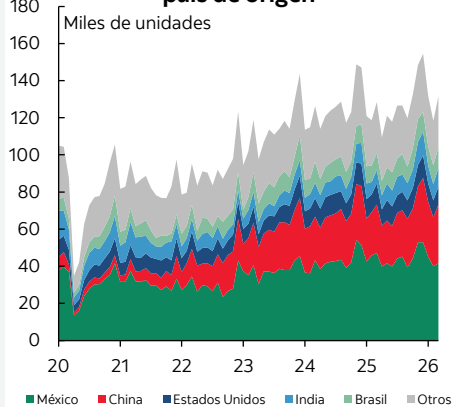
#### Gráficas

##### Evolución de la Industria Automotriz, Vehículos Ligeros



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

##### Evolución de las ventas de vehículos por país de origen



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

## Panorama sector automotriz en el 1T de 2026.

### Puntos clave

- El sector automotriz mostró una leve mejora en el 1T2026, explicada principalmente por el mejor desempeño de los vehículos ligeros, mientras que los vehículos pesados continuaron presionando el balance agregado de la industria.
- Los vehículos ligeros registraron avances moderados en ventas internas, producción y exportaciones, lo que sugiere cierta resiliencia del segmento, aunque el crecimiento sigue siendo limitado en términos absolutos.
- La demanda interna de vehículos ligeros enfrenta riesgos persistentes, asociados al estancamiento del empleo formal, la desaceleración del consumo privado y una menor dinámica de remesas.
- En vehículos pesados, la atenuación reciente de las caídas responde al efecto base, sin que existan señales claras de una recuperación estructural en ventas, producción o exportaciones.
- La elevada incertidumbre y la debilidad de la inversión, junto con riesgos externos vinculados a la relación comercial con Estados Unidos, seguirán limitando un repunte más dinámico del sector automotriz en el corto y mediano plazo.

El panorama de la industria automotriz en México mostró una ligera mejora durante el primer trimestre de 2026 en comparación con el trimestre previo. Este desempeño estuvo impulsado principalmente por el mejor comportamiento de los vehículos ligeros, que registraron avances generalizados en ventas domésticas, producción y exportaciones. En contraste, el segmento de vehículos pesados continuó mostrando una trayectoria descendente, sin señales claras de recuperación estructural, lo que sigue afectando el desempeño agregado del sector.

### Vehículos Ligeros

#### Avance en las ventas internas durante el 1T2026

En marzo, las ventas internas de vehículos ligeros alcanzaron 131,569 unidades, lo que representó una variación anual de 2.4%, recuperándose del -0.3% observado en febrero. En el acumulado del primer trimestre de 2026, se comercializaron 381,653 unidades, equivalente a un crecimiento anual de 3.7%, en línea con el avance de 3.3% registrado en el mismo periodo de 2025. Este desempeño sugiere cierta resiliencia del mercado interno, aunque todavía en un entorno de moderación del consumo.

Dentro de las marcas afiliadas a la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Nissan se mantuvo como líder en participación de mercado, con una cuota de 17.6% y un total de 67,130 vehículos vendidos durante el trimestre, lo que implicó una variación anual acumulada de 2.7%. Le siguió General Motors, con una participación de 13.2%, 50,271 unidades comercializadas y un crecimiento anual de 1.9%. En tercer lugar, se ubicó Volkswagen, con 8.8% del mercado, 33,477 vehículos vendidos y una variación anual de -1.5%.

En paralelo, continuó la entrada de nuevos competidores al mercado, como Lynk&Co y Zeekr. No obstante, la participación de mercado de las marcas chinas, consideradas en su conjunto, mostró una tendencia a la baja. Mientras que en el mismo periodo del año anterior representaban 8.5% del mercado, en el 1T2026 su participación se redujo a 7.2%. Esta disminución puede explicarse, en parte, por la ausencia de marcas como Chirey, GAC, Bestune y BYD en los registros oficiales, así como por la reciente imposición de aranceles de hasta 50% a la importación de vehículos ligeros, que ha afectado de manera significativa los flujos de importación provenientes de China.

A pesar de ello, de acuerdo con la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMD), al considerar tanto a las marcas chinas que reportan al INEGI como a aquellas que no lo hacen, su participación total en el mercado podría alcanzar hasta 17%. Esto sugiere que la presencia de estos fabricantes sigue siendo relevante, aunque con una visibilidad estadística limitada, lo que introduce distorsiones en la lectura del desempeño por origen y aumenta la incertidumbre sobre la verdadera estructura competitiva del mercado.

Hacia adelante, el desempeño de las ventas de vehículos ligeros dependerá de factores como el estancamiento en la creación de empleo formal, la reciente desaceleración del consumo privado y la moderación en los envíos de remesas. Estos elementos podrían limitar un mayor dinamismo de la demanda interna en los próximos meses, pese a la mejora observada en los indicadores recientes.

**Producción y exportación de vehículos ligeros**

La producción de vehículos ligeros en marzo ascendió a 343,520 unidades, lo que representó una variación anual de 2.5%, superando los registros de enero y febrero, que mostraron crecimientos de 0.7% y una contracción de -1.8%, respectivamente. Esta fue la mejor lectura de producción desde 2023. En el acumulado del primer trimestre, se produjeron 969,294 unidades, lo que implicó una variación anual marginal de 0.5%, reflejando un crecimiento aún moderado en términos agregados.

A nivel de marcas, se observaron aumentos significativos en la producción de Audi, con un crecimiento de 60.9% y 36,466 unidades producidas durante el trimestre; Volkswagen, con un avance de 53.8% y 99,706 unidades; y Kia, con una variación de 11.3% y 76,300 unidades. En contraste, destacaron caídas relevantes en BMW (-35.8%), JAC y Mazda (-31% en ambos casos), así como en Nissan (-27.4%), esta última asociada, en parte, al cierre de la planta CIVAC en Morelos y a la concentración de operaciones en Aguascalientes. En términos de participación de mercado en producción, General Motors mantuvo el liderazgo con 22.3%, seguido de Nissan con 12.2%, Chrysler con 11.3%, y Ford y Volkswagen con 10% cada una.

En cuanto a las exportaciones, se observó una recuperación durante el trimestre. En marzo se exportaron 310,205 vehículos, lo que representó un crecimiento anual de 4.2%. De manera acumulada, en el primer trimestre se exportaron 795,631 unidades, con una variación anual de 2.5%, luego de las lecturas negativas registradas en el último trimestre de 2025. Por marca, destacó el fuerte crecimiento de Acura, con un incremento cercano al 200% y 7,658 unidades exportadas, seguida de Audi, con un crecimiento de 76.3% y 34,424 unidades, y Volkswagen, con un avance de 70.7% y 81,535 unidades. En términos de participación, General Motors lideró las exportaciones con 26.5%, seguido de Ford con 12.0% y Volkswagen con 10.7%.

**Vehículos Pesados**

**Industria de vehículos pesados: atenuación de caídas por efecto base, sin recuperación estructural**

En este trimestre se observó un panorama aparentemente más favorable que en periodos previos. En general, las caídas en ventas, producción y exportaciones de vehículos pesados se atenuaron de manera significativa, particularmente en marzo. Sin embargo, esta mejora responde principalmente a un efecto aritmético o efecto base, derivado de las fuertes contracciones registradas en el primer trimestre de 2025. Al compararse contra un nivel de actividad históricamente bajo, las variaciones anuales tienden a mostrar desempeños menos negativos o incluso positivos, sin que ello implique un fortalecimiento real de la industria.

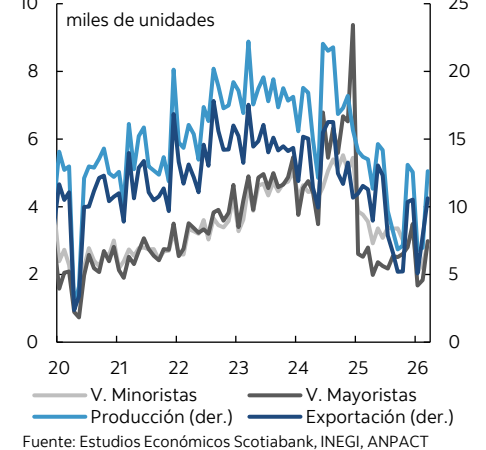
En el mercado interno, la demanda continuó siendo frágil, si bien las caídas se atenuaron. Las ventas minoristas alcanzaron 2,901 unidades, lo que representó una variación anual de -18.6%, tras las contracciones de -46.3% y -38.9% observadas en enero y febrero, respectivamente, acumulando ya 15 meses consecutivos a la baja. Por su parte, las ventas mayoristas sumaron 2,984 unidades, con una variación anual positiva de 6.7%, rompiendo una racha negativa de catorce meses consecutivos. No obstante, esta mejora debe interpretarse con cautela, ya que obedece principalmente al efecto base y no a un cambio estructural en las condiciones de la industria. La debilidad del sector va más allá del desempeño de las ventas y refleja el claro estancamiento de la inversión y de la confianza empresarial, afectadas por factores internos como las condiciones de seguridad y la persistente incertidumbre en torno a la reforma judicial

Si bien las ventas mayoristas mostraron un crecimiento anual en marzo, su nivel absoluto continúa siendo bajo. De hecho, al comparar con marzo de 2024, cuando se registraron 4,763 unidades, las 2,984 unidades observadas en marzo de 2026 evidencian que la mejora reciente no representa una recuperación estructural, sino un repunte estadístico asociado a una base de comparación deprimida.

En cuanto a la demanda externa, en marzo se exportaron 10,625 vehículos pesados, lo que implicó una variación anual de -5.9%, una contracción considerablemente menor frente a las registradas en enero (-53.8%) y febrero (-32.0%), e incluso por encima del nivel observado en diciembre. A nivel trimestral, las exportaciones acumularon 23,550 unidades, lo que representa una caída de -30.3% respecto al primer trimestre de 2025. Al igual que en trimestres recientes, la estrategia de reindustrialización de Estados Unidos, que fomenta la producción de vehículos nacionales, continúa como uno de los principales riesgos a la baja para el sector, aunado a los aranceles del 25% aplicados a camiones.

Finalmente, la producción mostró un desempeño aún débil. En marzo se produjeron 12,617 unidades, con una caída anual de -6.6%, acumulando 16 meses consecutivos de contracciones. En lo que va del año se han producido 26,384 unidades, lo que implica una variación anual acumulada de -36.1% y posiciona al primer trimestre de 2026 como uno de los peores inicios de año para la producción de vehículos pesados. Este desempeño, al igual que el de las ventas, se explica por un entorno interno adverso, en el que el estancamiento de la inversión continúa limitando una recuperación sostenida.

**Evolución Sectorial de la Industria Automotriz de Vehículos Pesados**



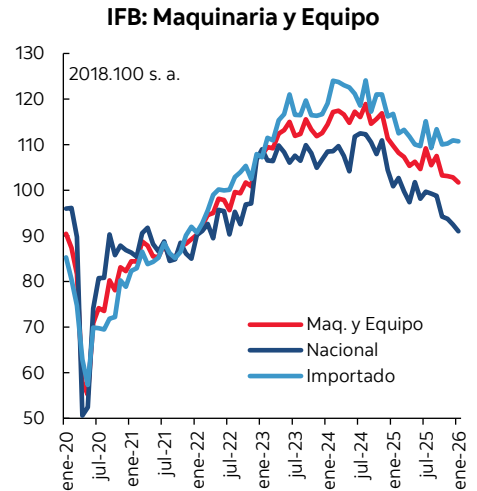
**Los efectos de la caída en la Inversión Fija Bruta en los vehículos pesados**

La debilidad observada en este sector durante los últimos trimestres está estrechamente vinculada al deterioro de la Inversión Fija Bruta (IFB). Desde septiembre de 2024, la inversión se encuentra en terreno negativo, con el rubro de maquinaria y equipo sumando trece meses de caídas consecutivas — particularmente dentro del subcomponente de transporte, tanto nacional como importado. Este rubro es especialmente relevante, ya que la adquisición de camiones, autobuses y tractocamiones constituye una de las formas más representativas de inversión productiva para las empresas de transporte, logística e industria. En el ámbito nacional, desde diciembre de 2024, se promedian caídas del -8.00% en el subcomponente de transporte.

Este contexto revela una limitante estructural significativa. La menor inversión redujo la adquisición de unidades nuevas, lo que derivó en una menor producción y, a su vez, reforzó la contracción de la propia inversión fija Bruta, generando un círculo vicioso para la industria.

Ante esta dinámica adversa, el Gobierno de México anunció el pasado 26 de marzo de 2026 el Programa de Atención Inmediata para la Protección de la Industria de Vehículos Pesados, encabezado por la Secretaría de Economía, donde se contempla recursos por 2,000 millones de pesos en incentivos fiscales, así como 250 millones de pesos en garantías crediticias a través de Nafin, con el potencial de movilizar hasta 6,000 millones de pesos en financiamiento total. El diseño de este programa busca apuntar de manera directa a los principales cuellos de botella que han afectado a la IFB en este segmento.

Entre los instrumentos más relevantes destaca la devolución inmediata de activos fijos, que permite deducir en un solo año la adquisición de vehículos pesados nuevos y que puede alcanzar hasta el 86% del valor del vehículo, de forma que se adelanten a decisiones de inversión y reactivar este componente de la IFB. Así mismo, el programa incluye esquemas de facilitación de crédito para “hombre-camión”—que se refiere a aquellas microempresas de transporte que cuentan con entre 1 a 5 camiones en su flota— y PYMEs, mediante garantías públicas que reducen el riesgo bancario y atacan uno de los principales frenos a la inversión, que son las barreras de acceso al financiamiento. Adicionalmente, se anunciaron medidas para reforzar el control a la importación de vehículos usados, mediante la actualización de precios estimados, así como la implementación de una nueva Norma Oficial Mexicana en materia de seguridad, lo que incentiva la renovación de flota y favorece la adquisición de unidades nuevas producidas en México.



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

**En conclusión**

En conjunto, la industria automotriz en México mostró durante el primer trimestre de 2026 un desempeño mixto. El segmento de vehículos ligeros registró avances moderados en ventas internas, producción y exportaciones, lo que permitió una ligera mejora en el balance agregado del sector frente a trimestres previos. No obstante, este desempeño sigue siendo acotado en términos absolutos y enfrenta riesgos relevantes, asociados a la desaceleración del consumo privado, el limitado dinamismo del empleo formal y ajustes recientes en la estructura del mercado, particularmente en lo relativo a las importaciones y la participación por país de origen.

En contraste, la industria de vehículos pesados continúa atravesando un periodo de debilidad prolongada, sin señales claras de recuperación estructural. Las atenuaciones recientes en algunas tasas anuales responden principalmente a efectos de base derivados de un inicio de 2025 particularmente débil, más que a un fortalecimiento genuino de la actividad. La persistente incertidumbre, el estancamiento de la inversión y los riesgos externos, en especial aquellos asociados a la relación comercial con Estados Unidos, seguirán limitando un repunte más dinámico del sector en el corto y mediano plazo, manteniendo un entorno de bajo crecimiento para la industria automotriz en su conjunto.

Ventas de Vehículos Ligeros por Empresa							
Razón Social	Marca	Marzo 2026	Var. Anual	Enero-Marzo 2026	Variación Acumulada	Participación 2026	Participación por Empresa 2026
Audi México, S.A. de C.V.	Audi	816	0.4%	2,184	5.7%	0.6%	0.6%
BMW de México, S.A. de C.V.	BMW	1,175	-8.8%	3,348	-8.4%	0.9%	1.1%
	MINI	298	-14.6%	829	-10.6%	0.2%	
Ford Motor Company, S.A. de C.V.	Ford Motor	4,130	2.2%	12,390	1.8%	3.2%	3.4%
	Lincoln	144	-16.3%	450	-8.9%		
General Motors de México, S. de R.L. de C.V.	General Motors	17,851	-0.9%	50,271	1.9%	13.2%	13.2%
Honda de México, S.A. de C.V.	Acura	70	-29.3%	204	-12.5%	0.1%	3.0%
	Honda	3,663	-3.2%	11,092	5.6%	2.9%	
Hyundai Motor de México, S. de R.L. de C.V.	Hyundai	4,730	10.6%	12,220	-1.2%	3.2%	3.2%
Isuzu Motors de México, S. de R.L.	Isuzu	274	110.8%	605	43.4%	0.2%	0.2%
Jaguar Land Rover México, S.A.P.I. de C.V.	Jaguar	-	-	-	-	-	0.1%
	Land Rover	203	2.0%	547	-0.2%	0.1%	
Kia Motors México, S.A. de C.V.	KIA	9,203	4.6%	27,437	4.3%	7.2%	7.2%
Mazda Motor de México, S. De R.L. de C.V.	Mazda	7,507	-17.0%	24,532	-6.3%	6.4%	6.4%
Mercedes Benz México, S. de R.L. de C.V.	Mercedes Benz	822	-39.1%	2,167	-36.0%	0.6%	0.6%
Mitsubishi Motors de México, S.A. de C.V.	Mitsubishi Motors	3,601	37.4%	8,252	22.4%	2.2%	2.2%
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Infiniti	133	29.1%	354	18.4%	0.1%	17.7%
	Nissan	22,171	-6.2%	67,130	2.7%	17.6%	
Renault México, S.A. de C.V.	Renault	2,565	5.9%	7,617	-2.8%	2.0%	2.0%
SAIC Motor México, S. de R.L. de C.V.	MG Motor	5,152	28.6%	14,504	30.6%	3.8%	3.8%
Stellantis México, S.A. de C.V.	Alfa Romeo	47	176.5%	84	31.3%	0.0%	6.6%
	Chrysler	6,356	24.9%	18,995	26.9%	5.0%	
	Fiat	446	-7.3%	992	-38.2%	0.3%	
	Peugeot	2,077	56.5%	5,095	14.4%	1.3%	
Subaru Automotriz México, S.A. de C.V.	Subaru	402	16.2%	1,081	18.8%	0.3%	0.3%
Suzuki Motor de México, S.A de C.V.	Suzuki	2,921	-14.5%	9,189	-11.9%	2.4%	2.4%
Toyota Motor Sales de México, S. de R.L. de	Lexus	224	-11.5%	686	11.7%	0.2%	8.0%
	Toyota	10,129	-7.0%	29,914	-0.6%	7.8%	
Volvo Group México, S.A. de C.V.	Volvo	371	-27.8%	1,041	-34.1%	0.3%	0.3%
Volkswagen De México, S.A. de C.V.	Bentley	2	0.0%	5	0.0%	0.0%	10.5%
	Porsche	292	14.5%	837	1.7%	0.2%	
	Seat	1,827	2.9%	5,807	5.8%	1.5%	
	Volkswagen	11,420	3.8%	33,477	-1.5%	8.8%	
<b>Empresas no afiliadas a AMIA</b>							
Autos Orientales Picacho S.A. Promotora de I	Motornation	102	-56.6%	351	-43.1%	0.1%	0.1%
Changan Auto México, S. de R.L. de C.V.	Changan	1,970	57.6%	5,250	73.0%	1.4%	1.4%
Emobility Operations, S. de R.L. de C.V.	Auteco	1	0.0%	13	85.7%	0.0%	0.0%
Geely Auto México Corporation, S. de R.L. de C.V.	Lynk&Co	203	0.0%	458	0.0%	0.1%	3.1%
	Geely	4,219	319.4%	10,782	272.2%	2.8%	
	Zeekr	173	0.0%	510	0.0%	0.1%	
Giant Motors Latinoamérica S.A. de C.V.	JAC	2,035	1.2%	5,760	-5.0%	1.5%	1.5%
Great Wall Motor México, S. de R.L. de C.V.	Great Wall Motor	1,158	-13.5%	3,499	-10.8%	0.9%	0.9%
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	221	-0.9%	319	-53.2%	0.1%	0.4%
	Jetour Soueast	465	511.8%	1,375	1709.2%	0.4%	
<b>Total general</b>		<b>131,569</b>	<b>2.4%</b>	<b>381,653</b>	<b>3.7%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Producción de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Marzo 2025	Marzo 2026	Var. Anual	Enero-Marzo 2025	Enero-Marzo 2026	Variación Acumulada	Participación 2026
Acura	3,664	3,059	-	9,105	7,798	-14.4%	0.9%
Audi	7,995	13,635	70.5%	22,670	36,466	60.9%	4.0%
Bmw	8,584	8,544	-0.5%	27,176	17,436	-35.8%	2.5%
Chrysler	35,960	38,637	7.4%	90,158	104,246	15.6%	11.3%
Ford Motor	35,840	34,213	-4.5%	102,732	101,013	-1.7%	10.0%
General Motors	80,217	76,443	-4.7%	210,215	219,355	4.4%	22.3%
Honda	13,043	16,264	24.7%	40,404	45,555	12.8%	4.7%
Jac	2,082	1,788	-14.1%	7,316	5,029	-31.3%	0.5%
Kia	22,750	26,600	16.9%	68,560	76,300	11.3%	7.7%
Mazda	18,958	14,395	-24.1%	57,324	39,217	-31.6%	4.2%
Mercedes Benz	4,966	5,096	2.6%	14,354	14,588	1.6%	1.5%
Nissan	50,376	42,022	-16.6%	171,192	124,351	-27.4%	12.2%
Toyota	27,279	27,730	1.7%	78,464	78,234	-0.3%	8.1%
Volkswagen	23,351	35,094	50.3%	64,830	99,706	53.8%	10.2%
<b>Total general</b>	<b>335,065</b>	<b>343,520</b>	<b>2.5%</b>	<b>964,500</b>	<b>969,294</b>	<b>0.5%</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Exportación de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Marzo 2025	Marzo 2026	Var. Anual	Enero-Marzo 2025	Enero-Marzo 2026	Variación Acumulada	Participación 2026
Acura	2,029	2,988	47.3%	2,565	7,658	198.6%	1.0%
Audi	5,788	17,911	209.5%	19,521	34,424	76.3%	5.8%
Bmw	7,622	4,968	-34.8%	19,327	12,298	-36.4%	1.6%
Chrysler	31,243	30,235	-3.2%	68,215	79,112	16.0%	9.8%
Ford Motor	37,235	37,268	0.1%	102,290	94,190	-7.9%	12.0%
General Motors	74,063	79,284	7.1%	186,368	195,214	4.8%	25.6%
Honda	19,333	16,862	-12.8%	48,244	45,060	-6.6%	5.4%
Kia	16,570	19,939	20.3%	51,909	58,679	13.0%	6.4%
Mazda	11,596	10,900	-6.0%	32,790	23,560	-28.2%	3.5%
Mercedes Benz	5,135	6,593	28.4%	10,656	12,705	19.2%	2.1%
Nissan	41,020	28,129	-31.4%	112,819	82,254	-27.1%	9.1%
Toyota	26,265	22,004	-16.2%	74,122	68,942	-7.0%	7.1%
Volkswagen	19,801	33,124	67.3%	47,776	81,535	70.7%	10.7%
<b>Total general</b>	<b>297,700</b>	<b>310,205</b>	<b>4.2%</b>	<b>776,602</b>	<b>795,631</b>	<b>2.5%</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Ventas Minoristas de Vehículos Pesados por Empresa									
Razón social	Marca	Segmento	Marzo 2026	Enero-Marzo 2026	Marzo 2025	Enero-Marzo 2025	Var. Anual	Var. Acum	Participación 2026
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	429	1,397	775	3,023	-44.6%	-53.8%	19.2%
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Carga	6	7	5	5	20.0%	40.0%	0.1%
		Pasajeros	9	33	12	16	-25.0%	106.3%	0.5%
Hino Motors Sales México	Hino	Carga	195	311	129	319	51.2%	-2.5%	4.3%
		Pasajeros	0	1	0	1	0.0%	0.0%	0.0%
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	230	572	242	361	-5.0%	58.4%	7.9%
		Pasajeros	4	4	2	2	100.0%	100.0%	0.1%
Kenworth Mexicana, S.A. de C.V.	Kenworth	Carga	626	1572	881	2737	-28.9%	-42.6%	21.6%
LDR Solutions	Foton	Carga	56	141	52	177	7.7%	-20.3%	1.9%
		Pasajeros	0	2	46	51	-100.0%	-96.1%	0.0%
Mack Trucks	Mack Trucks	Carga	38	117	4	48	850.0%	143.8%	1.6%
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	661	1491	645	2131	2.5%	-30.0%	20.5%
		Pasajeros	19	49	107	204	-82.2%	-76.0%	0.7%
Man Truck and Bus México S.A. de C.V.	MAN	Carga	6	17	9	53	-33.3%	-67.9%	0.2%
		Pasajeros	0	0	1	1	-100.0%	-100.0%	0.0%
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	140	400	211	707	-33.6%	-43.4%	5.5%
Scania Comercial, S.A. de C.V.	Scania	Carga	100	181	63	168	58.7%	7.7%	2.5%
		Pasajeros	90	226	90	326	0.0%	-30.7%	3.1%
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	79	229	120	360	-34.2%	-36.4%	3.1%
		Pasajeros	73	203	51	163	43.1%	24.5%	2.8%
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	65	166	76	161	-14.5%	3.1%	2.3%
Volvo Trucks	Volvo Trucks	Carga	2	7	0	0	-	-	0.1%
<b>No afiliadas a la ANPACT</b>									
Emobility Operations, S. de R.L de C.V.	Auteco	Carga	11	28	0	0	-	-	0.38%
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	36	85	41	178	-12.20%	-52.25%	1.17%
Yutong de México, S.A. de C.V.	Yutong	Pasajeros	26	38	0	0	-	-	0.52%
<b>Total general</b>			<b>2,901</b>	<b>7,277</b>	<b>3,562</b>	<b>11,192</b>	<b>-18.56%</b>	<b>-34.98%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Ventas Mayoristas de Vehículos Pesados por Empresa									
Razón social	Marca	Segmento	Marzo 2026	Enero-Marzo 2026	Marzo 2025	Enero-Marzo 2025	Var. Anual	Var. Acum	Participación 2026
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	313	778	278	1,296	13%	-40.0%	12.0%
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Carga	2	6	0	0	-	-	0.1%
		Pasajeros	2	28	0	0	-	-	0.4%
Hino Motors Sales México	Hino	Carga	262	341	0	0	-	-	5.2%
		Pasajeros	0	0	0	0	-	0.0%	0.0%
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	261	676	328	406	-20.4%	66.5%	10.4%
		Pasajeros	4	4	2	2	100.0%	100.0%	0.1%
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	558	1580	1133	3362	-50.8%	-53.0%	24.3%
LDR Solutions	Foton	Carga	51	110	27	83	88.9%	32.5%	1.7%
		Pasajeros	0	0	2	11	-100.0%	-100.0%	0.0%
Mack Trucks	Mack Trucks	Carga	16	50	10	42	60.0%	19.0%	0.8%
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	856	1380	272	977	214.7%	41.2%	21.2%
		Pasajeros	82	123	0	0	-	-	1.9%
Man Truck and Bus México S.A. de C.V.	MAN	Carga	1	1	0	0	-	-	0.0%
		Pasajeros	0	0	0	0	-	0.0%	0.0%
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	132	247	373	748	-64.6%	-67.0%	3.8%
Scania Comercial, S.A. de C.V.	Scania	Carga	100	181	63	168	58.7%	7.7%	2.8%
		Pasajeros	90	226	90	326	0.0%	-30.7%	3.5%
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	82	335	101	150	-18.8%	123.3%	5.2%
		Pasajeros	45	141	0	20	-	605.0%	2.2%
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	65	166	76	161	-14.5%	3.1%	2.6%
Volvo Trucks	Volvo Trucks	Carga	0	8	0	0	-	-	0.1%
<b>No afiliadas a la ANPACT</b>									
Emobility Operations, S. de R.L de C.V.	Auteco	Carga	0	15	0	0	-	-	0.23%
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	36	62	41	178	-12.20%	-65.17%	0.95%
Yutong de México, S.A. de C.V.	Yutong	Pasajeros	26	38	0	0	-	-	0.58%
<b>Total general</b>			<b>2,984</b>	<b>6,496</b>	<b>2,796</b>	<b>7,930</b>	<b>6.72%</b>	<b>-18.08%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Producción de Vehículos Pesados por Empresa									
Razón social	Marca	Segmento	Producción Marzo 2026	Producción Enero-Marzo 2026	Producción Marzo 2025	Producción Enero-Marzo 2025	Producción Var. Anual	Producción Var. Acum	Participación 2026
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.	Freightliner	Carga	8366	17647	8251	24387	1.39%	-27.64%	61.35%
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Pasajeros	7	25	6	6	16.67%	316.67%	0.09%
Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.	Hino	Carga	47	118	22	22	113.64%	436.36%	0.41%
Isuzu Motors de México, S. de R. L.	Isuzu	Carga	192	354	144	192	33.33%	84.38%	1.23%
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	748	2277	1632	5012	-54.17%	-54.57%	7.92%
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	Carga	16	58	35	247	-54.29%	-76.52%	0.20%
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	2904	7515	3074	10474	-5.53%	-28.25%	26.13%
		Pasajeros	86	133	0	0	-	-	0.46%
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	123	275	255	714	-51.76%	-61.48%	0.96%
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	19	96	31	97	-38.71%	-1.03%	0.33%
		Pasajeros	47	100	0	0	-	-	0.35%
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	62	167	62	165	0.00%	1.21%	0.58%
<b>Total general</b>			<b>12,617</b>	<b>28,765</b>	<b>13,512</b>	<b>41,316</b>	<b>-6.62%</b>	<b>-30.38%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Publicación de Estudios Económicos de Scotiabank – [Eduardo Suárez](#), [Rodolfo Mitchell Cervera](#), [Miguel A. Saldaña Blanco](#), [Martha Alejandra Córdova Méndez](#), [Cynthia Hernández González](#)

Visita nuestra [página](#) o [contáctanos](#).

Este documento, elaborado por la Dirección de Estudios Económicos, y dirigido exclusivamente a personas que radican en el territorio mexicano, es publicado con la única intención de proporcionar información y análisis con base en las fuentes que se consideran fidedignas y que, sin embargo, no garantizan su veracidad. Las opiniones, estimaciones y proyecciones contenidas aquí reflejan el punto de vista personal de los economistas y analistas de Scotiabank Inverlat señalados en el presente documento, no el de un área de negocio en particular y no necesariamente una opinión institucional. Dichas opiniones pueden modificarse de acuerdo con los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales, y no deben ser consideradas como una declaración unilateral de la voluntad, ni ser interpretadas como una oferta, sugerencia o invitación para comprar o vender valor alguno, o como una oferta, invitación o sugerencia para contratar los servicios de Scotiabank Inverlat. Asimismo, el presente análisis no puede ser entendido como una Asesoría de Inversiones ya que no constituye en forma alguna, una recomendación personalizada a quien lo recibe, por lo que la decisión de inversión sobre alguna o alguna (s) emisora (s) mencionada(s) en el presente análisis es responsabilidad exclusiva del cliente en función de su perfil de inversión. Este documento es de libre distribución de acuerdo con "Prácticas de Venta". La compensación de los analistas que elaboraron el documento depende, entre otros factores, de la rentabilidad y la utilidad generada por todas las áreas de Scotiabank Inverlat, pero no por un negocio o área de negocio en particular. La compensación de los analistas no se relaciona con una recomendación en particular; la compensación, entre otros factores, depende de la asertividad de las estimaciones y recomendaciones contenidas en este documento. Los analistas no reciben compensación alguna por parte de las emisoras de los valores que se describen en este reporte. Asimismo, los analistas no percibieron compensación alguna de personas distintas al Grupo Financiero Scotiabank Inverlat o de sus subsidiarias y/o afiliadas con respecto a la elaboración de este reporte. Alguna de las empresas del Grupo Financiero Scotiabank Inverlat puede realizar inversiones por cuenta propia en los valores descritos en este reporte. Scotiabank Inverlat o alguna otra empresa del Grupo pueden tener alguna relación de negocios con las emisoras de los valores contenidos en este reporte (agente colocador, agente estructurador, representante común, asesor financiero, servicios financieros, etc.). La Dirección de Estudios Económicos es un área independiente de las áreas de negocio, incluyendo el área de Operaciones y de Banca de Inversión y, no recibe remuneración, directriz, o de cualquier forma, influencia alguna por parte de las áreas de negocio que pueda afectar en cualquier sentido las opiniones contenidas en este documento. Este documento no puede fotocopiarse, ser utilizado por cualquier medio electrónico o bien ser reproducido por algún otro medio o método en forma parcial o total; tampoco puede ser citado o divulgado sin la previa autorización de la Dirección de Estudios Económicos de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, S.A. de C.V. Los servicios de Scotia Inverlat Casa de Bolsa no están disponibles para personas en los Estados Unidos de América, salvo Inversionistas Institucionales Mayores (Major Institutional Investors) o Corredores Registrados (Registered Broker Dealers).