

THE GLOBAL AUTOMAKER RATING 2024/2025

Who is leading the transition
to electric vehicles?

Chang Shen, Ilma Fadhil, Zifei Yang, Anh Bui, Marta Negri, and Stephanie Searle

icct

CONSEJO INTERNACIONAL
DE TRANSPORTE LIMPIO

▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPX	▲	+22.3	+0.63%	1.0950	CHF	▼	-0.0
▼	+29.42	+0.22%	23500	NIY	▼	-102	-0.45%	0.0094	JPY	▲	+0.0
▲	+0.202	+0.14%	0.0094	JPY	▲	+0.008	+0.08%	1.2895	JBP	▼	-0.0
▲	+0.062	+0.07%	143.37	PLS	▲	+0.202	+0.14%	40.54	WTI	▲	+0.7
▼	-0.003	-0.03%	13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	13.32	VIX	▼	-0.0

Acerca del ICCT y este informe

El Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés) es una organización independiente y sin fines de lucro que ofrece investigaciones rigurosas y análisis de políticas imparciales y de primer nivel sobre transporte limpio. Su trabajo está dirigido a funcionarios gubernamentales, representantes de la sociedad civil y actores clave de la industria.

Nuestra misión es mejorar el desempeño ambiental y la eficiencia energética del transporte terrestre, marítimo y aéreo, en beneficio de la salud pública y como contribución a la mitigación del cambio climático. A nivel global, el ICCT es la organización de investigación líder dedicada exclusivamente al desarrollo de políticas sobre combustibles y vehículos más limpios, y a la descarbonización del sector transporte con una visión clara hacia mediados de siglo.

Si bien el ICCT tradicionalmente apoya a los responsables de formular políticas públicas y a los entes reguladores en el diseño de normas para reducir las emisiones del transporte, este informe está dirigido a un público más amplio. Creemos que el mismo enfoque que aplicamos para respaldar la creación de políticas—es decir, ofrecer datos y análisis oportunos y de alta calidad a quienes toman decisiones—también puede servir para informar a los inversionistas, al sector financiero en general, a los consumidores y a las compañías automotrices, en un momento clave para el futuro de la industria.

Este informe compara a los principales fabricantes de automóviles del mundo en su transición hacia vehículos de cero emisiones. Nuestra evaluación puede resultar valiosa para inversionistas y agencias de calificación, así como para consumidores interesados en conocer el nivel de compromiso de cada empresa con la descarbonización de sus productos y cadenas de suministro. Las propias compañías automotrices—todas con compromisos públicos hacia la neutralidad de carbono—también pueden encontrar en esta evaluación, transparente y basada en datos, una herramienta útil para identificar oportunidades de mejora. Desde el ICCT, seguiremos actualizando esta clasificación en los próximos años, manteniendo nuestro enfoque riguroso y basado en evidencia.

Descargo de responsabilidad

El presente informe del ICCT tiene un carácter exclusivamente informativo. Aunque el ICCT se ha esforzado por organizar y presentar datos provenientes de múltiples fuentes externas de manera equilibrada y neutral, la selección, interpretación, ponderación y presentación de las métricas en esta calificación reflejan evaluaciones y opiniones subjetivas del propio ICCT.

Asimismo, aunque el ICCT ha utilizado únicamente fuentes de datos que considera confiables, y ha tomado medidas para verificar la información con los fabricantes de automóviles e identificar sus fuentes en favor de la transparencia y la trazabilidad, no puede garantizar la exactitud de los datos recopilados y publicados por terceros.

Este informe no debe interpretarse de otro modo.

Agradecimientos

Agradecemos los valiosos comentarios de varios colegas, entre ellos los miembros del equipo del ICCT Amit Bhatt, Dan Rutherford, Georg Bieker, Hui He, Jan Dornoff, Josh Miller, Michael Doerrer, Peter Mock, Peter Slowik, Rachel Muncrief, Drew Kodjak y Tim Dallmann; los miembros de la junta del ICCT Anthony Eggert y Margo Oge; y los revisores externos Cato Sandford, Chris Malins y Josie Phillips (todos de Cerulogy), Danielle Gagne (Partnership Project), Michael Kodransky (Ceres), Pengfei Yang (China Automotive Engineering Research Institute) y Robert Spivey (Valens Research).

Por último, agradecemos a Crux Alliance y a ClimateWorks Foundation por el apoyo financiero a este trabajo. Las opiniones, hallazgos, conclusiones o recomendaciones expresadas en este documento corresponden exclusivamente a los autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de Crux Alliance ni de ClimateWorks Foundation.

International Council on Clean Transportation

1500 K Street NW Suite 650
Washington DC 20005 USA

communications@theicct.org | www.theicct.org | [@TheICCT](https://www.instagram.com/TheICCT)

© 2025 International Council on Clean Transportation

RESUMEN EJECUTIVO

En 2024, los vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés) representaron cerca del 20% de las ventas globales de vehículos ligeros, la mayor participación global registrada hasta la fecha. Las ventas absolutas también continúan en ascenso. De 2022 a 2023, hubo un aumento del 26% en las ventas globales de EV y, de 2023 a 2024, un aumento del 27% (Fadhil y Shen, 2025). La electrificación avanza con un impulso notable. Durante la próxima década, los fabricantes de automóviles de todo el mundo competirán por liderar una rápida transición hacia vehículos de cero emisiones (ZEV, por sus siglas en inglés), a medida que los sistemas de propulsión eléctricos se vuelven más económicos y atractivos que los motores de combustión interna.

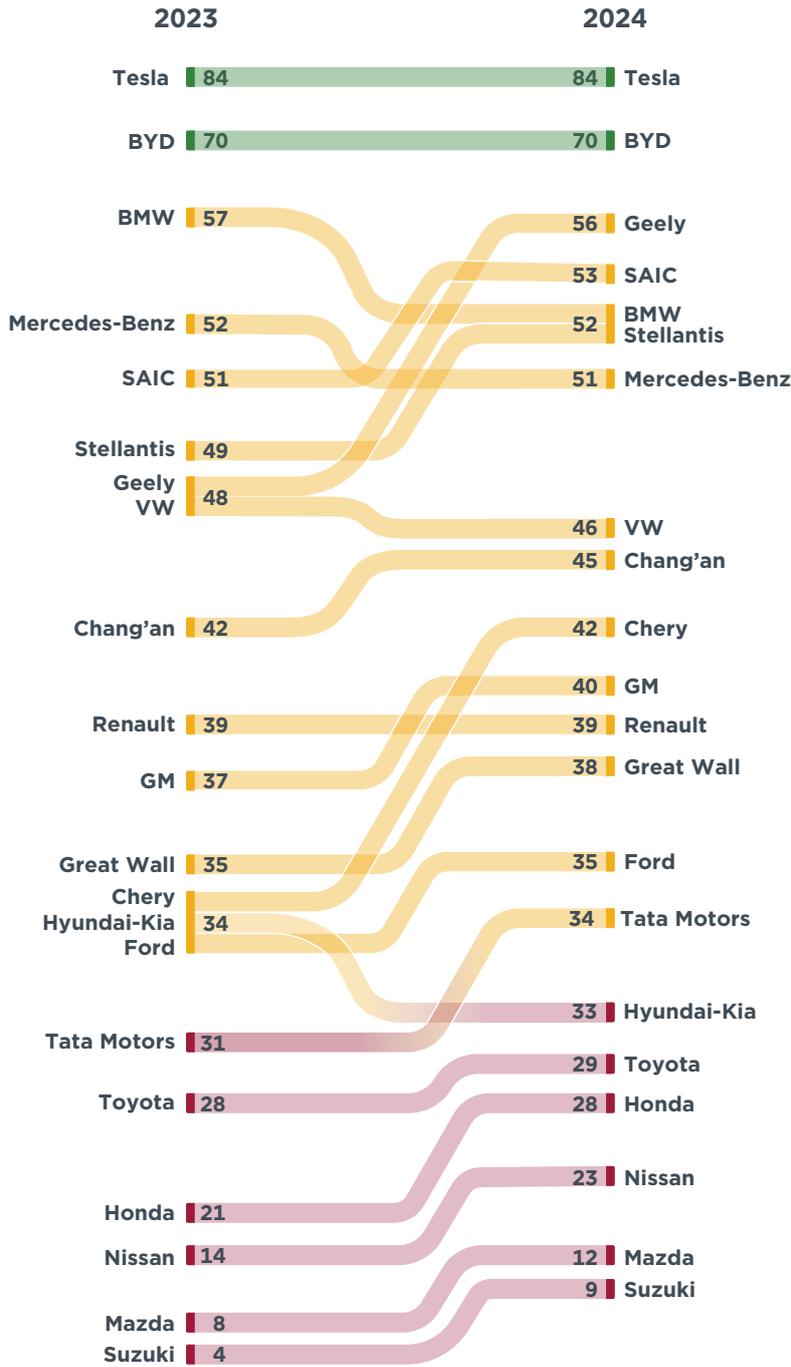
Esta tercera edición del informe Clasificación Global de Fabricantes de Automóviles del ICCT evalúa cómo se posicionan los principales fabricantes de automóviles del mundo en la transición hacia los modelos ZEV, es decir, los vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés) y los vehículos eléctricos con celdas de combustible (FCEV, por sus siglas en inglés). Centrándonos en los 21 principales fabricantes de vehículos ligeros del mundo según sus ventas en 2024, utilizamos 10 métricas diseñadas específicamente para reflejar los esfuerzos y estrategias de las automotrices en la transición de sus flotas hacia vehículos sin emisiones por el tubo de escape y avanzar en la descarbonización de sus procesos de manufactura. En el análisis de este año, incorporamos una nueva métrica sobre el uso de acero verde, actualizamos la métrica de reciclaje y reutilización de baterías para considerar el progreso real alcanzado, en lugar de solo los anuncios, y revisamos la metodología utilizada para estimar el desempeño en condiciones reales de los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV, por sus siglas en inglés) en China, con base en las investigaciones más recientes. No obstante, la consistencia de nuestro marco de evaluación permite monitorear el progreso de los fabricantes desde 2023 hasta 2024.

La Figura ES1 compara nuestras calificaciones de 2023 (puntajes numéricos) con los resultados de 2024. Los fabricantes de automóviles se presentan ordenados de mayor a menor puntuación. Los fabricantes “líderes”, representados en verde, obtuvieron puntajes dentro del tercio superior de la clasificación (66,7-100). Los fabricantes “en transición”, en amarillo, se ubicaron en el tercio medio (33,4-66,6). Por último, los fabricantes “rezagados”, en rojo, se posicionaron en el tercio inferior (0-33,3).

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
82550	IBV	▲	+1235	+1.27%	3511.8	SPY	▲	+22.3	+0.63%	1.0850	CHF	▼	-0.003	-0.03%

Figura ES1

Clasificación Global de Fabricantes de Automóviles, puntajes de 2023 frente a 2024



CONSEJO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPIO [THEICCT.ORG](https://www.theicct.org)

La mayoría de los fabricantes de automóviles mejoraron su desempeño con respecto a 2023. En total, 14 fabricantes registraron un aumento en sus puntajes, cuatro mostraron una disminución y tres se mantuvieron sin cambios. Los principales hallazgos del análisis revelan que:

Tata Motors es el primer fabricante de automóviles en pasar de “rezagado” a “en transición”. En 2024, Tata presentó nuevos modelos de vehículos eléctricos que ampliaron y diversificaron su portafolio. Tata y su subsidiaria Jaguar Land Rover además intensificaron sus esfuerzos en reciclaje y reutilización de baterías en los

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	-0.003	-0.03%
82550	IBV	+1235	+1.27%	3511.8	SPY	+22.3	+0.43%	1.0850	CHF	-0.003	-0.03%

principales mercados. Por su parte, **Hyundai-Kia**, que durante los últimos dos años estuvo en el límite entre “rezagado” y “en transición”, descendió a la categoría de “rezagado” en la clasificación de este año, en parte por no haber reportado avances en materia de reciclaje y reutilización de baterías.

En 2024, BYD superó por primera vez al colíder Tesla en ventas de vehículos eléctricos de batería. De 2023 a 2024, BYD continuó expandiéndose en los seis principales mercados analizados en este informe; sus ventas de vehículos eléctricos de batería (BEV) crecieron un 25% y sus ventas combinadas de BEV y vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) aumentaron un 47%. La clasificación de Tesla se mantuvo sin variaciones, ya que sus ventas totales no variaron significativamente de un año a otro.

Geely y Chery, ambos en el grupo “en transición”, mostraron la mayor mejora en sus puntajes en comparación con 2023. Geely y Chery incrementaron su cuota de ventas equivalentes a vehículos de cero emisiones (ZEV) en 12 y 9 puntos porcentuales, respectivamente, además de lanzar nuevos modelos. Ambos orientaron sus ventas hacia modelos de mayor rendimiento, lo que mejoró el desempeño promedio de sus nuevas flotas de vehículos eléctricos de batería (BEV). Por su parte, GM, también en el grupo “en transición”, introdujo nuevos modelos BEV que elevaron su puntaje promedio de desempeño ZEV y contribuyeron significativamente al aumento de su puntuación general.

Los fabricantes de automóviles con sede en Japón y la República de Corea siguen rezagados, aunque Honda y Nissan han mostrado avances. Honda lanzó su primer modelo BEV, el Prologue, en Estados Unidos, y sus ventas generaron mejoras sustanciales en todas las métricas de desempeño asociadas a los BEV de la compañía. Por su parte, Nissan reforzó su compromiso con los vehículos de cero emisiones (ZEV) al desvincular su meta de alcanzar un 40% de ventas de ZEV para 2030 de un objetivo anunciado anteriormente que también incluía vehículos híbridos convencionales.

La Tabla ES1 presenta las calificaciones completas de los 21 fabricantes en 2024 e identifica los cambios en sus puntajes respecto de 2023. Nuestras 10 métricas se agrupan en tres pilares: dominio del mercado, desempeño tecnológico y visión estratégica. Las métricas se ponderan de manera equitativa dentro de cada pilar, y la clasificación general de cada fabricante se obtiene mediante un promedio simple de los tres pilares. Para el puntaje general de 2024 y para cada métrica, el número a la izquierda representa la puntuación final en 2024, mientras que las flechas y los números adyacentes indican los cambios respecto a 2023.

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
83550	IBV	▲	+1235	+1.27%	3511.8	SPY	▲	+22.3	+0.62%	1.0850	CHF	▼	-0.003	-0.03%

Tabla ES1

Puntajes generales, Clasificación Global de Fabricantes de Automóviles 2024

Fabricante de Equipos Originales	Panorama general 2024		DOMINIO DE MERCADO		DESEMPEÑO TECNOLÓGICO					VISIÓN ESTRATÉGICA		
			Participación en ventas de vehículos de cero emisiones	Cobertura de clases de vehículos de cero emisiones	Consumo de energía	Velocidad de carga	Rango de autonomía	Acero verde	Reciclaje de batería/reuso de batería	Meta de vehículos de cero emisiones	Inversión en vehículos de cero emisiones	Compensación ejecutiva
Tesla	LEADERS	84	100	46	82 ▼	100	100	20	100	100	100	100
BYD		70	75 ▼	76 ▼	65 ▼	25	60 ▼	15	99 ▼	75 ▼	73 ▲	100
Geely	TRANSITIONERS	56 ▲	42 ▲	94 ▲	51 ▲	47 ▲	63 ▲	44	97 ▼	76 ▼	46 ▲	1 ▼
SAIC		53 ▲	47 ▲	100	61 ▲	14 ▲	29 ▲	16	84 ▲	71 ▼	63 ▼	0
BMW		52 ▼	19 ▲	54 ▼	70 ▼	51 ▼	87 ▼	78	84 ▼	68 ▼	18 ▲	52 ▼
Stellantis		52 ▲	8 ▼	70 ▲	33 ▲	29 ▼	38 ▲	25	97 ▼	100	19 ▲	100
Mercedes-Benz		51 ▼	14 ▼	52 ▲	49 ▼	44 ▲	84 ▲	100	91 ▼	89 ▼	42	12 ▼
VW		46 ▼	10 ▼	59	60 ▼	48 ▼	88 ▲	62	78 ▼	79	23 ▲	8
Chang'an		45 ▲	34 ▲	77 ▼	52 ▲	18 ▲	41 ▲	16	50 ▼	94 ▲	36	0
Chery		42 ▲	27 ▲	92 ▲	60 ▲	37 ▲	59 ▲	16	49 ▼	51 ▼	15 ▼	0
GM		40 ▲	6 ▲	17 ▼	75 ▲	51 ▲	94 ▲	53	82 ▲	89 ▲	9 ▼	15 ▼
Renault		39	9 ▼	72 ▼	49 ▲	21 ▲	36 ▲	25	93 ▼	66 ▼	11	17 ▼
Great Wall		38 ▲	26 ▲	47 ▲	39 ▼	25 ▲	49 ▼	16	99 ▼	88 ▼	6 ▲	0
Ford		35 ▲	5 ▲	30	15 ▼	48	85 ▼	72	79 ▼	60 ▼	11	11
Tata Motors		34 ▲	9 ▲	35 ▲	100	5	45 ▲	0	94 ▲	63 ▼	22 ▲	5 ▲
Hyundai-Kia	LAGGARDS	33 ▼	7	28 ▼	40 ▲	76 ▼	73 ▲	23	61 ▼	53 ▼	24 ▲	0
Toyota		29 ▲	2	23 ▼	75 ▲	39 ▲	82	18	68 ▲	48	10 ▲	0
Honda		28 ▲	2 ▲	11 ▲	69 ▲	49 ▲	89 ▲	9	36 ▼	60 ▼	20 ▲	5 ▲
Nissan		23 ▲	4 ▼	29 ▲	16 ▼	24 ▲	37 ▲	27	34 ▲	60 ▲	13 ▲	5
Mazda		12 ▲	2	3	8 ▲	21 ▲	10 ▲	45	0	38	13 ▼	0
Suzuki		9 ▲	0	0	N/A	N/A	N/A	28	0	32	4	0

Note: ▲ indicates score increase compared with 2023; ▼ indicates score decrease compared with 2023.

13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP ▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR ▼	-0.003	-0.03%	13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP ▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR ▼	-0.003	-0.03%
93550	IBV ▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPY ▲	+22.3	+0.43%	10950	CHE ▼	-0.003	-0.03%	93550	IBV ▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPY ▲	+22.3	+0.43%	10950	CHE ▼	-0.003	-0.03%

Los fabricantes de automóviles con sede en China lideran ampliamente el mercado de vehículos de cero emisiones (ZEV). Geely y SAIC alcanzaron una participación del 50% en ventas de vehículos eléctricos (incluyendo vehículos de batería e híbridos enchufables) antes de aplicar nuestros factores de ajuste para los PHEV. Así, ambas compañías lograron un año antes su meta de alcanzar el 50% de ventas de vehículos eléctricos para 2025. Además, Geely, SAIC, Chang'an, Chery y Great Wall incrementaron sus cuotas de ventas equivalentes a vehículos de cero emisiones (ZEV) entre 6 y 12 puntos porcentuales de 2023 a 2024, mientras que otros fabricantes mostraron avances mucho menores o incluso retrocesos en esta métrica. Los cinco primeros fabricantes con mayor cobertura en la clase de cero emisiones (ZEV) fueron todas compañías con sede en China, lo que sugiere que una mayor variedad de modelos disponibles impulsa sus mayores volúmenes de ventas de vehículos eléctricos. Además de Geely y Chery, Tata Motors y Honda fueron los únicos otros dos fabricantes que diversificaron significativamente su oferta de modelos de cero emisiones (ZEV).

Hubo una mejora generalizada entre los fabricantes de automóviles en el rendimiento de los vehículos de cero emisiones (ZEV). La gran mayoría obtuvo puntajes más altos en consumo de energía (16 de 21 mejoraron en esta métrica), velocidad de carga (16 de 21) y autonomía de conducción (17 de 21). GM y Honda lograron avances significativos al incorporar modelos de vehículos eléctricos de batería (BEV) de alto rendimiento que contribuyeron a elevar sus puntajes. Por su parte, Geely, Chang'an y Chery, que ya contaban con una oferta diversa de modelos, mejoraron sustancialmente al introducir nuevas líneas de vehículos eléctricos de alto rendimiento o al aumentar de ventas de sus marcas de alto desempeño ya existentes.

Los fabricantes de automóviles que en evaluaciones anteriores habían mostrado un mayor esfuerzo por adoptar energías renovables en sus procesos de fabricación obtuvieron puntajes relativamente más altos en la nueva métrica de acero verde incluida en esta edición. Entre ellos se destacan Mercedes-Benz, BMW y Volkswagen. Además, Ford y GM registraron buenos resultados en esta métrica gracias a una mayor divulgación pública de sus metas y acciones. Los cinco fabricantes han asumido algún tipo de compromiso con el uso de acero verde en sus procesos de producción para el 2030, ya sea estableciendo objetivos concretos y/o asegurando acuerdos de compra.

En cuanto a la visión estratégica de los fabricantes de automóviles respecto a los vehículos de cero emisiones (ZEV), el año 2024 presentó resultados mixtos. Aunque Nissan avanzó al establecer una meta centrada exclusivamente en vehículos de cero emisiones (ZEV), y tanto Chang'an como Hyundai-Kia incrementaron ligeramente sus objetivos en esta materia, otras marcas como Ford, Tata Motors, Dacia (Renault), Mini (BMW) y Volvo Cars (Geely) redujeron o eliminaron sus metas de vehículos de cero emisiones (ZEV). Ninguno de los 21 fabricantes evaluados incrementó significativamente sus inversiones en vehículos de cero emisiones (ZEV) durante 2024. Por primera vez, Honda vinculó la remuneración de su alta dirección a una métrica de emisiones de dióxido de carbono. En contraste, GM eliminó el desarrollo de vehículos eléctricos del componente de incentivos a largo plazo de su plan de compensación ejecutiva.

Los fabricantes de automóviles están incrementando la transparencia en torno a sus estrategias y cadenas de suministro. En esta edición, recibimos respuestas de 12 fabricantes que validaron la información utilizada en el análisis o proporcionaron datos adicionales, lo que representa un aumento frente a los nueve que respondieron en el informe de 2022. Además, Geely vinculó los incentivos de remuneración ejecutiva a metas anuales de reducción de carbono, algo que no había sido revelado en informes anteriores. Asimismo, los fabricantes están compartiendo más información sobre sus cadenas de suministro de acero, lo cual influyó en el indicador de acero verde incluida en este informe.

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	-0.003	-0.03%
83550	IBV	+1235	+1.27%	3511.8	SPX	+22.3	+0.43%	1.0850	CHF	-0.003	-0.03%

Por último, aunque este aspecto no forma parte de nuestra evaluación, **observamos que la mayoría de los fabricantes aún deben acelerar la adopción de vehículos de cero emisiones (ZEV) para cumplir con las principales regulaciones.** Solo Tesla, BYD, Geely y SAIC alcanzaron o superaron las cuotas promedio de ventas de vehículos eléctricos por flota exigidas por las normativas o metas gubernamentales establecidas en los principales mercados. La forma en que los fabricantes interactúan con los gobiernos sobre estas regulaciones también refleja su nivel de compromiso con la transición hacia vehículos de cero emisiones (ZEV). Ford se destacó por su respaldo público a políticas clave, mientras que las declaraciones de Stellantis respecto de las regulaciones parecen estar desalineadas con su ambicioso objetivo de cero emisiones (ZEV). En el caso de Toyota, su historial de cabildeo en contra de políticas favorables a los vehículos de cero emisiones (ZEV) es consistente con su bajo puntaje en este informe.

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
82550	IBV	▲	+1235	+1.27%	3511.8	SPY	▲	+22.3	+0.63%	1.0850	CHF	▼	-0.003	-0.03%



icct
CONSEJO INTERNACIONAL
DE TRANSPORTE LIMPIO