

¿Cómo están financiando los peruanos la compra de VEHÍCULOS?

SEBASTIAN PAZ*

En este artículo se examina el desacople reciente entre las ventas de vehículos y el crédito vehicular en el Perú, en un contexto de récords históricos de comercialización. Se argumenta que esta desconexión respondería a un cambio en las modalidades de financiamiento utilizadas por los hogares, quienes estarían optando por créditos de libre disponibilidad, tarjetas de crédito o efectivo. Esta preferencia no obedece a menores tasas de interés, sino a la mayor flexibilidad y menor complejidad del proceso de solicitud frente al crédito vehicular tradicional.



* Especialista, Departamento de Estadísticas Monetarias del BCRP

sebastian.paz@bcrp.gob.pe

En los últimos meses, el mercado de vehículos livianos¹ en el Perú ha mostrado un comportamiento llamativo: a pesar de que la venta de automóviles nuevos alcanza cifras históricas, el crédito vehicular, que tradicionalmente ha sido una de las fuentes prin-

cipales de financiamiento para su adquisición, viene registrando una desaceleración.

Durante varios años, el crecimiento del mercado automotor estuvo estrechamente vinculado a la expansión del crédito vehicular. En un contexto de mayor acceso al sistema financiero, tasas de interés relativamente bajas y una oferta creciente de productos crediticios, la compra de un vehículo nuevo se volvió cada vez más accesible para un mayor número de hogares. Sin embargo, esta relación parece haberse debilitado recientemente.

En el presente artículo se exploran las posibles razones detrás de este desacople entre ventas de vehículos y el crédito vehicular. En particular, se analiza la hipótesis de que los hogares estarían recurriendo a formas alternativas de financiamiento, como créditos de consumo para libre disponibilidad, tarjetas de crédito u otros mecanismos, en respuesta al proceso de solicitud percibido como costoso inherente del crédito vehicular. Comprender este cambio resulta relevante no solo para interpretar la evolución reciente del mercado automotor, sino también para tener una visión más completa sobre cómo las familias financiarían sus decisiones de consumo.

Durante más de una década, la evolución del mercado de vehículos livianos y del crédito vehicular han mostrado una trayectoria similar. En un contexto de mayor bancarización y ampliación de la oferta crediticia, el crecimiento de las ventas de vehículos fue acompañado por un aumento sostenido del financiamiento crediticio específico para este tipo de compras. Al comparar las tasas de crecimiento interanual del crédito vehicular y el de las ventas de vehículos, se aprecia que ambos indicadores tendían a moverse en la misma dirección. Incluso en los años posteriores al

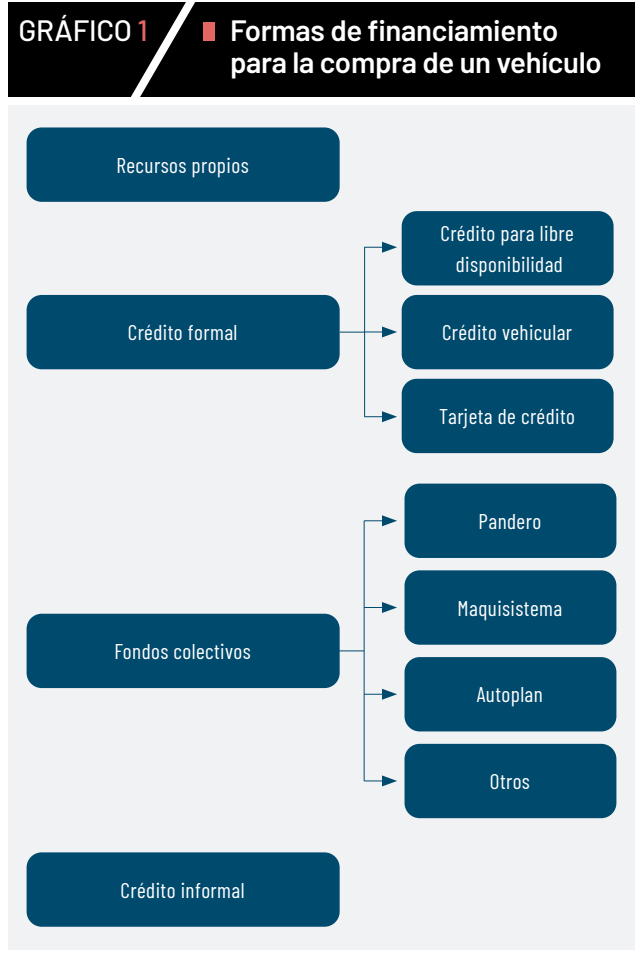
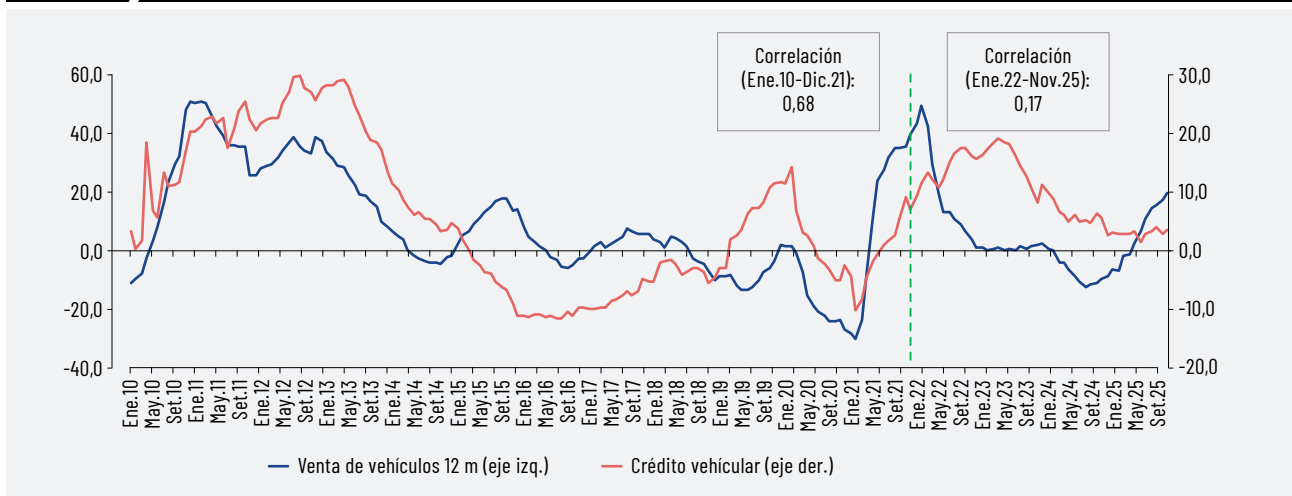


GRÁFICO 2 ■ Crecimiento interanual del crédito vehicular y de la venta de vehículos livianos¹



1/ SE CONSIDERA EL CRECIMIENTO INTERANUAL DE LA VENTA ACUMULADA EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES DE LOS VEHÍCULOS LIVIANOS. EL SALDO DE CRÉDITO CORRESPONDE AL OTORGADO POR LAS EMPRESAS BANCARIAS, CAJAS MUNICIPALES, CAJAS RURALES Y EMPRESAS FINANCIERAS. EL SALDO EN DÓLARES ES EVALUADO AL TIPO DE CAMBIO CONSTANTE: S/ 3,77 POR USD.
FUENTE: BCRP DATA Y ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ.

1 Incluye automóviles, camionetas, pick ups, furgonetas, station wagon, SUV y todoterrenos.

confinamiento, conforme la actividad económica fue normalizándose, el crédito vehicular mantuvo una evolución alineada con la dinámica de las ventas y pareció acompañar de cerca el proceso de recuperación del mercado automotor. La elevada sincronización entre ambas sugiere que los periodos de mayor dinamismo en las ventas solían coincidir con un mayor crecimiento del crédito vehicular.

Más allá de su relación con el crédito, resulta importante destacar el notable desempeño reciente del mercado automotor. En 2025, la venta de vehículos livianos alcanzó niveles históricamente altos, superando incluso los máximos observados en periodos previos de fuerte crecimiento económico. En particular, durante los primeros once meses de 2025, la venta de estos fue de 168 857 unidades, lo que representó un incremento de 21,6 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior y constituyó la cifra más alta registrada en los últimos quince años para un periodo comparable.

No obstante, este patrón de evolución conjunta entre las ventas y el crédito ha comenzado a debilitarse aproximadamente desde enero de 2022. A pesar de que la venta de vehículos livianos ha continuado mostrando un desempeño sólido, que incluye un crecimiento interanual positivo de 11,1 por ciento en noviembre de 2025², el financiamiento crediticio específico destinado a la compra de vehículos ha perdido dinamismo, marcando un quiebre respecto a la relación observada en años previos.

En particular, a nivel de las Otras Sociedades Creadoras de Depósito³ (OSCD), el crecimiento interanual del crédito vehicular alcanzó un máximo de 19,4 por ciento en mayo de 2023. Sin embargo, desde entonces se ha observado una desaceleración persistente, con tasas de crecimiento que en promedio se han ubi-

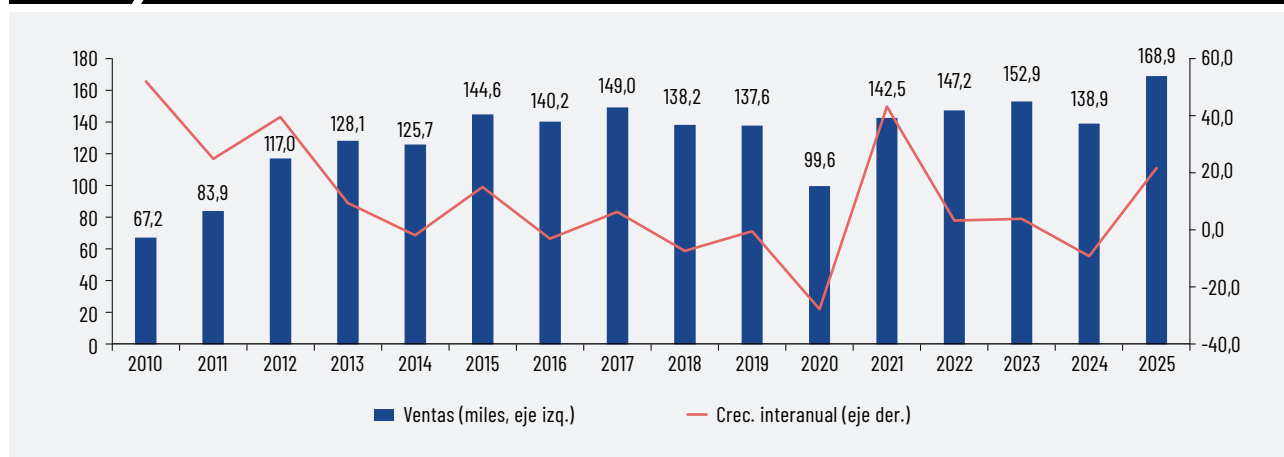
cado en torno al 3,0 por ciento, sin mostrar señales claras de recuperación.

Al respecto, la Asociación Automotriz del Perú (AAP) resalta que, si bien el financiamiento vehicular registró un crecimiento significativo durante 2023, solo alrededor del 25,0 por ciento de los vehículos livianos vendidos fueron adquiridos mediante un crédito vehicular. Asimismo, señala que, de considerar otras modalidades de financiamiento como créditos de libre disponibilidad, fondos colectivos, entre otros, se estimaría que el alcance de las ventas de estas unidades se encontraría entre el 35,0 y 40,0 por ciento (AAP, s.f.).

Este nuevo patrón observado sugiere que el menor dinamismo del crédito vehicular no necesariamente reflejaría una menor demanda por vehículos, sino un posible cambio en las formas de financiamiento utilizadas por los hogares. En particular, otras modalidades de crédito a personas, como los créditos para libre disponibilidad o tarjetas de crédito, estarían adquiriendo importancia relativa en los últimos meses, y podrían estar asociadas a un proceso de sustitución del financiamiento tradicional.

En el caso de los créditos para libre disponibilidad, su crecimiento interanual se mantiene en terreno positivo desde octubre de 2024 (0,8 por ciento) y, desde entonces, se ha acelerado de manera continua hasta alcanzar en noviembre de 2025 una tasa de crecimiento del orden de 11,1 por ciento. De forma similar, el crédito otorgado mediante tarjetas de crédito ha comenzado a mostrar un mayor dinamismo, registrando en noviembre de 2025 una tasa de crecimiento interanual de 7,1 por ciento. Asimismo, es importante destacar que el nivel circulante promedio del mes, entendido como la fracción del gasto que se financia con dinero en efectivo, ha presentado tasas de crecimiento interanual positivas desde mayo de 2024, lo que reforzaría

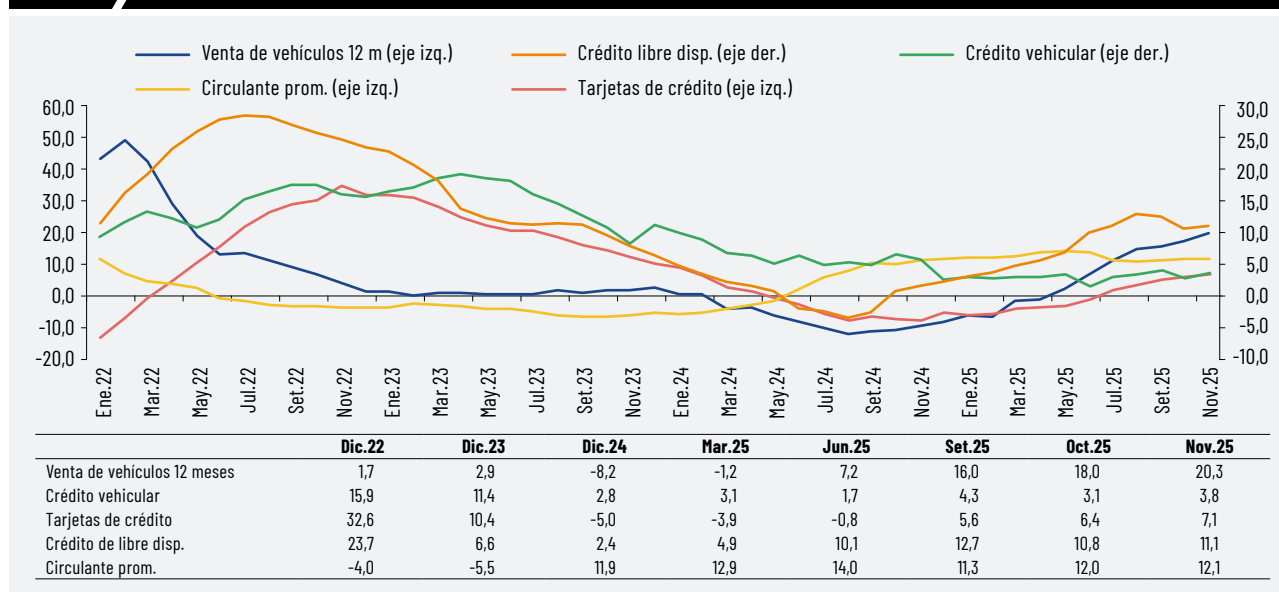
GRÁFICO 3 ■ Evolución de la venta acumulada de vehículos livianos de enero a noviembre



FUENTE: ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ.

2 Hace referencia al crecimiento interanual de la venta acumulada de vehículos livianos en los últimos 12 meses. Cabe destacar que, a noviembre de 2025, esta se ha acelerado por siete meses consecutivos.
3 Incluye empresas bancarias, cajas municipales, cajas rurales y empresas financieras.

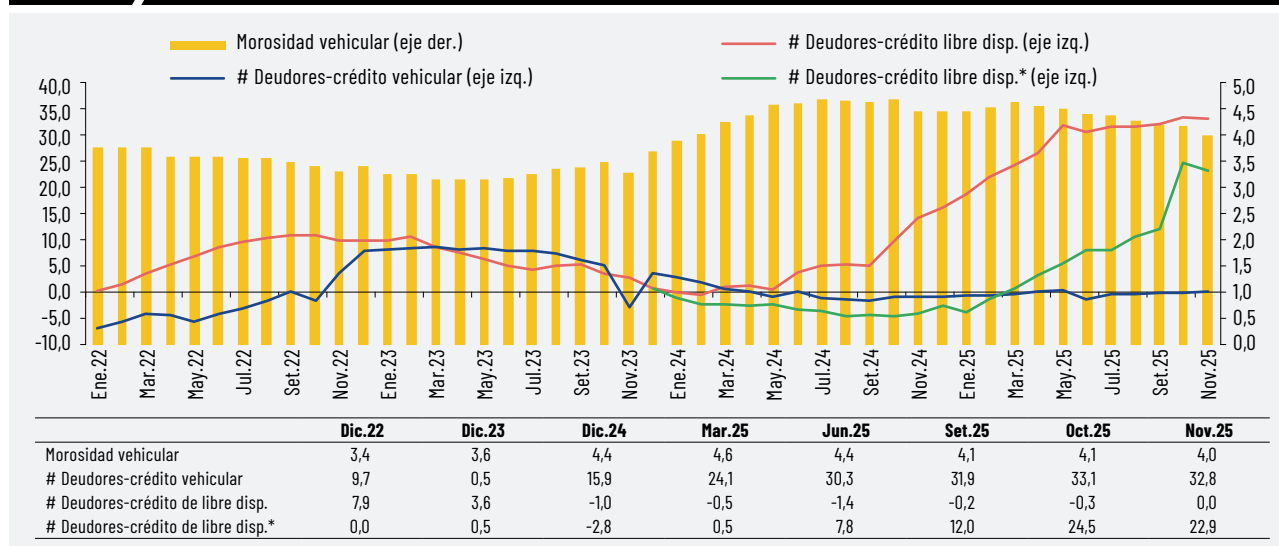
GRÁFICO 4 ■ Crecimiento interanual de distintas modalidades de financiamiento y de la venta de vehículos livianos¹ (En porcentaje)



1/ SE CONSIDERA EL CRECIMIENTO INTERANUAL DE LA VENTA ACUMULADA EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES DE LOS VEHÍCULOS LIVIANOS. EL SALDO DE CRÉDITO CORRESPONDE AL OTORGADO POR LAS EMPRESAS BANCARIAS, CAJAS MUNICIPALES, CAJAS RURALES Y EMPRESAS FINANCIERAS. EL SALDO EN DÓLARES ES EVALUADO AL TIPO DE CAMBIO CONSTANTE: S/ 3,77 POR USD.

FUENTE: BCRP DATA, REGISTRO CREDITICIO CONSOLIDADO, ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ.

GRÁFICO 5 ■ Crecimiento interanual del número de deudores del crédito vehicular y libre disponibilidad, y evolución de la morosidad vehicular¹



* SE EXCLUYEN LOS CRÉDITOS PARA LIBRE DISPONIBILIDAD DE BAJO MONTO (MENORES A S/ 200) DESEMBOLSADOS POR LAS OSCD EN MONEDA NACIONAL.

FUENTE: BCRP DATA, REGISTRO CREDITICIO CONSOLIDADO.

la evidencia de una mayor utilización de fuentes alternativas de financiamiento.

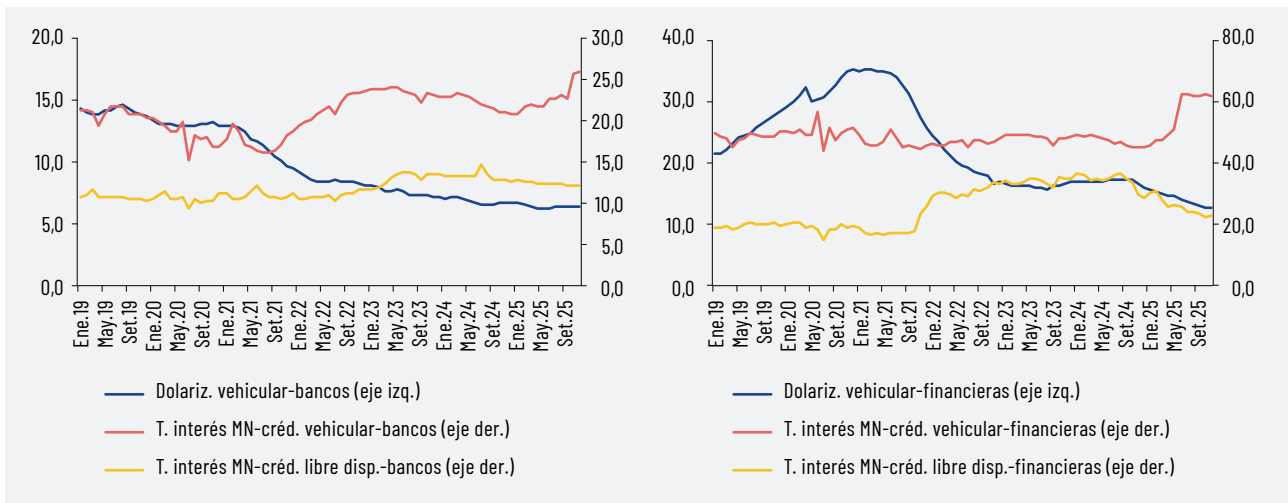
Esta dinámica también se refleja en la evolución del número de deudores. Desde marzo de 2023, el crecimiento interanual del número de clientes del crédito vehicular ha presentado tasas cada vez menores, llegando incluso a ser negativas en el periodo comprendido entre mayo de 2024 y noviembre de 2025 (solo en mayo de 2025 presentó una tasa de crecimiento positiva del or-

den de 0,3 por ciento). Este comportamiento se da en un contexto de mayores niveles de morosidad de este tipo de créditos, el cual pasó de 3,1 por ciento en marzo de 2023 a 4,6 por ciento en junio de 2024, y desde entonces se ha mantenido en estos niveles, en promedio, hasta mayo de 2025⁴.

En contraste, el crecimiento interanual del número de deudores de los créditos para libre disponibilidad ha mostrado una aceleración sostenida desde marzo

4 A partir de junio de 2025 se ha podido observar una ligera reducción en este ratio: 4,4 por ciento a 4,0 por ciento en noviembre de 2025.

GRÁFICO 6 ■ Dolarización y tasas de interés en MN del crédito vehicular y del crédito para libre disponibilidad: empresas bancarias y financieras¹
(En porcentaje)



1/ SE CONSIDERA EL PROMEDIO MENSUAL DE LA TASA DE INTERÉS EN MONEDA NACIONAL DE LOS CRÉDITOS NO REVOLVENTES PARA LIBRE DISPONIBILIDAD A MÁS DE 360 DÍAS.
FUENTE: SUPERINTENDENCIA DE BANCA, SEGUROS Y AFP, REGISTRO CREDITICIO CONSOLIDADO.

de 2024, el cual pasó de 0,8 por ciento a 32,8 por ciento en noviembre de 2025. En adición, de excluirse los créditos para libre disponibilidad de bajo monto (aquellos menores a S/ 200) desde enero de 2024, el crecimiento interanual del número de deudores se vería inicialmente reducido. Esto sería explicado, en su mayoría, por la exclusión de los microcréditos ofrecidos a través de las billeteras digitales; sin embargo, en el transcurso de 2025 estos se verían impulsados, por lo que llegaría a tasas del orden del 22,9 por ciento en noviembre de 2025⁵.

El crédito vehicular es otorgado principalmente por las empresas bancarias y financieras⁶ y, en los últimos años, han mostrado niveles de dolarización cada vez menores (6,5 por ciento y 12,6 por ciento a noviembre de 2025, respectivamente). En cuanto a las condiciones financieras, las tasas de interés en moneda nacional de este producto, tanto en bancos como en financieras, han sido consistentemente superiores a las de los créditos para libre disponibilidad a más de 360 días, aunque con episodios en los que el *spread* se ha reducido. En este contexto, los incentivos para una mayor preferencia por los créditos de libre disponibilidad como fuente de financiamiento en la adquisición de vehículos no parecerían estar asociados a un menor costo del crédito. Más bien, esta elección podría responder a factores como los costos y complejidad del proceso de solicitud del crédito vehicular, los cuales podrían estar desincentivando su demanda frente a modalidades de financiamiento más flexibles⁷.

CONCLUSIÓN

En los primeros once meses de 2025, los vehículos livianos han registrado niveles récord de ventas; sin embargo, su dinámica no parece guardar relación con la evolución del crédito vehicular, la cual desde mayo de 2023 ha mostrado tasas de crecimiento interanual cada vez menores. Esto sugiere que los compradores estarían optando por otras modalidades de financiamiento para su adquisición, como son los créditos para libre disponibilidad, tarjetas de crédito o mayor disponibilidad de efectivo, modalidades que recientemente han mostrado mayor dinamismo. En esa misma línea, el número de deudores de los créditos para libre disponibilidad también se ha incrementado durante el año 2025. Cabe destacar que el motivo por la preferencia de este tipo de financiamiento no estaría relacionado a su menor costo, sino a la naturaleza del proceso de solicitud de un crédito vehicular que desalentaría su demanda.

REFERENCIAS

- **Asociación Automotriz del Perú (s.f.).** *Financiamiento vehicular avanzó en el 2023.* <https://aap.org.pe/financiamiento-vehicular-avanzo-en-el-2023-pero-su-participacion-en-la-venta-de-vehiculos-se-mantiene-baja/>
- **Banco Central de Reserva del Perú (2025).** Recuadro 5. Evolución reciente de los préstamos de consumo. En *Reporte de Inflación. Setiembre 2025. Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2025-206 (120-124).*

5 Es importante mencionar que, a diferencia de su impacto en el número de deudores, el efecto de la exclusión de este tipo de créditos en el saldo de cartera directa no sería el mismo, pues en este periodo representaría, en promedio, solo un 0,2 por ciento del total. Para más información, véase Banco Central de Reserva del Perú (2025).

6 Al respecto, se destaca que las empresas financieras han venido ganando terreno en el sector y han llegado a representar el 36,0 por ciento del crédito total a noviembre de 2025.

7 Fernando Muñiz, gerente de negocios del BBVA, comentó a *Gestión* que las personas que adquieren una unidad vehicular normalmente no recurren a un crédito vehicular, sino a otros productos bancarios como el crédito de libre disponibilidad, en donde estos últimos exigirían menores costos en términos de trámite (<https://gestion.pe/tu-dinero/credito-vehicular-frena-mientras-acelera-venta-de-autos-que-ocurre-noticia/>).