



Jordan PAGEOT

Director - Valores Residuales &
Financiación de Automoción



Los VE de ocasión se recuperan.

¿Podrá la demanda absorber la próxima ola de oferta?

Durante los dos últimos años, los VE de ocasión han estado bajo presión, con una depreciación rápida y un riesgo elevado sobre los valores residuales.

En 2026, el panorama está cambiando: la demanda se fortalece, la liquidez mejora y las diferencias de depreciación entre motorizaciones se reducen.

Sin embargo, la mejora de los resultados actuales no significa que el riesgo haya desaparecido. La próxima prueba será determinar si la demanda puede absorber la nueva ola de VE que vuelve al mercado de ocasión.

Los VE de ocasión recuperan por fin el impulso

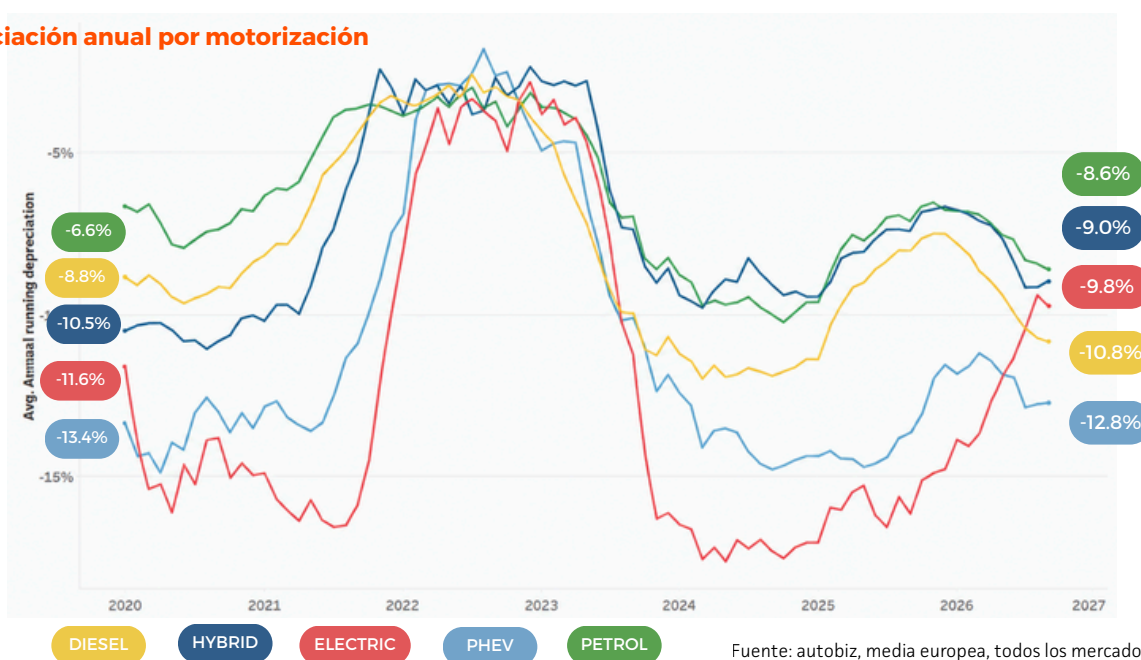
El cambio de tendencia en los resultados de los VE de ocasión se ha hecho cada vez más visible a lo largo de 2026.

La depreciación ha cambiado de tendencia. Tras un periodo prolongado en el que los VE se depreciaban mucho más rápido que los vehículos de combustión, la diferencia entre motorizaciones se ha reducido notablemente. En los últimos meses, los VE incluso se sitúan entre las motorizaciones con mejores resultados.

La jerarquía tradicional entre motorizaciones está perdiendo relevancia. Las cinco principales motorizaciones están ahora separadas por solo cuatro puntos porcentuales de depreciación anual, frente a diferencias mucho mayores en el pasado.

Esta convergencia cambia la forma de evaluar el riesgo de los VE. Las señales de mercado que antes justificaban un riesgo adicional sobre los VE están evolucionando y deben reevaluarse. No obstante, la mejora de los resultados del mercado no debería traducirse automáticamente en valores de previsión más altos para toda una cartera de VE.

Depreciación anual por motorización



Pero sigue sin existir un mercado europeo único del VE

Una de las lecciones más claras de los últimos años es que la electrificación no avanza al mismo ritmo en toda Europa. Lo mismo ocurre ahora con la recuperación del VE de ocasión.

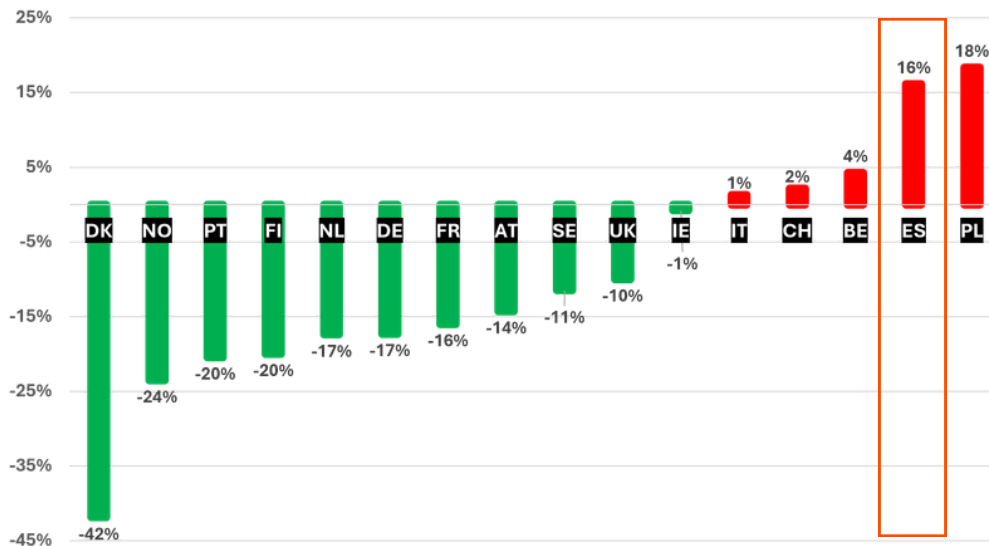
En 2025, los VE seguían figurando entre las motorizaciones con los plazos de venta más largos del mercado de ocasión. Hoy son las que se venden con mayor rapidez, mientras que los plazos de venta de las motorizaciones convencionales han aumentado desde la primavera de 2026.

Sin embargo, esta mejora varía mucho de un país a otro. A finales de 2025, los VE rotaban más rápido que los vehículos de combustión en solo tres de los mercados analizados por autobiz. En septiembre de 2026, era el caso en 11 mercados.

La liquidez ha mejorado en la mayoría de los mercados, pero los resultados siguen siendo muy heterogéneos. Los países más maduros en movilidad eléctrica, como Dinamarca y Noruega, se encuentran entre los que mejores resultados obtienen, mientras que otros mercados siguen registrando una rotación de stock más lenta y una menor capacidad de absorción por parte de la demanda. La madurez del mercado sigue siendo un factor diferenciador clave.

Un VE ya no es, por tanto, automáticamente un vehículo de alto riesgo por el mero hecho de su motorización. Su comportamiento en términos de VR depende cada vez más de la combinación de demanda del mercado, segmento, tecnología, posicionamiento de precio del vehículo nuevo y momento.

Días en línea de los VE vs combustión + microhíbridos + híbridos (sept. 26)



Fuente: autobiz, European average, all markets combined

Las generaciones recientes, que ofrecen mayor autonomía, una carga más rápida y una tecnología más actual, pueden sostener una demanda más fuerte e hipótesis de VR más ambiciosas. Por el contrario, las tecnologías obsoletas dependen más de los factores de demanda del mercado, impulsados principalmente por los precios actuales del combustible. Como señalamos en nuestros análisis anteriores sobre VR, los vehículos tecnológicamente relevantes y con un precio competitivo no deberían presentar necesariamente el mismo nivel de riesgo que el resto del mercado.

En otras palabras, el riesgo de los VE es cada vez más granular. Una hipótesis única para el VE a escala europea corre cada vez más el riesgo de ocultar realidades muy distintas.

La verdadera prueba está por llegar

La recuperación actual también se ha beneficiado de unas condiciones de oferta relativamente favorables.

La cuota de VE en el stock de ocasión alcanzó un máximo del 14,8 % en el primer trimestre de 2026, con la vuelta al mercado de grandes volúmenes de buy backs de flotas. El fortalecimiento de la demanda aceleró después la absorción del stock, reduciendo esa cuota al 11,9 % en junio. Sin embargo, ya en verano los inventarios habían empezado a recuperarse, hasta alcanzar el 12,6 % en julio y agosto.

Y aún llegará más oferta. La penetración de los VE sigue siendo mucho mayor en las matriculaciones de vehículos nuevos que en el stock de ocasión actual. Por tanto, volúmenes crecientes de vehículos procedentes de fin de contrato de renting llegarán progresivamente al mercado.

Pero el volumen es solo una parte de la ecuación. Los vehículos que vuelven al mercado no se corresponden necesariamente con la demanda actual de VE de ocasión. La electrificación de las flotas se ha concentrado en gran medida en los segmentos C y D, mientras que los compradores de VE de ocasión son mayoritariamente particulares, con una demanda más orientada a vehículos compactos de los segmentos B y C.

OFERTA DE FLOTAS

Principalmente segmentos C/D

DEMANDA DE VE DE OCASIÓN

Principalmente compradores particulares, segmentos B/C

Conclusión

Más información

Jordan PAGEOT

Director - Valores Residuales & Financiación de Automoción



ecorporate.autobiz.com

La recuperación del VE de ocasión da a los responsables de VR buenas razones para reevaluar los riesgos de los dos últimos años, pero no justifica un aumento uniforme de los valores residuales.

En mercados líquidos, los VE tecnológicamente relevantes y con precio competitivo pueden justificar VR más altos. Una tecnología antigua, una demanda débil o una futura presión de la oferta exigen aún prudencia.

La gestión de los VR debe seguir siendo continua y específica por mercado y vehículo, con un seguimiento regular y previsiones revisadas según evolucionen las condiciones.