

## Los coches chinos llegan a los desguaces españoles antes de lo previsto: la otra cara del ‘boom’ de marcas como MG y BYD

**El imparable avance de las marcas de origen chino en el mercado español —como MG, BYD u Omoda— deja una consecuencia imprevista: los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) comienzan a recibir unidades jóvenes con apenas dos o tres años que redefinen los procedimientos tradicionales de los desguaces**

Hace apenas unos años, encontrar un vehículo de estas marcas en las carreteras españolas era poco habitual. Hoy, fabricantes como MG, BYD, Omoda, Jaecoo o Chery forman parte de un mercado en plena transformación. Durante el primer semestre de 2026, las principales marcas de origen chino alcanzaron 75.024 matriculaciones en España, **el 12,3 % del mercado, con MG, BYD y Omoda & Jaecoo concentrando la mayor** parte de este volumen.

Ese crecimiento tiene una consecuencia que hasta ahora había quedado en un segundo plano: algunos de los vehículos que **protagonizan esta expansión comercial ya han comenzado a recorrer el camino inverso**, desde las carreteras hasta los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT).

No porque hayan agotado su vida útil. En muchos casos, un accidente grave puede convertir en vehículo fuera de uso a una unidad todavía joven. Y cuando **el coste de reparación supera el valor del vehículo** o no resulta viable recuperar determinados componentes, el CAT se convierte en el siguiente destino.

Para el sector del tratamiento de vehículos fuera de uso, esta llegada supone **algo más que incorporar nuevas marcas a los inventarios**. Significa empezar a trabajar con una generación de automóviles cuya tecnología, electrónica y sistemas de propulsión son diferentes de los que tradicionalmente han dominado los desguaces españoles.

## EL CICLO INVERSO: DEL CONCESIONARIO AL CAT

No todos los coches que llegan a un CAT son viejos.  
Este es el recorrido de un vehículo relativamente nuevo.



### Cuando el coste de reparar supera el valor del vehículo

Los datos de SIGRAUTO permiten poner en perspectiva la magnitud del sistema que tendrá que absorber este cambio. Durante 2025, los Centros Autorizados de Tratamiento españoles **gestionaron 671.675 vehículos fuera de uso**. La cifra refleja un flujo constante de automóviles que llegan al final de su vida útil después de años de circulación.

La imagen tradicional del desguace está, por tanto, asociada a vehículos envejecidos: automóviles que han acumulado muchos kilómetros, han pasado por varias etapas de reparación y finalmente dejan de resultar económicamente viables. Pero la aparición de modelos relativamente jóvenes introduce una **excepción que es cada vez más visible**.

Un coche puede conservar gran parte de su vida útil teórica y, sin embargo, dejar de ser reparable después de un accidente. En ese momento cambia por completo la naturaleza de su valor. **Ya no importa tanto cuánto tiempo podría haber circulado como cuánto valor puede conservarse** de sus componentes.

*“Estamos viendo entrar numerosos coches con matrícula de hace dos o tres años, algo que hasta hace poco era prácticamente impensable en nuestro sector. Y lo que más llama la atención, en el contexto actual, es que reparar sale más caro que asumir el coste del valor venal del propio vehículo, por lo que acaban siendo declarados como siniestro por las aseguradoras”,* explica Esteban Alabajos, director de [RO-DES](#), Red Operativa de Desguaces Españoles.



*Esteban Alabajos, director de RO-DES*

Esta diferencia con la tendencia tradicional resulta especialmente impactante en vehículos modernos, donde **el valor ya no se concentra únicamente en el motor o en los elementos mecánicos**.

Sistemas electrónicos, iluminación, pantallas, elementos de carrocería, interiores o componentes específicos de cada versión pueden ser también el motivo que haga inviable económicamente la reparación tras un accidente.

### Construir hoy el recambio reutilizado de mañana

La entrada de vehículos de marcas como MG, BYD, Omoda, Jaecoo o Chery también está generando una **nueva realidad** en el mercado del recambio reutilizado.

Durante décadas, los desguaces han acumulado conocimiento sobre las marcas y modelos que componen el parque español. Cada vehículo desmontado aporta **referencias, compatibilidades y experiencia** que facilitan la localización posterior de sus piezas.

Con los nuevos fabricantes que comienzan a consolidarse en España, ese **conocimiento todavía está en construcción**.

Por eso, el tratamiento de las primeras unidades adquiere un valor añadido: permite comenzar a crear un inventario de componentes procedentes de modelos que, a medida que pasan los años, tendrán una mayor presencia en nuestras carreteras.

El proceso exige identificar correctamente cada pieza, documentar su estado y conservar la información necesaria para que pueda localizarse posteriormente. En este sentido, **la digitalización se convierte a su vez en una herramienta fundamental** para que el aumento de estas nuevas marcas también pueda traducirse en un mercado de recambios reutilizados más eficiente.

*“Cada seminuevo que entra al CAT aporta información que antes no teníamos. Tenemos que saber qué piezas lleva, cuáles pueden recuperarse y cómo **identificarlas correctamente para que, cuando otro vehículo necesite ese componente, podamos localizarlo.** Con marcas nuevas, esa labor de catalogación resulta todavía más importante”,* señala Nicolás Goñi, CEO de Azeler, plataforma B2B de recambios recuperados y colaborador de [RO-DES Recambios](#).

**El resultado es una transformación silenciosa:** el coche puede llegar al final de su recorrido, pero muchas de sus piezas apenas están comenzando el suyo.

## Más allá de las baterías: el nuevo reto tecnológico para los desguaces

La evolución de las marcas chinas coincide además con otro de los grandes cambios que está experimentando el automóvil: la electrificación.

Una parte importante de los modelos que están impulsando la expansión de estos fabricantes incorpora **sistemas híbridos, híbridos enchufables o propulsión completamente eléctrica**. Es el caso de modelos como el MG4 EV, el MG HS PHEV, el BYD Seal U DM-i o el Omoda 5 SHS-H.

Esta evolución también [empieza a trasladarse a los Centros Autorizados de Tratamiento \(CAT\)](#) ya que su tratamiento exige nuevos conocimientos y procedimientos específicos de seguridad que no eran necesarios con los modelos de combustión tradicionales.

Antes de intervenir sobre determinados componentes, es necesario **identificar** correctamente el sistema de alta tensión, **evaluar** el estado de la batería y **aplicar** los protocolos establecidos para evitar riesgos durante el desmontaje.

Pero el reto no termina cuando se extrae la batería. A partir de ese momento también es necesario determinar qué destino puede tener. Una unidad que conserve unas condiciones adecuadas puede presentar posibilidades de reutilización, mientras que una batería dañada deberá seguir los procesos específicos de gestión y tratamiento que correspondan.

## NOTA DE PRENSA

7 de octubre de 2026

Departamento de Comunicación de RO-DES

Contacto: 960 800 211 (Ext. 242) – [alicia@ro-des.com](mailto:alicia@ro-des.com)



Además, los automóviles actuales incorporan cada vez más electrónica, sensores, unidades de control, motores eléctricos, materiales compuestos y otros **componentes de alto valor tecnológico**. Y cada uno de ellos plantea sus propias necesidades de identificación, desmontaje y valoración para determinar si puede reutilizarse, reciclarse o debe recibir otro tratamiento.

En este contexto, su llegada actúa como un acelerador de una transformación que no afecta únicamente a las marcas de reciente implantación sino también a aquellos fabricantes que apuestan por este tipo de tecnologías.

## RADIOGRAFÍA DEL NUEVO VFU: MÁS TECNOLOGÍA, MÁS VALOR DE RECAMBIO

Los vehículos que llegan hoy a los CAT incorporan mucha más tecnología. Esto se traduce en más componentes reutilizables y de mayor valor.



## Los coches que están circulando hoy, mañana tendrán que reciclarse

El volumen de vehículos que gestionan los CAT españoles demuestra que esta adaptación no parte de cero. En 2025 se trataron **671.675** vehículos fuera de uso, frente a los cerca de **750.000** que, según SIGRAUTO, deberían entrar cada año en el circuito de tratamiento atendiendo a las características del parque español.

### Lo que está cambiando es la composición de ese flujo.

Durante los próximos años convivirán vehículos con más de veinte años con modelos prácticamente nuevos; motores de combustión con híbridos y eléctricos; y fabricantes con décadas de presencia en España junto a marcas recién llegadas al mercado.

### RO-DES, red de desguaces españoles

Trabajamos en ofrecer soluciones completas para la gestión de vehículos fuera de uso y venta de recambios.



La evolución del parque sigue, en definitiva, una **secuencia lógica que se traslada a cada una de las etapas de su ciclo de vida**: primero cambia lo que se matricula; después, lo que circula; y finalmente, lo que llega a los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos (CATV).

### El nuevo marco europeo mira precisamente hacia ese último momento

El [Reglamento \(UE\) 2026/1738](#), en vigor desde el pasado 13 de agosto, establece un nuevo marco sobre los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y sobre su gestión al final de la vida útil. El texto fija, para determinados tipos de vehículos homologados a partir del 1 de septiembre de 2032, un mínimo del 85 % en masa de reutilización o reciclabilidad y del 95 % de reutilización o valorización.

Además, también establece objetivos progresivos para el uso de plástico reciclado: los nuevos tipos de vehículos homologados **a partir de septiembre de 2032 deberán incorporar al menos un 15 % de plástico reciclado** procedente de residuos posconsumo, porcentaje que aumentará al 25 % para los homologados a partir de septiembre de 2036. Y al menos una parte de ese contenido deberá proceder de vehículos fuera de uso o de piezas retiradas durante su utilización.

El cambio es importante ya que **el vehículo deja de entenderse como un producto cuyo ciclo termina cuando abandona la carretera**. Sus materiales y componentes pasan a formar parte de un circuito en el que la recuperación y la reutilización adquieren un papel cada vez mayor.

### El conocimiento técnico gana peso frente al origen de la marca

En este nuevo escenario, el origen de una marca será cada vez menos determinante a la hora de abordar el tratamiento de un vehículo fuera de uso. Para los CAT, lo esencial será conocer las características técnicas y tecnológicas de cada unidad.

Qué materiales incorpora, qué tipo de batería equipa, qué componentes pueden reutilizarse, qué referencias corresponden a cada versión o qué procedimientos deben aplicarse durante el desmontaje serán cuestiones cada vez más importantes. También lo será determinar qué elementos pueden volver al mercado como recambio reutilizado y cuáles requieren procesos de gestión específicos.

## NOTA DE PRENSA

7 de octubre de 2026

Departamento de Comunicación de RO-DES

Contacto: 960 800 211 (Ext. 242) – [alicia@ro-des.com](mailto:alicia@ro-des.com)



Y para los desguaces, anticiparse a esta evolución será clave. El conocimiento adquirido con las primeras unidades permitirá **adaptar los procesos, identificar correctamente sus componentes y prepararse** para un escenario en el que conviven tecnologías, configuraciones y fabricantes cada vez más diversos.

*“Lo que estamos viendo ahora es solo el principio. El parque automovilístico español va a ser mucho más diverso y hay que estar preparados para tratar cada vehículo de acuerdo con sus características, no simplemente con su marca o su antigüedad”,* apunta Alabajos.

## Nuevas marcas, nuevas reglas

La llegada de las nuevas marcas asiáticas demuestra que la transformación del parque automovilístico español no empieza ni termina en el concesionario. Los cambios que hoy se producen en las matriculaciones y en las tecnologías que llegan a nuestras carreteras acabarán reflejándose también al final del ciclo de vida de sus vehículos.

Para los Centros Autorizados de Tratamiento, **el reto será adaptarse a un parque cada vez más diverso y tecnológico**. Para el mercado del recambio, la oportunidad estará en convertir esa diversidad en nuevas referencias reutilizables. Y para el conjunto del sector, en conseguir que un vehículo que deja de circular sea también el comienzo de una nueva etapa para sus materiales y componentes.

## Para consultas de prensa, contactar con:

Alicia Granell | [alicia@ro-des.com](mailto:alicia@ro-des.com) | [www.ro-des.com](http://www.ro-des.com)

## RO-DES, red de desguaces españoles

Trabajamos en ofrecer soluciones completas para la gestión de vehículos fuera de uso y venta de recambios.

