

El DeCA ya es obligatorio

Las claves del nuevo documento electrónico de control en el transporte de mercancías

ASETRA analiza las principales obligaciones que deben conocer las empresas de transporte ante la digitalización del documento de control.



JORNADA TÉCNICA DE DIGITALIZACIÓN Y DeCA Documento electrónico de control administrativo

D. Javier Cruz Díaz · D^a. Lorena Díaz Montes · D. José Antonio Costales Martínez

Gijón · 2 de octubre de 2026

ASETRA · CETM Asturias | Jornada Técnica de Digitalización y DeCA · Gijón, 2 de octubre de 2026 · www.asetra.es

Jornada Técnica de Digitalización y DeCA celebrada por ASETRA en Gijón.

Desde el 5 de octubre de 2026, el documento de control que acompaña al transporte público interior de mercancías debe ser necesariamente digital. El cambio supone el abandono del tradicional soporte en papel y obliga a empresas y profesionales del transporte a adaptar sus procedimientos para generar, disponer y, en su caso, modificar el nuevo Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA).

Esta importante novedad fue objeto de análisis en la Jornada Técnica de Digitalización y DeCA, celebrada por ASETRA-CETM Asturias en Gijón el 2 de octubre de 2026. La jornada abordó tanto los aspectos jurídicos como las exigencias prácticas del nuevo sistema y contó con la participación de Javier Cruz Díaz, Lorena Díaz Montes y José Antonio Costales Martínez.

Una de las primeras cuestiones que conviene aclarar es que el DeCA no constituye un nuevo contrato de transporte. El documento de control ya existía y mantiene su finalidad administrativa: acreditar ante la Administración los datos esenciales del transporte.

Lo que cambia fundamentalmente es el soporte y la forma de acceso al documento. La digitalización no altera por sí misma la naturaleza mercantil de la operación de transporte.

Tampoco debe confundirse el DeCA con otros documentos habituales del sector. El DeCA cumple una función de control administrativo público y no documenta por sí mismo el precio ni sustituye al contrato. La carta de porte es el documento mercantil privado que ordena la relación entre cargador y porteador conforme a la Ley 15/2009. El CMR corresponde al transporte internacional. La entrada en vigor del DeCA digital no supone que el eCMR internacional pase a ser obligatorio por ese motivo.

La obligación se refiere al transporte público interior de mercancías, incluidas las operaciones de cabotaje realizadas dentro de España. Quedan fuera de este ámbito el transporte privado complementario y el transporte internacional, al que resultan aplicables sus propios documentos.

Pregunta práctica: ¿es un transporte público de mercancías con origen y destino dentro de España, o una operación de cabotaje?

La digitalización, por tanto, no amplía el ámbito material que ya tenía el documento de control.

La normativa no atribuye la elaboración material del documento exclusivamente a una de las partes. La formalización corresponde al cargador contractual y al transportista efectivo, aunque cada uno asume responsabilidad respecto de determinados datos.

El cargador contractual responde de la ausencia o inexactitud de sus datos identificativos y los del transportista efectivo, así como del origen y destino del envío y de la naturaleza y peso de la mercancía.

El transportista efectivo responde de los datos relativos a la autorización especial cuando proceda, la fecha del transporte y las matrículas de los vehículos utilizados. Ambas partes están obligadas a formalizar el documento y a que se lleve a bordo durante la prestación del servicio.

El DeCA es válido sin firma. Si las partes deciden firmarlo voluntariamente, deberá utilizarse firma electrónica avanzada o cualificada conforme al régimen eIDAS. Una firma manuscrita posteriormente escaneada no equivale a una firma electrónica avanzada.

- 1.** Identificación del cargador contractual: denominación, NIF y domicilio.
- 2.** Identificación del transportista efectivo: denominación, NIF y domicilio.
- 3.** Origen y destino del envío.
- 4.** Naturaleza y peso de la mercancía.
- 5.** Autorización especial, cuando proceda.
- 6.** Fecha de realización del transporte.
- 7.** Matrículas de los vehículos utilizados para prestar el servicio.

Cuando no exista báscula, pueden utilizarse bultos o palés, volumen, metros lineales u otra magnitud adecuada para determinar el peso. También pueden recogerse reservas, incidencias u otras observaciones cuando lo soliciten los intervinientes.

LOS DATOS OBLIGATORIOS

Contenido mínimo del documento.

- 1 · Cargador contractual: denominación, NIF y domicilio.
- 2 · Transportista efectivo: denominación, NIF y domicilio.
- 3 · Origen y destino del envío.
- 4 · Naturaleza y peso de la mercancía.
- 5 · Autorización especial, cuando proceda.
- 6 · Fecha de realización del transporte.
- 7 · Matrículas de los vehículos con los cuales se presta el servicio

Sin báscula

Pueden usarse bultos o palets, volumen, metros lineales u otra magnitud adecuada para determinar el peso.

Observaciones

Reservas, incidencias u otras indicaciones útiles cuando las soliciten los intervinientes.

Entre las excepciones se encuentran determinados servicios de mudanzas, el auxilio en carretera mediante transporte de vehículos accidentados o averiados en vehículos especiales, determinados servicios de paquetería y los transportes para los cuales no resulte preceptivo título habilitante.

La clave, especialmente ante situaciones dudosas, es atender a la naturaleza real del servicio y no exclusivamente a la denominación utilizada comercialmente.

Sí, pero únicamente cuando existe un mismo cargador contractual y un mismo transportista efectivo para varios servicios realizados durante una misma jornada. En ese caso puede utilizarse un único DeCA, siempre que cada envío y cada parada estén perfectamente desglosados.

Si existen varios cargadores contractuales, corresponde confeccionar un DeCA por cada cargador. En los envíos agrupados también deben coincidir cargador contractual y transportista efectivo.

¿Cuándo procede un solo DeCA?

Deben coincidir cargador contractual y transportista efectivo.



Un cargador / Un porteador / Varios servicios en una misma jornada

Un solo DeCA con cada envío y parada perfectamente desglosados.

Varios cargadores

Un DeCA por cada cargador contractual.

En los envíos agrupados también debe coincidir el cargador contractual y el transportista efectivo.

El proceso de digitalización no significa necesariamente que las empresas deban multiplicar documentos. El DeCA puede integrarse con otros formatos utilizados en transportes específicos, como la carta de porte ADR, la documentación SANDACH o de residuos o el documento de movimiento de animales vivos.

Para ello, el documento integrado debe incorporar todos los campos obligatorios, identificar al cargador contractual y al transportista efectivo y disponer del correspondiente QR de descarga directa. Cuando no se produzca esa integración, deberán acompañar al transporte tanto el DeCA como el documento específico correspondiente al servicio realizado.

El DeCA debe configurarse como un PDF nativo de menos de 5 MB, con sus correspondientes metadatos de creación y modificación. El acceso se articula mediante un QR de descarga directa, mediante HTTPS y sin necesidad de introducir usuario o contraseña ni atravesar páginas o botones intermedios. El QR debe haber sido entregado al conductor antes de iniciar el transporte.

Arquitectura técnica mínima y zonas sin cobertura

Disponible y verificable durante todo el servicio.



PDF nativo

Menos de 5 MB y metadatos de creación y modificación.

QR directo

HTTPS, sin usuario, contraseña ni botones.

Antes de salir

QR entregado al conductor.

Sin cobertura

No es necesario copia local descargada o copia impresa legible.

La URL debe continuar disponible para la verificación del agente.

El conductor puede mostrar el QR que permite descargar el PDF. La posibilidad de descarga puede eliminarse transcurridos siete días naturales desde la finalización del servicio. No se prevé una fase adicional posterior al 5 de octubre de 2026.

La modificación del DeCA en ruta exige conservar la trazabilidad de los cambios. Existen dos alternativas: modificar el PDF incorporando los nuevos datos y el motivo del cambio, manteniendo visibles los anteriores como no válidos y conservando la misma URL y el mismo QR; o generar un documento completo nuevo, con nueva URL y nuevo QR, conservando el original.

En ambos casos, el PDF actualizado debe hacerse llegar al conductor. No cabe resolver la modificación mediante tachaduras en papel.

- ✓ Operación sujeta al DeCA confirmada.
- ✓ Datos obligatorios completos.
- ✓ Matrículas correspondientes incorporadas.
- ✓ PDF nativo de menos de 5 MB.
- ✓ El QR descarga directamente el PDF.
- ✓ El conductor dispone del QR.
- ✓ Existe un protocolo para gestionar modificaciones.
- ✓ La conservación de la documentación está asegurada.

Errores críticos y checklist de salida

Dos controles antes de iniciar el servicio.

8 ERRORES QUE INVALIDAN

- ❗ PDF escaneado o imagen
- ❗ QR con login o contraseña
- ❗ Página intermedia o botón
- ❗ PDF de 5 MB o más
- ❗ Matrículas incompletas
- ❗ Conductor sin QR
- ❗ Cambios sin trazabilidad
- ❗ Formato complementario incompleto

8 COMPROBACIONES DE SALIDA

- ✅ Operación sujeta confirmada
- ✅ Datos obligatorios completos
- ✅ Tractora y remolque incluidos
- ✅ PDF nativo y < 5 MB
- ✅ QR descarga el PDF
- ✅ Conductor con QR
- ✅ Protocolo de cambios definido
- ✅ Conservación asegurada

Si una comprobación falla, debe subsanarse antes del inicio del transporte.

Errores críticos y lista de comprobaciones antes de iniciar el transporte.

Entre los errores críticos figuran utilizar un PDF escaneado o una imagen, emplear un QR que requiera autenticación, dirigir a una página intermedia, utilizar un archivo de 5 MB o más, omitir matrículas, iniciar el viaje sin que el conductor disponga del QR, realizar modificaciones sin trazabilidad o emplear un formato complementario incompleto.

La implantación del DeCA supone un cambio tecnológico, pero también un cambio en los procedimientos internos de las empresas. ASETRA resume el sistema en tres ideas esenciales: antes de salir, el documento debe estar generado y entregado al conductor; debe ser directamente descargable mediante QR y HTTPS; y cualquier modificación tiene que ser trazable, conservándose los originales correspondientes.

La adaptación no debería limitarse a elegir una aplicación informática. Resulta necesario revisar cómo se recopilan los datos de cada operación, quién los facilita, cómo llegan al conductor y cómo se gestionan documentalmente las incidencias que se producen durante el transporte.

La entrada en funcionamiento del DeCA representa un paso relevante en la digitalización de la actividad del transporte de mercancías y exige trasladar las nuevas obligaciones a la operativa cotidiana de cada empresa.

ASETRA-CETM Asturias continuará informando y prestando apoyo a sus empresas asociadas en el proceso de adaptación a las nuevas obligaciones documentales y digitales del sector.

- Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Real Decreto 1211/1990, por el que se aprueba el ROTT.
- Orden FOM/2861/2012, sobre el documento de control administrativo.
- Ley 9/2025, disposición transitoria octava.

- Resolución de 5 de junio de 2026 de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.
- Preguntas frecuentes oficiales sobre el DeCA del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Texto preparado a partir de la presentación de la Jornada Técnica de Digitalización y DeCA de ASETRA, celebrada en Gijón el 2 de octubre de 2026.