

GUÍA PRÁCTICA

Documento electrónico de Control Administrativo

Qué es el DeCA, a quién obliga y cómo cumplir
a partir del 5 de octubre de 2026

Marco normativo: Orden FOM/2861/2012 · Disposición Transitoria 8ª de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible · Resolución de 5 de junio de 2026

Edita: DASHIRNA S.L. — B42869560 — Burgos

Versión: 1.0 · **Última actualización:** 20 de agosto de 2026

Web: <https://decamanager.com>



Índice

1 Introducción

2 Obligatoriedad y exenciones

3 Contenido mínimo

4 Cargador contractual y Transportista efectivo: quiénes son y sus responsabilidades

5 Formato y contenido adicional del DeCA

6 Entrega al conductor

7 Conclusiones

7.1 Si eres transportista

7.2 Si contratas transportes (incluido transitarios y agencias de transporte)

8 Anexo I – Ejemplos

8.1 Grupajes

8.2 Transporte internacional

8.3 Transporte al enganche

SOBRE ESTA GUÍA

El contenido de esta guía se corresponde íntegramente con la edición original. Esta versión reorganiza únicamente su presentación: portada, índice, jerarquía de títulos, numeración de páginas y bloques destacados para avisos y resúmenes.

1 Introducción

Si eres de esas personas que les gusta ir al grano y pasas de revisar leyes, te puedes saltar esta introducción e ir al grano. Si te gusta asegurarte de cumplir con la normativa y prefieres consultar punto por punto lo que dice la ley, puedes continuar leyendo.

A partir del **5 de octubre de 2026** entra en vigor la obligación de emitir el Documento de Control Administrativo en formato electrónico. (**Disposición Transitoria 8ª de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible**) Lo que comúnmente se conoce como DeCA.

El Documento de Control Administrativo es un documento que sirve como justificante y acreditación de la existencia del contrato de transporte, que debe acompañar a cualquier operación de transporte público de mercancías por carretera en territorio español. Este documento es obligatorio desde la entrada en vigor de la **Orden FOM/2861/2012**. Es decir, no es algo nuevo, pero generalmente se solucionaba con un sello que llevaba el conductor en su vehículo y la documentación asociada al transporte.

Los obligados a emitir y a disponer del DeCA son el Cargador contractual y el Transportista efectivo. Es decir, la empresa o autónomo que realiza el transporte y la empresa que lo contrata directamente.

El término Cargador contractual puede generar cierta confusión a las empresas que habitualmente trabajan con mercancías peligrosas. Es importante aclarar que **Cargador contractual** no es la empresa que carga las mercancías en el vehículo, sino, en este caso, quien contrata directamente el transporte con el transportista que va a transportar la mercancía. También hay que aclarar que **Transportista efectivo** es el autónomo o empresa propietaria de la tarjeta de transporte del vehículo que transporta la mercancía, que puede coincidir o no, con la empresa a la que se le ha solicitado el servicio.

Lo que sí es nuevo, es la obligatoriedad de que se emita en formato electrónico a partir del 5 de octubre de 2026. Además, debe cumplir con unos requisitos técnicos establecidos mediante **Resolución de 5 de junio de 2026, de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril**.

Este cambio plantea un reto tecnológico importante al que se tienen que adaptar todas las empresas que formalicen contratos de transporte cuyo trayecto se realice dentro del territorio español. Los DeCA deben ser archivos pdf de menos de 5 Mb que deben contener un código QR que lleve a una dirección segura (<https://...>) dónde se abra directamente el documento con una disponibilidad mínima de 7 días naturales desde la finalización del transporte. Estos documentos se deben conservar, durante al menos, un año.

OJO!

No vale un pdf generado por el escáner de la oficina u obtenido mediante una fotografía del móvil. Es decir, el pdf debe tener el texto. Además, se debe guardar la fecha de creación como un metadato del propio archivo.

Vamos al lío....

ADVERTENCIA AL LECTOR

Aunque esta parte es importante y recomiendo leerla, si lo que buscas es un resumen más resumido, puedes ir directamente a los anexos.

2 Obligatoriedad y exenciones

El documento de control administrativo es obligatorio:

- Sólo para transporte **interior**: nacional y cabotaje.
- Sólo para transporte público. No aplica a privado.

El documento de control administrativo no aplica a los siguientes tipos de transporte:

- a) Transportes para cuya realización no sea necesario disponer de tarjeta de transporte.
- b) Transportes de mudanza.
- c) Transportes de vehículos accidentados o averiados en vehículos especiales.
- d) Servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado.

EN RESUMEN

El DeCA es obligatorio para el transporte de mercancías por carretera, en vehículo de más de 2000 kg de MMA, cuyo trayecto se realice completamente dentro del territorio español bajo un contrato de transporte. Salvo que las mercancías consistan en un reducido número de bultos que puedan ser manipulados por una persona sólo con la ayuda de las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo.

3 Contenido mínimo

El documento de control deberá contener, al menos, los siguientes datos de carácter esencial:

- a) Nombre o denominación social, NIF y domicilio del **cargador contractual**.
- b) Nombre o denominación social y NIF del **transportista efectivo**.
- c) Lugar de **origen y destino** del envío objeto del transporte.
- d) **Naturaleza y peso de la mercancía** transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto

de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su peso.

e) Identificación de la **autorización especial** de circulación expedida por el órgano competente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, cuando el vehículo haya de circular amparado por una de estas autorizaciones. (**Para transportes especiales** o que requieran autorización de Tráfico)

f) **Fecha** de realización del transporte del envío de que se trate.

g) **Matrícula del vehículo** utilizado en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado deberá hacerse constar tanto la matrícula del vehículo tractor como la **del semirremolque o remolque** arrastrado por este.

Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.

h) Siempre que así lo soliciten los sujetos intervinientes se hará constar las **observaciones, reservas**, o cualquier otra indicación, que consideren útil.

En aquellos supuestos en los que el transporte se documente en una carta de porte u otra documentación acreditativa ajustada a la legislación nacional, de la Unión Europea o internacional vigente en la materia, ésta servirá como documento de control administrativo siempre que contenga todos los datos requeridos.

EN RESUMEN

No tiene porqué tener un formato determinado. Puede utilizarse cualquier otro documento como una carta de porte, o un documento de transporte de mercancías peligrosas, siempre y cuando contenga los datos obligatorios.

4 Cargador contractual y Transportista efectivo

¿Quiénes son el Cargador contractual y Transportista efectivo y cuáles son sus Responsabilidades?

El **Transportista efectivo**, es la persona, física o jurídica, titular de la autorización a cuyo amparo se realiza materialmente el transporte.

El **Cargador contractual** es la persona, física o jurídica, que contrata directamente con el transportista efectivo el transporte del envío, ya sea el cargador efectivo o bien otro transportista, una cooperativa o sociedad de comercialización, una agencia de transporte, un transitario, un almacenista-distribuidor, un operador logístico o cualquier otro que contrate habitualmente transporte o intermedie habitualmente en su contratación.

El Cargador contractual y el Transportista efectivo serán responsables de no formalizar el correspondiente documento de control. Idéntica responsabilidad se les atribuirá en los supuestos en los que no se lleve éste a bordo del vehículo, salvo que el cargador contractual pruebe que el documento fue emitido, en cuyo caso éste será eximido de responsabilidad.

DATOS DE LOS QUE RESPONDE EL CARGADOR CONTRACTUAL

El Cargador contractual responderá de la inexactitud o falta de los siguientes datos:

- a) Nombre o denominación social, NIF y domicilio del cargador contractual.
- b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
- c) Lugar de origen y destino del envío objeto del transporte.
- d) Naturaleza y peso de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su peso.

Así como aquellos otros que incluya en relación con observaciones, reservas o cualquier otra indicación.

DATOS DE LOS QUE RESPONDE EL TRANSPORTISTA EFECTIVO

El Transportista efectivo responderá de la inexactitud o falta de los siguientes datos:

- e) Identificación de la autorización especial de circulación expedida por el órgano competente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, cuando el vehículo haya de circular amparado por una de estas autorizaciones. (Para transportes especiales o que requieran autorización de Tráfico)
- f) Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.
- g) Matrícula del vehículo utilizado en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado deberá hacerse constar tanto la matrícula del vehículo tractor como la del semirremolque o remolque arrastrado por este.

Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.

Así como aquellos otros que incluya en relación con observaciones, reservas o cualquier otra indicación.

5 Formato y contenido adicional del DeCA

¿Qué formato y contenido adicional debe tener el DeCA?

El formato debe ser en **PDF nativo con texto legible** (no sirve escaneado o imagen digitalizada) El tamaño de archivo no debe superar los 5 Mb.

Además de los datos exigidos para el Documento de Control Administrativo, será necesario incluir en el PDF un **código QR** que apunte a una dirección web (URL TLS v1.2 o superior del tipo **https://.....**) única y específica que apunte al documento. Esta dirección web abrirá directamente el archivo, sin que sea necesario introducir datos de acceso o pulsar un botón. Y debe ser **accesible, al menos, hasta 7 días naturales tras la finalización del transporte**.

No obstante, se debe **conservar el fichero electrónico, al menos durante un año**.

En caso de requerirse alguna modificación o actualización de los datos, se deberá generar un nuevo fichero con una nueva URL o permitir la modificación de los datos en el documento existente, añadiendo los nuevos datos, indicando el motivo del cambio y conservando los datos antiguos, indicando claramente que ya no son válidos. En el caso de modificación se conserva la URL y el código QR.⁽¹⁾

(1) Esta es la teoría. En la práctica esto es imposible desde el punto de vista técnico.

6 Entrega al conductor

¿Cómo se debe entregar al conductor?

Se debe entregar una **copia impresa en papel⁽²⁾**, o **enviar a su dispositivo móvil una copia electrónica**. Adicionalmente, se puede entregar el código QR al conductor como un fichero independiente.

(2) Increíble pero cierto.

7 Conclusiones

Si has leído todo lo anterior, probablemente te hagas muchas preguntas. Algunas de ellas, probablemente debería responderlas quien ha elaborado la ley. Otras probablemente sean retóricas. Evidentemente, aquí no vas a encontrar la respuesta a esas preguntas.

Pero si te preguntas, por ejemplo, cuando es obligatorio emitir el DeCA y cuando no, en los siguientes anexos vas a encontrar la respuesta.

7.1 Si eres transportista

Probablemente entiendes mucho mejor cómo te afecta todo esto. Y como sabes muy bien, como casi siempre, quien va a tener que dar la cara ante una inspección es tu empresa o alguno de tus conductores.

No faltarán los clientes que pretendan trasladar a tu empresa la responsabilidad de la emisión del DeCA. Aquellos clientes que no sepan ni de qué les estás hablando o aquellos que se piensen que son otros los que deben emitir el DeCA.

Es importante que quien atienda a los clientes, tenga los conocimientos y paciencia necesarios para explicarles de qué va todo esto.

No obstante, es importante que todos los conductores de vehículos que dispongan de tarjeta de transporte público dispongan de un dispositivo electrónico, con conexión de datos móviles (a ser posible ilimitados), en el que puedan descargar los DeCA de cada servicio.

Es importante que los conductores dispongan también de las aplicaciones adecuadas, por ejemplo, aplicaciones de correo electrónico que descarguen los mensajes completos y no dependan de su conexión a internet. Y por supuesto, es muy importante que sepan manejar estas aplicaciones.

DATOS QUE SON RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Ten en cuenta que los siguientes datos en el DeCA son responsabilidad del transportista:

- Fecha de transporte
- Matrícula del vehículo y del remolque o semirremolque
- Identificación de la(s) autorización(es) de Tráfico en caso de transportes especiales

Otra de las cuestiones importantes es que el conductor debe saber si en el lugar de carga le deben proporcionar el DeCA o no. Lo que sí es importante es que no inicie el transporte hasta que no disponga del DeCA en su dispositivo y haya comprobado que su contenido es correcto.

Si intuyes problemas con los conductores, entregar la copia en papel es una buena opción.

7.2 Si contratas transportes (incluido transitarios y agencias de transporte)

Lo más probable es que se te haya hecho bola todo lo que has leído hasta ahora (disculpa si ha sido pesado, pero es importante contar con la información adecuada y lo más fiel posible a lo que dice la normativa) no te culpes por ello (ni me culpes a mí)

Puede que sea la primera vez que tienes noticias del Documento de Control Administrativo, aunque sea obligatorio desde 2012. Puede que no entiendas que ahora sea necesario hacer algo que hasta ahora generalmente ha resuelto el transportista con un papel o un sello que ponía en la documentación que se generaba. Pero lo más probable es que te preguntes cómo vas a saber si tu empresa tiene que emitir el DeCA o no, o cuándo lo tiene que hacer. Para resolver esto último es necesario evaluar si eres el Cargador contractual o no. No es sencillo, teniendo en cuenta todas las posibilidades que contempla la normativa de transporte.

Supongo que ya ha quedado claro que las mudanzas, grúas, transportes en vehículos de hasta 2000 kg de MMA y la paquetería* o envíos que puedan cargarse con los propios medios y herramientas de las que disponga el vehículo quedan fuera de todo este asunto.

OJO!

No confundir la paquetería con los grupajes. NO ES LO MISMO.

También quedan fuera los transportes internacionales que se realicen íntegramente por carretera.

Si quien contrata el transporte es tu cliente, será tu cliente quien asuma el papel de Cargador contractual, pero si tu te haces cargo del transporte de mercancía que se cargue en las instalaciones de un cliente o un proveedor, tu empresa asume el papel de Cargador contractual.

Otras de las cuestiones que también espero que hayan quedado claras:

- **Cargador contractual NO ES** la empresa que carga las mercancías en el vehículo.
- **Cargador contractual ES** quien contrata directamente con el Transportista efectivo la realización del transporte.
- **Transportista efectivo NO TIENE POR QUÉ SER** la empresa con la que se ha contratado el transporte.
- **Transportista efectivo ES** la empresa o autónomo a cuyo nombre está la tarjeta de transporte del vehículo que realiza el transporte.

8 Anexo I – Ejemplos

8.1 Grupajes

Empiezo con los grupajes porque suele ser lo más complicado.

Importante no perder el hilo respecto al Cargador contractual y el Transportista efectivo.

En primer lugar, es necesario aclarar que **los grupajes no se limitan a** los *"Servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado."*

Un ejemplo claro de grupaje que no entra dentro de la exención es cuando el envío consta de uno o varios palets que deben cargarse en el vehículo con los medios de la empresa de donde sale la mercancía.

En los grupajes (incluso si el transporte es internacional) puede haber distintos trayectos entre el lugar de origen y el destino. Por ejemplo, si la mercancía se tiene que agrupar en un almacén propiedad del transportista o tienen que pasar por un consolidador de cargas si se va a utilizar también el transporte marítimo. Cada uno de estos trayectos puede estar amparado por un contrato diferente, siendo el Cargador contractual y el Transportista efectivo diferentes en cada uno de ellos. Por ejemplo:

EJEMPLO

La **Empresa ABC** contrata con **Transportes XYZ** el transporte de dos europalets con un total de 650 kg, entre sus instalaciones de Madrid y el Puerto de Valencia. La mercancía tiene que pasar necesariamente por los almacenes del transportista en Madrid, posteriormente la mercancía viajará hasta los almacenes del transportista en Valencia, luego se entregará la mercancía al grupajista en un polígono industrial de Ribaroja del Turia, para finalmente llegar al puerto de Valencia. Supongamos que, a pesar de existir un contrato entre la Empresa ABC y Transportes XYZ para ese transporte, Transportes XYZ decide contratar con el **autónomo FGH** la recogida de la mercancía hasta sus instalaciones y será **el consolidador** quien utilice sus propios vehículos, tanto para recoger la mercancía de los almacenes de Transportes XYZ en Valencia, como de llevar la mercancía al puerto, facturando el transporte.

En ese caso, para el **primer trayecto**: **Transportes XYZ** es el **Cargador contractual** y **autónomo FGH** es el **Transportista efectivo**.

Para el trayecto **entre Madrid y Valencia**: **Empresa ABC** es el **Cargador contractual** y **Transportes XYZ** es el **Transportista efectivo**.

Para los **dos últimos trayectos**: **Transportes XYZ** es el **Cargador contractual** y el **consolidador** es el **Transportista efectivo**.

En este caso la primera reacción sería preguntarse: ¿Entonces cómo debe actuar la Empresa ABC? ¿Cómo se asegura de que el conductor lleva el DeCA en su dispositivo electrónico? ¿A quién se le ha ocurrido complicar la vida con el DeCA?

Me acojo a mi derecho de no declarar. Ahora bien, la única forma que tiene la Empresa ABC de cubrirse las espaldas es emitir el DeCA y enviárselo a la dirección de email que le facilite Transportes XYZ, eso sí, sin completar los datos de la matrícula del vehículo o del remolque o semirremolque. Transportes XYZ se encargará de emitir los DeCA correspondientes a todos los trayectos, con los datos de la mercancía facilitados por Empresa ABC y completando los lugares de origen y destino correctos de cada trayecto, salvo en el caso del transporte realizado con su vehículo, que deberá contener la misma información que haya suministrado Empresa ABC, pero añadiendo la información relativa a las matrículas.

8.2 Transporte internacional

Como norma general, en estos casos las responsabilidades dependerán del INCOTERM que se haya utilizado en la venta y el modo o modos de transporte que se vayan a utilizar.

IMPORTANTE

NO ES NECESARIO EL DeCA si el transporte que se contrata se realiza íntegramente por carretera y el destino es otro país.

EL **VENDEDOR/EXPORTADOR** será el **Cargador contractual** cuando contrate el transporte por carretera entre sus instalaciones y el puerto o aeropuerto español con un Transportista, Agencia de Transportes o Transitario que utilice sus propios vehículos para realizar todo el trayecto.

LA **AGENCIA DE TRANSPORTES** O EL **TRANSITARIO** será el **Cargador contractual** cuando ninguno de los vehículos que vayan a realizar el transporte por carretera entre las instalaciones del cliente y un puerto o aeropuerto español sean de su propiedad, o cuando quien ha solicitado el servicio es el comprador o su transitario.

No vuelvo a repetir lo del grupaje para no agobiar.

8.3 Transporte al enganche

Este tipo de transporte consiste en que un conductor arrastra un semirremolque desde un lugar de origen hasta un lugar de destino, donde intercambia su semirremolque por el que trae otro conductor.

En este caso, si los conductores son de la misma empresa, el único cambio que se produce en el DeCA sería a nivel matrícula.

Si los conductores son de empresas diferentes, la recomendación es crear un nuevo DeCA en el que se indiquen correctamente los datos del lugar de origen y destino, el transportista efectivo y las matrículas.

Se quedan en el tintero muchos otros ejemplos, pero he considerado que estos ejemplos pueden servir para resolver las dudas de la mayor parte de los lectores.



De todas formas, si necesitas alguna aclaración respecto a estos temas, puedes enviarme tus dudas a través del formulario de contacto que encontrarás en **<https://decamanager.com>**

DASHIRNA S.L. — B42869560 — Burgos · Guía práctica del DeCA, versión 1.0 — actualizada el 20 de agosto de 2026 · Consulta siempre la última versión publicada en <https://decamanager.com>