

DOCUMENTO ELECTRÓNICO DE CONTROL ADMINISTRATIVO



2

En apenas un mes, el día 5 de octubre, entrará en vigor la obligación de emitir el Documento de Control Administrativo de forma electrónica. A continuación, informamos acerca de las cuestiones más importantes.

En [anteriores comunicados ya lo hicimos](#), además de varias jornadas por internet que se han convocado, y alguna más que haremos a lo largo del mes de septiembre, y que serán debidamente anunciadas.

CONTINÚA VIGENTE LA ORDEN FOM 2861/2012 QUE REGULA EL DOCUMENTO DE CONTROL

El Documento de Control Administrativo, que hasta ahora se conocía como DAC, se comenzó a usar en el año 2013, tras la publicación de la [Orden FOM 2861/2012 de 13 de diciembre, publicada el 5 de enero de 2013 en el Boletín Oficial del Estado](#), adecuando con esta norma el documento de control a la [Ley 15/2009 que regula el Contrato de Transporte Terrestre por Mercancías](#).

DATOS ESENCIALES QUE DEBE CONTENER EL DeCA

En adelante, será obligatorio que el documento de control sea electrónico, y pasa a llamarse **DeCA** para el caso del transporte de mercancías, y **HeRU** (Hoja electrónica de Ruta) para el caso de transporte discrecional de viajeros en autobús. Este comunicado se centra especialmente en el transporte de mercancías.

2



En la **versión digital o electrónica** las empresas de transporte están obligadas a **generar un documento de control que recoja**, como detalla el artículo 6 de la Orden FOM 2861/2012, al menos, los **siguientes datos de carácter esencial**:

- Nombre o denominación social, NIF y domicilio del cargador contractual.
- Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
- Lugar de origen y destino del envío objeto del transporte.
- 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.
- 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.
- Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.
- 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.
- h) 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.
 - i) Siempre que así lo soliciten los sujetos intervinientes se hará constar las observaciones, reservas, o cualquier otra indicación, que consideren útil.



CARACTERÍSTICAS O ESPECIALIDADES DEL NUEVO DeCA

Este documento debe de generar un **código QR**, y los dispositivos de lectura que utilicen los agentes de la Agrupación de Tráfico (o los Inspectores de Transportes), al leer dicho QR **deben poder tener acceso a un repositorio o dominio donde leer el documento completo**.

Ese **acceso** tiene que ser **libre, sin contraseñas o permisos**, permitiendo la **descarga directa del documento** y el acceso a través de una conexión https segura.

El documento se puede llevar en un dispositivo móvil, o impreso en papel, si **bien siempre debe contener el QR**, que deberá **estar disponible en abierto durante 7 días naturales** desde su emisión.

Posteriormente, el documento **debe archivar, guardarse y estar disponible para posibles inspecciones durante un año**.

Como decimos, el código QR formará parte del propio pdf, y permitirá el acceso directo al archivo. No cumplirían ese requisito una fotografía, un escaneo, o una mera imagen del documento en papel. Si se lleva el documento impreso (siempre con el código QR incluido), **no cabe realizar en el mismo modificaciones y anotaciones**. Cualquier enmienda en la versión impresa conlleva la nulidad del mismo y, por ende, equivale a no llevar el documento, por lo que sería una conducta sancionable.

2

Hay que tener en cuenta que las **modificaciones en una ruta (de vehículo, de conductor, de destinos, carga, etc.) obligan a generar un nuevo DeCA**.

En resumen, **antes del inicio efectivo del servicio, el conductor debe recibir una copia del DeCA para llevarla a bordo**.



CÓMO SE MODIFICA UN DeCA DURANTE EL SERVICIO

Si es necesario **actualizar la información de un DeCA después de su creación**, existen dos procedimientos posibles según la gestión del archivo:

- **Opción 1 (Modificación del documento existente):** Se actualiza el PDF actual incorporando los nuevos datos. En este supuesto, es obligatorio conservar las versiones anteriores del DeCA y detallar el motivo de la modificación en el campo de observaciones. Al mantenerse la misma estructura, la URL y el código QR original no varían.

- **Opción 2 (Emisión de un nuevo documento):** Se genera un archivo PDF completamente nuevo, lo que asigna automáticamente una nueva URL y un nuevo código QR. Esta nueva emisión anula por completo la validez del DeCA anterior.



QUÉ DOCUMENTOS PUEDEN UTILIZARSE COMO DeCA

Siempre que el documento se genere en pdf, contenga el código QR y sea legible al escanear el código a través de la conexión segura al repositorio sin necesidad de claves o contraseñas, **se puede otorgar validez como DeCA a los documentos que cumplan esos requisitos, aunque estén confeccionados como carta de porte, albarán, o CMR.**

¿Puede utilizarse un CMR como DeCA? Sí, si contiene todos los datos del artículo 6 de la Orden FOM/2861/2012 y cumple los requisitos electrónicos aplicables. El Ministerio advierte que usar el formato CMR en un transporte nacional no convierte ese transporte en internacional, ni implica la aplicación del Convenio CMR.

También cabe que se use como DeCA el Documento de Identificación de residuos, si éste incorpora todos los datos exigibles del DeCA, identifica expresamente cargador contractual y transportista efectivo, y se genera en formato digital conforme a la resolución, con su código QR; siendo así puede servir como documento de control.

Para el caso de **transporte de animales vivos**, aunque enviaremos un comunicado específico a los interesados, debemos tener claro que el DeCA es

un documento específico e independiente de la carta de porte o la guía sanitaria, por lo que su uso es obligatorio en el transporte de animales al igual que en la carga general. Cada uno cumple una función diferenciada:

- DeCA: Dirigido exclusivamente a la administración para el control del sector.
- Carta de porte: Tiene carácter mercantil y regula las relaciones comerciales entre empresas.
- Guía sanitaria: Funciona de manera autónoma como un certificado de control de sanidad animal.

**DeCA ≠ Carta Porte
DeCA ≠ CMR
DeCA ≠ Guía Sanitaria
Son documentos diferentes.**

En el caso del **transporte de viajeros en autobús (solo para el transporte discrecional)**, hasta ahora se confecciona la Hoja de Ruta en papel, y a partir del 5 de octubre deberá ser digital (HeRU). En este sentido, en cuanto al transporte de viajeros, se mantiene la exención de la obligatoriedad de emitir, llevar y guardar este documento para: 1) las rutas escolares, 2) líneas regulares y 3) líneas de transporte metropolitanas.

En actividades de **excavación o movimiento de tierras con viajes repetitivos**, ¿puede hacerse un DeCA por jornada? El Ministerio admitió que, cuando cargador contractual y transportista efectivo sean los mismos y se trate de trayectos repetitivos entre el mismo origen y destino, puede articularse una agrupación en un mismo DeCA, por ejemplo por vehículo y jornada, siempre que la información sea suficiente para identificar los envíos o trayectos previstos y la mercancía transportada.

Terminamos este punto con el **transporte de mercancías peligrosas**, ¿qué diferencia operativa relevante existe entre DeCA y documento ADR? El documento ADR y el DeCA responden a normativas distintas. El ADR exige información específica de mercancías peligrosas y, en determinadas operativas, reflejar las descargas para que se conozca lo que permanece a bordo. El DeCA no exige ir tachando o actualizando entregas para reflejar en todo momento la carga exacta a bordo, aunque sí debe contener los datos exigidos del envío o envíos documentados.

Y ¿cómo pueden integrarse DeCA y documento ADR? Hay dos opciones prácticas:

- Mantener documentos separados, con el DeCA digital y el documento ADR conforme a su normativa.
- Integrarlos en un único pdf que cumpla ambos regímenes. La integración puede hacerse añadiendo una página específica de DeCA al documento ADR o incorporando en una misma plantilla los campos de ambos documentos. En todo caso, el documento integrado debe cumplir los requisitos digitales del DeCA.

A QUIÉN CORRESPONDE LA OBLIGACIÓN DE GENERAR Y ARCHIVAR EL DeCA

La norma que lo regula, la [Resolución del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, publicada en el BOE de 12/06/2026, y que desarrolla la ley de Movilidad Sostenible 9/2025 de 3 de diciembre](#), no especifica nada al respecto, y lo deja al arbitrio y acuerdo entre las partes.

2

Lo recomendable es que lo hagan tanto el cargador, como el expedidor, y/o el transportista efectivo. O al menos, que el transportista efectivo, en aquellos supuestos en que el expedidor o cargador no dispongan de medios, emita el documento y remita copia al cliente.

En cualquier caso, deberá acordarse entre las partes quién lo prepara y lo emite, y procede que ambas partes guarden copia. Para ello hay que tener en cuenta la necesidad de intercambiar datos de los que dispone cada parte, con el fin de que todos los datos que la Orden FOM 2861/2012 exige en su artículo 6 (como ya hemos visto) se encuentren incluidos en el documento.

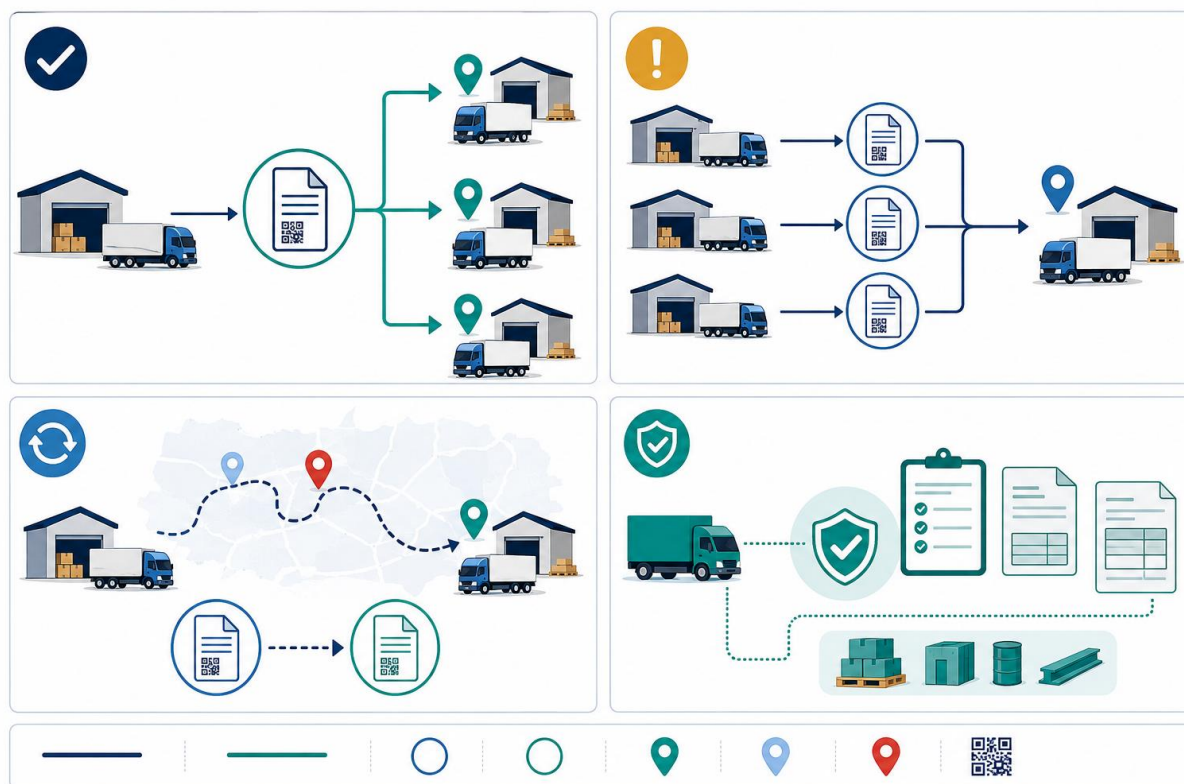


PLURALIDAD DE CARGAS O DESCARGAS

En aquellos casos en los que se realizan sucesivas cargas y descargas en diferentes puntos, será necesario su documento de control. Si nos encontramos ante una recogida y multitud de descargas sí que sería válido un solo DeCA. Sin embargo, cuando estemos en el caso contrario, con multitud de recogidas y una sola descarga, es necesario un DeCA por cada porte.

- **Múltiples entregas.** Se pueden incluir varias direcciones de entrega en un mismo DeCA si cada destino y su mercancía están claramente identificados. Si se necesita una prueba de entrega con la firma individual de cada receptor, será necesario generar un documento por entrega.
- **Múltiples recogidas.** En recogidas realizadas en distintos puntos debe generarse un DeCA por cada lugar de recogida.

2



EXENCIONES

Siguen **rigiendo las mismas excepciones** que se recogen en el art 2 de la Orden FOM 2861 de 2012, que como indicamos, continúa vigente; es decir:

- Transportes para cuya realización no resulte preceptiva la previa obtención de un título habilitante expedido por la Administración, conforme a lo que se dispone en las normas de ordenación del transporte terrestre.
- Transportes de mudanza.
- Transportes de vehículos accidentados o averiados en vehículos especiales.
- 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.

Hay que aclarar que **cuando se realiza transporte de mercancías propias, o transporte privado complementario, no es obligatorio emitir el DeCA.**

Así, por ejemplo, si además del transporte público de mercancías también **desarrollo la actividad de compraventa de cereal**, y el cereal que transporto es de mi propiedad, **no tengo obligación del DeCA** (sí del documento comercial de acompañamiento de la mercancía, como el albarán de venta).

O si me dedico, **además del transporte público de mercancías, a una actividad extractiva** (por ejemplo), y llevo en mi camión una máquina para esas operaciones, tampoco es preceptivo el DeCA.

Eso sí, en todo caso he de llevar a bordo los documentos que acrediten que esa mercancía es de mi propiedad, y no se trata de un transporte a terceros, para evitar contratiempos en un posible control de los agentes.

EXENCIONES DEL DeCA

Orden FOM/2861/2012 · Art. 2

1. Transportes sin título habilitante preceptivo

2. Transportes de mudanza

3. Vehículos accidentados o averiados transportados en vehículos especiales

4. Paquetería y pequeños envíos fácilmente manipulables

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PROPIAS

→ El transporte privado complementario no está sujeto al DeCA

EJEMPLOS

Compraventa de cereal:
si el cereal es propio, no se exige DeCA

Actividad extractiva:
transportar maquinaria propia para la actividad no exige DeCA

PREGUNTAS FRECUENTES, INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES



Inicio ... Servicios al transportista



El artículo 222 del Real Decreto 1211/1990, establece la **obligación de llevar a bordo del vehículo los documentos de control administrativo** debidamente cumplimentados e indica que en los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Por lo tanto, los documentos de control administrativo son obligatorios en los **transportes interiores y en las operaciones de cabotaje** por territorio del Estado español, quedando fuera de esta obligación los transportes internacionales que discurren parcialmente por territorio español.

El mismo artículo 222 del Real Decreto 1211/1990 establece la posibilidad de que la documentación de control sea cumplimentada por medios electrónicos siempre que se cumpla con los requisitos establecidos en dicho artículo y se ajuste a las características señaladas por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

La disposición transitoria octava de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible ha establecido que el **día 5 de octubre serán necesariamente digitales el documento de control administrativo** de transporte público de mercancías por carretera y la hoja de ruta de transportes públicos de personas.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha puesto a disposición de los transportistas, en su página web, una apartado con una serie de 'preguntas frecuentes', que se pueden asemejar a la casuística de cada empresa. Pueden acceder a ese portal en este: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/profesionales-transporte/servicios-transportista/documento-electronico-control-administrativo-deca/preguntas-frecuentes-faq-deca>

Estas son las **preguntas a las que ofrece respuesta el Ministerio** (actualizadas al 03-09-2026):

- *A partir del 5 de octubre, si realizo transporte internacional, ¿es obligatorio el eCMR (CMR electrónico)?*
- *Si realizo transporte privado complementario de mercancías, es decir, transporte mercancías para mi propia empresa, ¿tengo que llevar en cabina el DeCA?*
- *¿Existe un periodo transitorio para la entrada en vigor del DeCA? ¿habrá una fase sin sanción?*
- *¿Es obligatorio firmar el DeCA?*
- *Soy una empresa de paquetería, ¿tengo que llevar el DeCA?*
- *¿Dónde hay que registrarse para la aplicación del DeCA?, ¿dónde tengo que subir los archivos del DeCA?*
- *¿Hay que certificar las aplicaciones del DeCA?*

- *En el caso de mercancías, ¿quién debe generar el DeCA, el cargador o el transportista?*
- *Si soy un transportista que he subcontratado con otro transportista ¿qué ocurre con el DeCA?*
- *En el caso de mercancías, ¿qué datos debe contener el DeCA? Y en el caso de viajeros, ¿qué datos debe tener la HeRU?*
- *¿Se pueden agrupar varios envíos en el DeCA? ¿y varios servicios de viajeros?*
- *Si una vez comenzado el servicio tengo que modificar los datos del DeCA, ¿cómo lo hago?*
- *¿Es posible utilizar formatos relativos a otros documentos de transporte de mercancías como DeCA? ¿Es posible utilizar un CMR como DeCA?*
- *Si realizo transporte de mercancías peligrosas, ¿qué documentos tengo que llevar?*

A partir del 5 de octubre, si realizo transporte internacional, ¿es obligatorio el eCMR (CMR electrónico)?

No, no es obligatorio el eCMR. El 5 de octubre de 2026 será obligatorio para transporte interior el Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA), que está regulado en la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#). Las características electrónicas están reguladas en la Resolución de 5 de junio de 2026 de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

De acuerdo con el artículo 222 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), el DeCA aplica a transporte interior, es decir, a transporte nacional y cabotaje. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Si realizo transporte privado complementario de mercancías, es decir, transporte mercancías para mi propia empresa, ¿tengo que llevar en cabina el DeCA?

*No, el artículo 1 de la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), especifica que es “exigible en los **transportes públicos** de mercancías por carretera”, por lo tanto, el DeCA no aplica a los transportes privados complementarios, que son aquellos que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar, pero el transporte es un complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.*

Sin embargo, en los transportes privados complementarios se debe llevar a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar los apartados a), c) y d) del [artículo 102.2](#) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), apartados que de forma resumida indican:

- que las mercancías deben pertenecer a la empresa, o ser parte integrante de la actividad económica principal de la empresa mediante procesos de compra, venta, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación, y*
- que tanto los vehículos como los conductores estén integrados en la organización de la empresa.*

2

¿Existe un periodo transitorio para la entrada en vigor del DeCA? ¿habrá una fase sin sanción?

De acuerdo con la [Disposición Transitoria octava](#) de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible (LMS), el documento de control administrativo exigible en el transporte público de mercancías por carretera y la hoja de ruta exigible en el transporte público de viajeros por carretera deberán ser necesariamente digitales a los diez meses desde la entrada en vigor de esa Ley.

En consecuencia, el periodo transitorio ya está establecido en la Ley de Movilidad Sostenible, y la fecha de la digitalización obligatoria del DeCA es el 5 de octubre de 2026. No está prevista en las normas ninguna fase adicional, más allá del 5 de octubre, donde no se sancione la obligación de digitalización.

¿Es obligatorio firmar el DeCA?

No, no es obligatorio firmar el Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA). En el caso de mercancías, la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), establece que el cargador contractual y el transportista efectivo deben formalizar el documento, pero no se establecen requisitos de firmas para la validez del documento. En el caso de viajeros, tampoco la [Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo](#), establece ningún requisito de firma para la validez del documento.

No obstante, de forma voluntaria se pueden firmar de forma electrónica. En ese caso, la Resolución de 5 de junio de 2026 de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, establece que la firma electrónica debe ser la firma electrónica avanzada (en inglés AdES: Advanced Electronic Signature) definida en artículo 26 del [Reglamento \(UE\) 910/2014](#) del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014 (Reglamento eIDAS). También serán válidas las firmas electrónicas cualificadas (en inglés QES: Qualified Electronic Signature) del Reglamento eIDAS.

Las firmas electrónicas avanzadas (AdES) no requieren de certificado digital, existiendo métodos válidos como el conocido como OTP (One Time Password) o la firma biométrica (que debe vincular de forma única los datos biométricos del trazo, velocidad, presión y aceleración; al firmante y al documento). Las firmas electrónicas cualificadas (QES) se realizan con certificado digital.

2

Soy una empresa de paquetería, ¿tengo que llevar el DeCA?

El artículo 2 de la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), establece ciertas exenciones, entre las que se encuentran los servicios de paquetería, con la siguiente redacción: “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.”

La digitalización no modifica la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), es decir, no se modifica el contexto general del DeCA. Por lo tanto, los servicios de paquetería están exentos en la misma manera que estaban exentos de llevar el documento en papel, los que antes no hacían documento de control, siguen sin tener que hacerlo, y los que lo hacían en papel, ahora lo tendrán que hacer en electrónico.

¿Dónde hay que registrarse para la aplicación del DeCA?, ¿dónde tengo que subir los archivos del DeCA?

El DeCA (Documento electrónico de Control Administrativo) no es una aplicación informática del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Cada empresa debe disponer de una aplicación donde se gestionen los datos del DeCA, bien de forma propia o bien contratar a un proveedor de servicios, y luego se transformen en signos de escritura legibles en un fichero PDF, según las indicaciones de la Resolución de 5 de junio de 2026 de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

No hay que subir todos los DeCA a ninguna plataforma del Ministerio. Cuando se generan los ficheros PDF, estos deben estar disponibles en un repositorio para descarga por las autoridades ante un posible control en carretera.

¿Hay que certificar las aplicaciones del DeCA?

No, no hay que certificar las aplicaciones informáticas del DeCA. Sin duda, eso se debe a una confusión con las plataformas eFTI (electronic Freight Transport Information), las cuales sí habrá que certificar.

El Reglamento eFTI y sus reglamentos de desarrollo establecen el marco jurídico y técnico que permite el intercambio electrónico de información sobre el transporte de mercancías entre empresas y autoridades. Puede encontrar una síntesis del reglamento eFTI y un listado de sus reglamentos conexos en el siguiente enlace: [síntesis del Reglamento \(UE\) 2020/1056](#).

2

En el caso de mercancías, ¿quién debe generar el DeCA, el cargado o el transportista?

La digitalización no modifica la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), es decir, no se modifica el contexto general del DeCA. Por lo tanto, las responsabilidades para el cargador contractual y el transportista efectivo siguen siendo las mismas.

En la Orden FOM/2861/2012 no se especifica quién debe realizar materialmente el documento, pero sí se establece que ambos están obligados a la formalización del documento de control. Y también que ambos son responsables de que el documento se lleve a bordo del vehículo, salvo que el cargador contractual pruebe que el documento fue emitido, en cuyo caso este quedará eximido de responsabilidad.

Si soy un transportista que he subcontratado con otro transportista ¿qué ocurre con el DeCA?

La digitalización no modifica la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), es decir, no se modifica el contexto general del DeCA. Por lo tanto, las responsabilidades para el cargador contractual y el transportista efectivo siguen siendo las mismas.

Sobre la subcontratación, son de aplicación las definiciones que aparecen en la Orden FOM/2861/2012, en la cual se indica:

- *Transportista efectivo: el titular de la autorización a cuyo amparo se realiza materialmente el transporte*
- *Cargador contractual: el que contrata directamente con el transportista efectivo el transporte del envío, ya sea un 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.

Si un transportista (Transportista A) subcontrata a otro (Transportista B) para un determinado envío, entonces el último será el transportista efectivo (Transportista B) mientras que el primero será el cargador contractual (Transportista A).

2

Más allá de la carta de porte entre el cargador efectivo y el porteador, que según la [Ley 15/2009, de 11 de noviembre](#), del contrato de transporte terrestre de mercancías, son:

- 1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.*
- 2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.*

De cara al DeCA las responsabilidades recaen en quien realiza materialmente el transporte, el último de la cadena de subcontratación, y quien contrata a este, es decir, transportista efectivo y cargador contractual.

En el caso de mercancías, ¿qué datos debe contener el DeCA? Y en el caso de viajeros, ¿qué datos debe tener la HeRU?

En el caso de mercancías, los datos mínimos se establecen en el artículo 6 de la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), y son:

- 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.*
- 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*

Los apartados a), b), c), d), y si corresponde el h), son responsabilidad del cargador contractual.

Los apartados e), f), g), y si corresponde el h), son responsabilidad del transportista efectivo.

En el caso de viajeros, los datos mínimos de la hoja de ruta se establecen en el artículo 2 de la [Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo](#), y son:

- a) Nombre y Número de Identificación Fiscal de la empresa transportista.*
- b) Nombre y Número de Identificación Fiscal de la persona, empresa o entidad contratante del servicio.*
- c) Origen, destino y fecha de realización del servicio. En los servicios correspondientes a las clases 1.º y 4.º de la letra f) de este apartado deberán consignarse además las paradas intermedias que, en su caso, se hayan realizado durante el viaje.*
- d) Matrícula del autobús que presta el servicio.*
- e) Nombre y Número de Identificación Fiscal del conductor que presta el servicio.*
- f) Naturaleza del servicio, conforme a la siguiente clasificación:*
 - 1. Servicio discrecional.*
 - 2. Servicio discrecional prestado como refuerzo de un servicio público de transporte regular de uso general (en cuyo caso habrá de identificarse el servicio que se refuerza).*
 - 3. Servicio discrecional prestado como colaboración en la prestación de un transporte regular de uso especial (en cuyo caso habrá de identificarse el transporte en cuya prestación se colabora).*
 - 4. Servicio turístico.*

Todos los apartados son responsabilidad de la empresa transportista de viajeros.

¿Se pueden agrupar varios envíos en el DeCA? ¿y varios servicios de viajeros?

Sí, es posible agrupar en un mismo documento envíos en el caso de mercancías, por ejemplo, varias cargas o varias descargas, o servicios en el caso de viajeros.

En el caso de mercancías, deberán coincidir el cargador contractual y el transportista efectivo en todos los envíos, y los datos de cada envío deben estar perfectamente identificados. Además, el orden en el que aparezcan los envíos no implicará que sea una secuencia de ejecución de los envíos.

En el caso de viajeros, se podrán agrupar los servicios en la forma que se considere más conveniente pero siempre se identificarán claramente los datos correspondientes a cada servicio.

Si una vez comenzado el servicio tengo que modificar los datos del DeCA, ¿cómo lo hago?

En caso de que durante la realización del servicio de transporte se requiera la modificación o actualización de los datos del DeCA, podrá acudir a uno de los siguientes métodos:

- 1. Modificación del fichero electrónico existente. Se añadirán los nuevos datos en el PDF existente, así como el motivo del cambio, y se conservarán los datos antiguos indicando claramente que ya no son válidos. En este caso, al mantener el mismo PDF, la URL no cambiará y el código QR existente seguirá siendo válido.*
- 2. Generación de un nuevo fichero electrónico. Se generará un nuevo PDF con todos los datos. En este caso, al ser un PDF diferente, tendrá una nueva URL y por tanto, el código QR será diferente. En este caso, se deberá conservar el fichero original a los efectos de trazabilidad de la modificación de los datos.*

En ambos casos se deberá hacer llegar el PDF modificado o el nuevo PDF al conductor.

¿Es posible utilizar formatos relativos a otros documentos de transporte de mercancías como DeCA? ¿Es posible utilizar un CMR como DeCA?

El artículo 5 de la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#), establece que el documento de control administrativo será de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga.

En este sentido, se admite la posibilidad de utilizar cualquier formato previsto para otros documentos de transporte, como pueden ser los definidos para

cartas de porte, el documento de transporte según el Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), el Documento de Identificación (DI) en el traslado de residuos, el documento de transporte de los subproductos animales (SANDACH) según la normativa sanitaria europea o bien cualquier otro formato que sea utilizado para documentar un servicio de transporte.

Pero es importante diferenciar entre el formato de un documento de transporte, es decir, los campos y su disposición visual, del carácter legal del mismo. Es decir, en un transporte nacional se puede utilizar el formato del CMR si resulta más conveniente, pero eso no significa que se esté realizando el servicio bajo del convenio CMR, puesto que no es de aplicación a un transporte nacional.

En estos casos, se asegurará que, independientemente del formato utilizado, estén incluidos todos los datos definidos en el artículo 6 de la Orden FOM/2861/2012. En particular, que siempre estén identificadas de forma expresa y diferenciada las figuras de cargador contractual y transportista efectivo.

Si realizo transporte de mercancías peligrosas, ¿qué documentos tengo que llevar?

Si realiza transporte de mercancías peligrosas debe cumplir con dos obligaciones documentales diferentes:

- 1. La obligación del documento de transporte de mercancías peligrosas establecido en el capítulo 5.4 del ADR (Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera); y*
- 2. La obligación del documento de control administrativo establecido en la [Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre](#).*

Son dos documentos diferentes, con diferente regulación y diferentes datos, y en el caso del segundo, según la disposición transitoria octava de la Ley de Movilidad Sostenible, es obligatorio que sea electrónico.

Por lo tanto, se pueden llevar dos documentos separados, teniendo en cuenta que el DeCA debe ser electrónico, o se pueden agrupar en un mismo documento.

En el caso de agrupar el documento de transporte de mercancías peligrosas ADR y el DeCA en un mismo documento hay que tener en cuenta que:

1. *Independientemente del formato utilizado, estén incluidos todos los datos definidos en el artículo 6 de la Orden FOM/2861/2012. En particular, que siempre estén identificadas de forma expresa y diferenciada las figuras de cargador contractual y transportista efectivo.*
2. *Debe ser un documento electrónico que cumpla con la Resolución de 5 de junio de 2026 de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.*
3. *No es necesario que el documento esté firmado.*
