

TODO LO QUE DEBES SABER SOBRE EL DOCUMENTO ELECTRONICO DE CONTROL ADMINISTRATIVO (DeCA)

Introducción

El transporte de mercancías por carretera en España se prepara para uno de los cambios administrativos más relevantes de los últimos años. Desde octubre de 2026, la documentación de control que acompaña a cada operación de transporte por carretera debe ser obligatoriamente en formato digital antes de iniciar el transporte. La medida forma parte del proceso de digitalización impulsado por la normativa española y europea para modernizar los flujos de información en la cadena logística. En la práctica, supone el abandono progresivo del documento en papel y la adopción de sistemas digitales que permitirán gestionar, consultar y verificar la documentación del transporte de forma electrónica.



¿Qué es el documento electrónico de control del transporte por carretera?

Es la versión digital del documento de control que acredita la existencia de un contrato de transporte de mercancías. Tradicionalmente, este documento se emitía en papel y debía viajar a bordo del vehículo durante todo el trayecto. Con la digitalización, el documento pasa a generarse y almacenarse en formato electrónico, lo que permite que la información esté disponible para todos los actores implicados en la operación logística (cargador, transportista, operador logístico o destinatario) y también para las autoridades de inspección. En la práctica, el documento puede generarse en distintos formatos digitales (incluido un PDF) siempre que incorpore la información exigida por la normativa vigente.

¿Es obligatorio digitalizar el CMR?

No, la obligatoriedad es para el documento de control de ámbito nacional. A partir del 5 de octubre de 2026, el transporte de mercancías por carretera en España deberá registrar de forma electrónica el documento de control, que acredita el contrato de transporte y contiene datos como el cargador, el transportista, el origen y destino o la mercancía.

Sin embargo, esta obligación no afecta por ahora al transporte internacional, regulado por el Convenio internacional CMR. El eCMR, que es la versión electrónica de ese documento, no será obligatorio. No obstante, el eCMR puede utilizarse también como documento de control, ya que incluye la información exigida por la normativa. De esta forma, las

empresas que ya operen con eCMR podrán emplearlo para cumplir con la obligación de documentación digital del transporte y evitar posibles sanciones.



¿A qué tipo de transportes afecta la obligación?

La obligatoriedad del documento de control digital se aplicará a todo transporte público de mercancías por carretera que se realice en territorio español. Esto incluye tanto transportes domésticos como operaciones internacionales de cabotaje cuando el transporte se realiza en España. En este sentido, la normativa no introduce nuevas obligaciones documentales, sino que convierte en digital un documento que ya era obligatorio en formato físico.

¿Qué información debe incluir el documento de control?

La normativa establece que cada envío deberá ir acompañado de un documento electrónico que incluya la información básica del contrato de transporte: identificación del cargador contractual, identificación del transportista efectivo, origen y destino del transporte, descripción de la mercancía, fechas de carga y descarga y condiciones del transporte.

El documento puede adoptar distintas denominaciones como carta de porte, albarán o documento de control, siempre que contenga los datos obligatorios. Además, el formato digital permite incorporar información adicional o registrar incidencias durante el transporte, como cambios de conductor o anotaciones sobre el estado de la mercancía.

¿Es obligatoria la firma del documento?

No. La firma no es obligatoria en el documento de control, pero a veces se incorpora en determinadas fases de la operación cuando se quiere acreditar jurídicamente ciertas acciones, especialmente la entrega de la mercancía. Es decir, la normativa no exige que el documento de control lleve firma. Lo que sí se exige a partir de octubre es que el documento exista en formato digital antes de iniciar el transporte, sea autenticable, garantice la integridad de la información y pueda ser consultado por la inspección. En otras palabras, lo importante es la trazabilidad y verificación del documento, no que lleve la firma.

¿Cuándo es necesaria la firma?

La firma es necesaria cuando se quiere acreditar la recepción de la mercancía por parte del destinatario. En este caso, la firma funciona como prueba de entrega y sirve para confirmar que la mercancía ha sido entregada, que ha sido recibida por el destinatario y el estado de la carga en el momento de la entrega. También será obligatoria si el contrato lo exige. Es decir, en algunos casos, el propio contrato entre cargador y transportista puede exigir firma para la aceptación de la carga, la confirmación de condiciones de transporte o la recepción de mercancía. En esos casos, la firma pasa a ser un requisito contractual, aunque no siempre sea obligatorio por normativa.

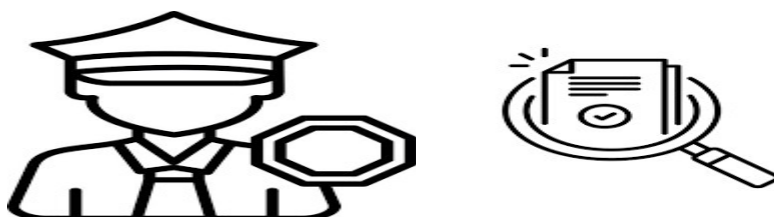
¿Qué ocurre si se utiliza firma electrónica?

Cuando se utilice firma electrónica, la regulación sobre el documento de control electrónico establece que debe cumplir las características de una firma electrónica avanzada. Esto significa que la firma debe estar vinculada al firmante, permitir identificarlo, estar asociada al documento firmado e invalidarse si el documento se modifica posteriormente.



¿Cómo se verificará el documento?

Con el sistema digital, el documento ya no tendrá obligatoriamente que viajar físicamente en el camión, aunque al conductor se le podrá seguir entregando una copia en papel para que la lleve a bordo del vehículo. En todo caso, sea cual sea el formato electrónico o físico en el que se documente el documento de control, deberá poder mostrarse a las autoridades durante una inspección mediante un dispositivo digital o un sistema de verificación electrónica, o bien deberá incluir un código QR que permita el acceso al repositorio donde esté almacenado. Estos sistemas permiten que, en caso de inspección, los agentes de control puedan acceder al documento en tiempo real y comprobar su contenido, lo que resultará en inspecciones más rápidas y mejor control administrativo del transporte. Por supuesto, al conductor se le podrá entregar una copia en papel para que la lleve a bordo del vehículo.



¿Quién debe generarlo?

La normativa no establece un único responsable de emitir el documento. Esto significa que puede generarlo cualquiera de las partes implicadas en el contrato de transporte, normalmente el cargador contractual, el operador logístico o el propio transportista. Sin embargo, el hecho de que cualquiera pueda emitirlo no significa que la responsabilidad recaiga sobre una sola parte.

¿Quién responde en caso de sanción?

Uno de los aspectos más relevantes de la regulación es el régimen de responsabilidad asociado al documento. La vigente normativa establece una responsabilidad solidaria entre el cargador contractual y el transportista efectivo respecto a la existencia del documento de transporte: ambos podrán ser responsables en caso de que el documento no exista, no se haya generado antes de iniciar el transporte o presente incumplimientos generales. Sin embargo, respecto de su contenido, el cargador contractual responde de los datos del envío, mientras que el transportista efectivo responde de los datos relativos al vehículo de transporte.

¿Qué transportes quedan exentos?

La regulación contempla algunas excepciones para determinados tipos de transporte. Entre ellos se encuentran algunos servicios específicos como mudanzas o transporte mediante grúas y determinadas operaciones de pequeño volumen que puedan manipularse fácilmente por una sola persona.

En la práctica, el sector interpreta que esta exención se limita a envíos de muy reducido tamaño. Por lo que consideran que a partir de volúmenes equivalentes a un palé completo, el transporte deja de considerarse fácilmente manipulable y entra dentro de la obligación documental.



¿La paquetería es una excepción?

En el caso de la paquetería, la normativa introduce una particularidad importante. El proceso de entrega final o última milla queda fuera del alcance de esta obligación documental, ya que forma parte de las exenciones previstas en la normativa.

La obligatoriedad del documento digital se centra en lo que el sector denomina transporte primario, es decir: el movimiento de mercancía desde el origen hasta el primer centro logístico o almacén o entre plataformas logísticas dentro de la red de distribución. En

cambio, la distribución final de paquetes desde el centro logístico hasta el destinatario final no requiere necesariamente de documento control, ya que se considera parte de un proceso logístico distinto y con operativas propias del sector de paquetería.

Esto responde a la necesidad de no introducir una carga administrativa excesiva en operaciones de muy alto volumen, donde un mismo vehículo puede realizar decenas o cientos de entregas en una sola ruta.

¿Afecta al transporte internacional?

La implantación del documento de control digital no modifica las obligaciones documentales que ya existían para el transporte internacional por carretera. El transporte internacional de mercancías ya cuenta con la existencia de un documento específico que acredite el contrato de transporte conforme al Convenio CMR. La nueva normativa española no introduce una obligación adicional en ese sentido.

Por otro lado, el uso del eCMR a nivel internacional depende de que los países implicados hayan ratificado el protocolo del CMR electrónico, por lo que su implantación aún no es homogénea en todos los países. En consecuencia, el transporte internacional puede seguir utilizando la documentación tradicional en formato papel.

¿Cómo afecta al transporte intermodal?

En el transporte intermodal, la necesidad de emitir el documento digital depende del tipo de operación logística que se realice. Cuando el transporte se realiza mediante sistemas como Ro-Ro o autopistas ferroviarias el proceso se considera un único transporte continuo de origen a destino, por lo que un único documento puede cubrir toda la operación.

Sin embargo, cuando la operación intermodal implica diferentes contratos de transporte para cada tramo, puede ser necesario emitir documentos diferenciados para cada fase del transporte. En estos casos, el documento de control digital se aplicaría específicamente al tramo por carretera dentro de la cadena logística. Esto significa que en una operación que combine carretera-ferrocarril-transporte marítimo, el documento digital se utilizará cuando exista un tramo de transporte por carretera sujeto a la normativa española.

Estas particularidades muestran que la implantación no afecta de la misma forma a todas las modalidades de transporte. Mientras que el transporte por carretera convencional deberá adaptarse plenamente al documento digital, actividades como la paquetería o el transporte intermodal aplicarán la normativa de forma más específica en función del tipo de operación logística.

¿Qué es el reglamento europeo eFTI y cómo afectará al transporte?

El reglamento eFTI (electronic Freight Transport Information) es una normativa europea que establece un marco común para el intercambio digital de información logística entre empresas y administraciones públicas en el transporte de mercancías. Su objetivo es que la información que hoy se presenta en documentos (como cartas de porte u otros documentos de transporte) pueda compartirse de forma electrónica durante las inspecciones o controles administrativos en cualquier país de la Unión Europea.

El sistema se basará en plataformas tecnológicas certificadas donde las empresas podrán almacenar los datos del transporte. Las autoridades accederán a esa información a través de los llamados eFTI Gates, que funcionarán como puertas de acceso digitales para las inspecciones.

Según la hoja de ruta europea, a lo largo de 2026 está previsto que se publiquen los requisitos técnicos que deberán cumplir estas plataformas. Posteriormente, en 2027 las Administraciones deberán estar preparadas para aceptar información logística en formato electrónico mediante estos sistemas. A largo plazo, la Comisión Europea prevé que el sistema evolucione hacia un modelo basado en intercambio de datos estructurados en lugar de documentos digitales, aunque la posible obligatoriedad de este sistema no se evaluará antes de 2029.

