



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Resolución de 18 de marzo de 2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2022
Referencia: BOE-A-2022-4517

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

La presente resolución se dicta con el fin de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2006/22/CE en su modificación realizada por la Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 en lo que respecta a los requisitos de control de su cumplimiento.

Por Resoluciones de 19 de abril de 2007 y de 5 de junio de 2009, de la Dirección General de Transporte por Carretera, se establecieron los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera, si bien los últimos cambios normativos han venido a establecer normas claras con objeto de garantizar las condiciones de competencia leal y nuevos sistemas en el control del cumplimiento de la normativa, cuya consecuencia es su necesaria modificación.

La evolución de las mejores prácticas en materia de controles, el fomentar un enfoque común entre las autoridades de control y el avance de los distintos equipos a disposición de las unidades de control, así como la actualización de la gravedad de las infracciones de los Reglamentos (CE) 561/2006 o (UE) 165/2014 suponen una modificación en los sistemas de control recogidos en la Directiva que se traspone.

Es necesario mantener garantizando que, sin perjuicio de una correcta ejecución de las tareas que impone la Directiva 2006/22/CE, los controles en carretera se efectúen con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para los conductores.

Todo ello sin perjuicio del aumento de la inspección y del control sobre la legislación social ordenadora del transporte por carretera, el fomento del intercambio sistemático entre los Estados miembros, la coordinación de las actuaciones inspectoras y la promoción de la formación continua de los controladores.

Por todo ello, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 16.2 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, esta Dirección General ha resuelto:

Primero. *Sistemas de control.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte por carretera organizarán un sistema de controles regulares de tal manera que se controlen, al menos, el

3 por ciento de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos a los que se aplican los Reglamentos (CE) 561/2006 y (UE) 165/2014.

Al menos el 30 por ciento del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 50 por ciento en los locales de las empresas.

Los controles, cubrirán cada año una muestra amplia y representativa del número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, y en ella se indicará si el transporte fue de viajeros o de mercancías.

Segundo. *Controles en carretera.*

Los controles en carretera deberán realizarse en lugares distintos y en cualquier momento, cubriendo tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados.

Las autoridades encargadas de la inspección velarán porque se adopten las disposiciones necesarias para implantar puntos de control en o cerca de carreteras existentes y en proyecto, para que, si fuera preciso, las gasolineras y otros lugares seguros puedan servir de puntos de control.

Asimismo, las citadas autoridades se ocuparán de que los controles se lleven a cabo según un sistema de rotación aleatorio, velándose por lograr un equilibrio geográfico apropiado.

Los controles serán realizados por personal con los conocimientos adecuados. Los aspectos que deberán comprobarse en los controles en carretera serán los establecidos en la lista que forma la parte A del anexo I de esta Resolución. Para el ejercicio de sus funciones los controladores recibirán el equipo de control estándar, tal y como se establece en el anexo II.

Los controles en carretera deberán realizarse sin discriminación alguna, por parte de los controladores, especialmente en cuanto a:

- a) El país donde esté matriculado el vehículo.
- b) El país de residencia del conductor.
- c) El país donde esté establecida la empresa.
- d) El origen y destino del trayecto.
- e) El tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Durante el control en carretera, se permitirá que el conductor se ponga en contacto con la sede central de la empresa o con el gestor de transportes o cualquier otra persona o entidad para aportar, antes de que finalice dicho control, cualquiera de las pruebas que no se encuentre a bordo del vehículo, sin perjuicio de garantizar el correcto funcionamiento del tacógrafo.

Tercero. *Controles concertados.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte deberán realizar al menos seis veces al año operaciones concertadas de control en carretera con otros Estados de la Unión Europea. Dichas operaciones deberán realizarse de forma simultánea por parte de las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

Asimismo, se organizarán controles concertados en los locales de las empresas.

Cuarto. *Controles en los locales de las empresas.*

Los controles en los locales de las empresas se organizarán según los criterios establecidos en los planes anuales de inspección atendiendo a la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas.

Se tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos que tengan las empresas y los resultados de los controles cuando no se hayan detectado ninguna infracción, así como el uso por las empresas de transporte por carretera que utilicen el tacógrafo inteligente en todos sus vehículos de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) 165/2014.

Se efectuarán, asimismo, cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves a las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso.

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

Quinto. *Estadísticas.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte elaborarán una estadística de los controles organizados que contendrá en todo caso los siguientes datos:

a) Controles en carretera:

Tipo de carretera, es decir, si es autopista, carretera nacional o secundaria, y país de matriculación del vehículo inspeccionado.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

b) Controles en locales:

Tipo de actividad de transporte: internacional o nacional, viajeros o mercancías, por cuenta propia o por cuenta ajena.

Tamaño del parque de vehículos de la empresa.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Sexto. *Informe a la Comisión Europea.*

Cada dos años, se remitirán a la Comisión Europea las estadísticas recopiladas en los controles en carretera y en los locales de las empresas.

Séptimo. *Comunicación de infracciones.*

Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso tienen que ser comunicadas, al menos cada seis meses, a las autoridades del Estado miembro cuyos residentes las hayan cometido. El intercambio de información también afectará a las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes para las mismas infracciones cometidas en otro Estado miembro.

Asimismo, debe comunicarse la misma información, así como todas las actuaciones realizadas, al órgano que sirve de enlace intracomunitario en esta materia. El informe se confeccionará siguiendo la lista inicial de infracciones que se establece en el anexo III de esta resolución.

Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso también se comunicarán a petición motivada de un Estado miembro para casos individuales en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud, salvo que por mutuo acuerdo entre los Estados fijen un plazo más corto. En casos urgentes o que requieran únicamente la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Si se considera que la solicitud no está suficientemente motivada, se informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de su recepción solicitando mayor fundamentación, pudiendo rechazarse si no se amplía la fundamentación.

Cuando sea difícil o imposible atender una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, se informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de la recepción de la solicitud y se explicarán las razones que justifiquen debidamente la dificultad o imposibilidad.

En caso de demoras persistentes a la hora de facilitar la información al Estado miembro a cuyo territorio se ha desplazado el trabajador, se informará a la Comisión.

El intercambio de información contemplado en el presente artículo se llevará a cabo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) establecido por el Reglamento (UE) 1024/2012.

Octavo. *Clasificación de riesgos.*

La Inspección de transportes tendrá en cuenta un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los

Reglamentos (CE) 561/2006 o (UE) 165/2014 que hayan cometido cada una de las empresas atendiendo a la fórmula de riesgo establecida por la Comisión Europea.

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

La categoría relativa a las infracciones más graves debe incluir aquéllas en que el incumplimiento a los Reglamentos citados cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales.

Se establece en el anexo III una lista inicial de infracciones del Reglamento (CE) 561/2006 y del Reglamento (UE) 165/2014 y la medida de su gravedad.

Para facilitar la selectividad de los controles en carretera, todas las autoridades de control competentes deberán tener acceso en el momento del control a los datos del sistema nacional de clasificación de riesgos.

Noveno. Mejores prácticas.

Por lo menos una vez al año se pondrán en marcha programas de formación conjuntos con otros Estados de la Unión Europea sobre las mejores prácticas en materia de control y se facilitarán los intercambios de personal entre sus organismos respectivos para el enlace intracomunitario con los organismos equivalentes en otros Estados miembros.

Se garantizará que los controladores estén bien preparados para el ejercicio de sus funciones.

Madrid, 18 de marzo de 2022.—El Director General de Transporte Terrestre, Jaime Moreno García-Cano.

ANEXO I

Parte A

Controles en carretera

Los aspectos que habrán de comprobarse, en general, en los controles en carretera son los siguientes:

1. Tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 165/2014 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta de conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva, y/o impresiones en papel.

2. Para el período mencionado en el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 165/2014, todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda los 90 km/h en la categoría de vehículos N 3 o los 105 km/h en la categoría de vehículos M 3 (las categorías N 3 y M 3 tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE).

3. En su caso, las velocidades instantáneas del vehículo, registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo.

4. El correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas de registro), o en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CE) 561/2006.

5. En su caso, y atendiendo debidamente a consideraciones de seguridad, el aparato de control instalado en el vehículo, a fin de detectar la instalación o utilización de cualquier dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular o falsificar datos, o a interferir con la transmisión electrónica de datos entre los componentes del aparato, o que inhiba o altere los datos de cualquiera de estas maneras antes de su cifrado.

Parte B

Controles en los locales de las empresas

Además de los aspectos establecidos en la parte A, en los locales de las empresas se controlarán los siguientes:

1. Los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso.
2. El límite quincenal de tiempos de conducción.
3. Las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.
4. La observancia de las obligaciones de las empresas en lo que respecta al pago del alojamiento de los conductores y a la organización de su trabajo con arreglo al artículo 8, apartados 8 y 8 bis, del Reglamento (CE) 561/2006.

ANEXO II

Equipo estándar a disposición de las unidades de control

Los órganos competentes de las distintas Administraciones velarán porque las unidades que desempeñen las tareas contempladas en el anexo I dispongan del siguiente equipo estándar:

1. Equipos capaces de transferir datos de la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor del tacógrafo digital, leer los datos y analizar los datos o transmitirlos para su análisis a una base de datos central.
2. Equipos para controlar las hojas de tacógrafo.
3. Equipos específicos de análisis, con el software adecuado, para verificar y confirmar la firma digital adjunta a los datos, así como software de análisis específico para proporcionar un detallado perfil de velocidad del vehículo antes de la inspección de su aparato de control.

ANEXO III

Infracciones

De conformidad con el punto séptimo, en los siguientes cuadros se determina una escala de infracciones de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, divididas en categorías en función de su gravedad.

1. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción	Nivel de gravedad				
			MG*	MG	G	L	
A		<i>Tripulación</i>					
A1	Artículo 5, apartado 1.	Incumplimiento de la edad mínima de los cobradores.				X	
B		<i>Tiempos de conducción</i>					
B1	Artículo 6, apartado 1.	Superación del tiempo diario de conducción de 9 h si no se autoriza la posibilidad de ampliarlo a 10 h.	9 h <... < 10 h.			X	
B2			10 h ≤... < 11 h.			X	
B3			11 h ≤...		X		
B4		Superación del tiempo diario de conducción de 9 h en un 50% o más sin pausa ni descanso de 4,5 horas como mínimo.	13 h 30 ≤... y sin pausa/descanso.	X			
B5			10 h <... < 11 h.			X	
B6			11 h ≤... < 12 h.			X	
B7		Superación del tiempo diario de conducción de 10 h en un 50% o más sin pausa ni descanso de 4,5 horas como mínimo.	12 h ≤...		X		
B8			15 h ≤... y sin pausa/descanso.	X			
B9			56 h <... < 60 h.				X
B10		Artículo 6, apartado 2.	Superación del tiempo semanal de conducción.	60 h ≤... < 65 h.			X
B11				65 h ≤... < 70 h.		X	
B12				70 h ≤...	X		

MG* = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / MG = infracción muy grave / G = infracción grave / L = infracción leve.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción	Nivel de gravedad			
			MG*	MG	G	L
B13	Artículo 6, apartado 3.	Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas.	90 h <... < 100 h.			X
B14			100 h ≤... < 105 h.			X
B15			105 h ≤... < 112 h 30.		X	
B16		Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas en un 25% o más.	112 h 30 ≤...	X		
C	<i>Pausas</i>					
C1	Artículo 7.	Superación del período de conducción ininterrumpida de 4,5 horas antes de hacer una pausa.	4 h 30 <... < 5 h.			X
C2			5 h ≤... < 6 h.			X
C3			6 h ≤...		X	
D	<i>Períodos de descanso</i>					
D1	Artículo 8, apartado 2.	Período insuficiente de descanso diario de menos de 11 h si no se autoriza un período de descanso diario reducido.	10 h ≤... < 11 h.			X
D2			8 h 30 ≤... < 10 h.			X
D3			... < 8 h 30.		X	
D4	Artículo 8, apartado 2.	Período insuficiente de descanso diario reducido de menos de 9 h si se autoriza una reducción.	8 h ≤... < 9 h.			X
D5			7 h ≤... < 8 h.			X
D6			... < 7 h.		X	
D7	Artículo 8, apartado 2.	Período insuficiente de descanso diario partido de menos de 3 h + 9 h.	3 h + [8 h ≤... < 9 h].			X
D8			3 h + [7 h ≤... < 8 h].			X
D9			3 h + [... < 7 h].		X	
D10	Artículo 8, apartado 5.	Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 h en caso de conducción en equipo.	8 h ≤... < 9 h.			X
D11			7 h ≤... < 8 h.			X
D12			... < 7 h.		X	
D13	Artículo 8, apartado 6.	Período insuficiente de descanso semanal reducido de menos de 24 h.	22 h ≤... < 24 h.			X
D14			20 h ≤... < 22 h.			X
D15			... < 20 h.		X	
D16	Artículo 8, apartado 6.	Período insuficiente de descanso semanal de menos de 45 h si no se autoriza un período de descanso semanal reducido.	42 h <... < 45 h.			X
D17			36 h ≤... < 42 h.			X
D18			... < 36 h.		X	
D19	Artículo 8, apartado 6.	Superación de 6 períodos consecutivos de 24 horas después del período de descanso semanal anterior.	... < 3 h.			X
D20			3 h ≤... < 12 h.			X
D21			12 h ≤...		X	
E	<i>Excepción de la norma de los 12 días</i>					
E1	Artículo 8, apartado 6 bis.	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal anterior.	... < 3 h.			X
E2			3 h ≤... < 12 h.			X
E3			12 h ≤...		X	
E4	Artículo 8, apartado 6 bis letra b), inciso ii).	Período de descanso semanal tomado tras 12 períodos consecutivos de 24 horas.	65 h <... ≤ 67 h.			X
E5			... < 65 h.		X	
E6	Artículo 8, apartado 6 bis letra d).	Período de conducción, entre las 22 h y las 6 h horas, de más de 3 horas antes de la pausa, si el vehículo no cuenta con varios conductores.	3 h <... < 4,5 h.			X
E7			4,5 h ≤...		X	
F	<i>Organización del trabajo</i>					
F1	Artículo 10, apartado 1.	Salario vinculado a la distancia recorrida o al volumen de mercancías transportado.			X	
F2	Artículo 10, apartado 2.	Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la legislación inapropiadas o inexistentes.			X	

MG* = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / MG = infracción muy grave / G = infracción grave / L = infracción leve.

2. Grupos de infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ (Tacógrafo)

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción	Nivel de gravedad			
			MG*	MG	G	L
G	<i>Instalación del tacógrafo.</i>					
G1	Artículo 3, apartado 1 y artículo 22, apartado 2.	No instalación ni uso de un tacógrafo homologado (por ejemplo, ausencia de tacógrafo instalado por instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros, utilización de un tacógrafo sin los precintos necesarios colocados o sustituidos por un instalador, taller o fabricante de vehículos autorizado o uso de un tacógrafo sin la placa de instalación).	X			
H	<i>Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro</i>					
H1	Artículo 23, apartado 1.	Utilización de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado por un taller autorizado.		X		
H2	Artículo 27.	El conductor posee y/o utiliza más de una tarjeta de conductor a su nombre.		X		
H3		Conducción con una tarjeta de conductor falsificada (considerada conducción sin tarjeta de conductor).	X			
H4		Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (considerada conducción sin tarjeta de conductor).	X			
H5		Conducción con una tarjeta obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (considerada conducción sin tarjeta de conductor).	X			
H6		Artículo 32, apartado 1.	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente).		X	
H7	Artículo 32, apartado 1, y artículo 33, apartado 1.	Tacógrafo utilizado inadecuadamente (por ejemplo, uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre el uso correcto, etc.).		X		

¹ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

MG* = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / MG = infracción muy grave / G = infracción grave / L = infracción leve.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción	Nivel de gravedad			
			MG*	MG	G	L
H8	Artículo 32, apartado 3.	Utilización de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo.	X			
H9		Falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor.	X			
H10	Artículo 33, apartado 2.	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos de impresión y los datos transferidos.		X		
H11		Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de un año.		X		
H12	Artículo 34, apartado 1.	Utilización incorrecta de hojas de registro/tarjeta de conductor.		X		
H13		Retirada no autorizada de hojas de registro o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos.		X		
H14		Utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que esté prevista, con pérdida de datos.		X		
H15	Artículo 34, apartado 2.	Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas y datos no legibles.		X		
H16	Artículo 34, apartado 3.	No efectuar el registro manual cuando sea preciso hacerlo.		X		
H17	Artículo 34, apartado 4.	Utilización de una hoja de registro incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (más de un conductor).			X	
H18	Artículo 34, apartado 5.	Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación.		X		
I	<i>Presentación de información</i>					
I1	Artículo 36.	Negarse a una verificación.		X		
I2	Artículo 36.	Imposibilidad de presentar registros del día en curso y los 28 días anteriores.		X		
I3		Imposibilidad de presentar registros de la tarjeta de conductor si el conductor posee una.		X		
I4		Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y los 28 días anteriores.		X		
I5	Artículo 36.	Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor si el conductor posee una.		X		
J	<i>Funcionamiento incorrecto</i>					
J1	Artículo 37, apartado 1, y artículo 22, apartado 1.	Tacógrafo no reparado por un instalador o un taller autorizado.		X		
J2	Artículo 37, apartado 2.	El conductor no consigna toda la información necesaria no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo.		X		

¹ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

MG* = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / MG = infracción muy grave / G = infracción grave / L = infracción leve.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.