



## Resolución 205/2022

**S/REF:** 001-066356

**N/REF:** R/0288/2022; 100-006616

**Fecha:** La de firma

**Reclamante:** [REDACTED]

**Dirección:** [REDACTED]

**Administración/Organismo:** Ministerio del Interior/DGT

**Información solicitada:** Multas de un radar móvil operativo en la A-66 de Asturias

**Sentido de la resolución:** Estimatoria

### I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el 3 de marzo de 2022 el reclamante solicitó al MINISTERIO DEL INTERIOR, al amparo de la [Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno](#)<sup>1</sup> (en adelante, LTAIBG), la siguiente información:

*El 16 de diciembre, la Dirección General de Tráfico tuvo a bien responder la solicitud de información codificada por el portal de transparencia con número 001-063050. En aquella consulta solicitaba se me precisara si existía algún radar operativo en una zona de la A-66 de Asturias que se está viendo afectada por unas obras de ampliación de calzada, con consiguiente reducción de velocidad por motivos de seguridad. La respuesta se limita a detallar los radares fijos que existen en dicha vía, dentro y fuera de la zona de obras y que, salvo error por mi parte, fueron instalados antes de las mismas. No se da cuenta de ningún otro sistema de control de velocidad.*

<sup>1</sup> <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2013-12887>

El 22 de noviembre de 2021, en declaraciones realizadas a los medios de comunicación, la directora provincial de Tráfico confirmó que se había instalado un radar móvil en la zona. La manifestación reproducida por los medios de comunicación señala que Claro que está funcionando el radar móvil, se irá poniendo en momentos puntuales, como puede consultarse, entre otros, en el siguiente enlace: <https://www.lavozdeasturias.es/noticia/asturias/2021/11/22/funciona-radar-movil-situado-obras-tercercarril-/00031637602477305825277.htm>

Dada la aparente discordancia entre lo anunciado en los medios de comunicación y la respuesta dada por la DGT en la anterior respuesta y para evitar malos entendidos, quería preguntarles si ha sido utilizado un radar móvil en el mencionado tramo de la A-66 y cuántas son las multas que en su caso ha dado lugar.

2. Mediante resolución de fecha 9 de marzo de 2022, el MINISTERIO DEL INTERIOR contestó al solicitante lo siguiente:

*El listado que se facilitó en su día de los radares que operaban en la A-66 provincia de Asturias estaba actualizado a fecha 10/12/2021, es posible que al tratarse de un radar móvil no apareciera en el listado por no estar operando en dicha fecha.*

*Por otro lado, se confirma que sí está operando un radar móvil en el tramo de A-66 entre los p.k. 20 y 25 desde el verano de 2020.*

*De igual modo la información sobre los excesos de velocidad que han sido sancionados por radares concretos queda limitada en virtud del apartado g) del artículo 14 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, ya que supondría un perjuicio para las funciones administrativas de vigilancia que tiene encomendadas las Dirección General de Tráfico según el apartado i) del artículo 5 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

3. Mediante escrito registrado el 25 de marzo de 2022, el solicitante interpuso una reclamación, en aplicación del [artículo 24](#)<sup>2</sup> de la LTAIBG, ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) con el siguiente contenido resumido:

*-Ha sido criterio estable de la DGT desde la entrada en vigor de la Ley de Transparencia el facilitar datos sobre infracciones y multas por radar. Adjunto una respuesta que se me facilitó en su día (se incorpora como "alegaciones complementarias" al no poder añadir más de un*

---

<sup>2</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a24>

documento el apartado otros documentos), pero una búsqueda por internet permite verificar que el propio organismo identificó el pasado año los 50 radares que más multaban, y viene facilitando datos por radares a periodistas y colectivos como la AEA.

-En los últimos meses sin embargo la DGT restringe esa misma información, asegurando que dar la información limita sus funciones de vigilancia. Es un argumento que enuncia pero sin aportar la justificación. Salvo error por mi parte, entiendo que es criterio del Consejo que los límites reconocidos por la ley no operan de forma automática y deben ser aplicados de manera restrictiva y muy motivada y justificada. No encuentra este ciudadano la justificación mencionada.

-A mayores, aceptar este límite sería tanto como decir que desde 2014 hasta 2020 la DGT hizo una gestión negligente de dicha información, pues en ese periodo sí facilitaba dichos datos, sin que ello parezca haber resentido sus funciones de vigilancia.

-La información que ofrece DGT en sus canales invita a esa conclusión. La evolución de la siniestralidad durante el periodo en el que facilitaba dicha información fue favorable, como se cuenta, entre otros sitios, aquí: <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2022/01ENERO/0107-Balance-prov-accidentalidad-2021.shtml>

-Contra el límite que enuncia la DGT en su respuesta, cabe argumentar lo contrario. Conocer los tramos en los que más infracciones se están produciendo tiene un efecto disuasorio y reflexivo, pues permite al conductor identificar los puntos en los que la velocidad general del resto de usuarios de la vía está resultando inadecuada, impeliéndole a no sumarse a la misma. Además permite analizar si las condiciones de la vía estimulan ese exceso de velocidad y cabe reclamar a la administración medidas adicionales de control o infraestructura, tipo resaltos o similar. En Asturias conocer la ubicación y el volumen de sanciones fue en fecha reciente información que facilitó detectar que la ubicación de un cinemómetro no cumplía todas las garantías legales exigidas lo que obligó a iniciar un proceso para devolver miles de sanciones cobradas. Conocer el volumen de multas en un punto permita también hacer un análisis crítico sobre si esa es una ubicación rentable para desplegar controles de velocidad o existen otros enclaves donde el mismo esfuerzo de la administración podría tener un resultado más eficaz.

-En definitiva, este tipo de información facilita que el ciudadano pueda participar de una forma más activa y con mejor conocimiento de la gestión de lo público, tal y como pretende la Ley 19/2013. Quiero entender que entre 2014 y 2020 la DGT asumía que eso podía exponerle a demandas ciudadanas, pero que aceptaba esa presión y facilitaba la información convencido de que además de ser lo que requiere la Ley de Transparencia, servía para concienciar a los conductores de los puntos donde más infracciones y riesgos corrían.

*-El hecho de que los cinemómetros estén rotando y que estos datos permitan ver que en determinados puntos puede pasar un año sin que se esté controlando efectivamente los excesos de velocidad es asunto conocido, explicado y que tampoco motivó en su día una restricción en la información suministrada, como muestra una de las respuestas que adjunto (incorporada en "documentación acreditativa de la representación" al no permitir el formulario incorporar más de un documento en el último apartado. Pido disculpas por no encontrar mejor fórmula para remitirlo). La rotación de aparatos, como explicó la propia DGT, no sigue modelo matemático alguno lo que impide hacer pronósticos sobre dónde van a estar desplegados en un futuro. A mayores, la pregunta objeto de impugnación se centra en un tramo donde, según la DGT, el único radar que ha operado es móvil, es decir, que fue específicamente llevado al lugar y mantenido el tiempo oportuno sin estar sujeto a rotación alguna.*

*-Por último signifíco al Consejo que la respuesta objeto ahora de impugnación deriva de otra anterior (adjuntada aquí como "otros documentos") en la que ante una pregunta clara y comprensible, en la que se demandaba información sobre todos los tipos de radares instalados en un tramo, la DGT optó por facilitar un listado que esta segunda contestación revela como incompleto y erróneo, algo que podía haber dado lugar a malos entendidos y que dejo en sus manos si merece algún tipo de pronunciamiento.*

4. Con fecha 28 de marzo de 2022, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno remitió la reclamación al MINISTERIO DEL INTERIOR al objeto de que pudiera hacer las alegaciones que considerase oportunas. El 12 de abril de 2022 se recibió escrito de la Dirección General de Tráfico, con el siguiente contenido resumido:

*(...)*

*1.-(...) Efectivamente, la DGT publica información anual sobre los 50 radares que más infracciones han detectado para conocimiento de todos los ciudadanos. Por otro lado, el que no suministre información sobre denuncias de radares concretos no significa que no se realice un seguimiento del plan de radares y se estudie su necesidad en cada punto de manera interna en el organismo. Decidir sobre idoneidad de la ubicación de los radares le corresponde únicamente al organismo, no siendo una cuestión que deba ser objeto de decisión de otros puesto que se trata de una política de seguridad vial con grandes implicaciones de seguridad y trabajo previo de planificación.*

*En este mismo sentido, este organismo ha venido defendiendo en los últimos tiempos que la difusión de datos sobre la localización de todas y cada una de las denuncias puede incurrir en dos de los supuestos recogidos en el artículo 14 de la Ley 19/2013:*

1. Perjuicio sobre la seguridad pública, al poder afectar la seguridad personal de los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico.

2. Perjuicio sobre las funciones de vigilancia y control de la administración, al comprometer la efectividad de las políticas de vigilancia destinadas a reducir el número de accidentes de tráfico y sus víctimas.

Este organismo se reitera en esta postura y rechaza el argumento de que facilitar esta información es lo que requiere la Ley de Transparencia.

En segundo lugar argumenta que este tipo de información objeto de impugnación le ha sido facilitada entre 2015 y 2021.

Los motivos que justifican la limitación al acceso están en consonancia con las políticas de vigilancia y seguridad vial que se desarrollan en la actualidad, y en los últimos tiempos la DGT ha considerado necesario y conveniente el cambio de criterio en el suministro de información pública para no comprometer las actuaciones dirigidas a la ejecución y fines de estas políticas.

Todas las evidencias disponibles indican que las políticas de vigilancia de las infracciones de tráfico más efectivas son las que combinan distintos niveles de predictibilidad y visibilidad. Por ejemplo, de acuerdo con los resultados del proyecto europeo PEPPER (Kallberg y otros, 2008), la efectividad de la vigilancia aumenta con:

- La impredecibilidad del lugar y momento de los controles.
- La combinación de actividades policiales de distinta visibilidad (muy visibles y poco visibles).
- La concentración de controles en momentos y lugares con un alto índice de infracciones.
- La prolongación de las actividades de control durante largos periodos de tiempo.

En España, en relación a la vigilancia sobre la velocidad, la combinación de distintos niveles de predictibilidad y visibilidad se logra con la combinación de radares fijos, de tramo (señalizados y sobre los que se difunde mucha información) y móviles con presencia de agentes de tráfico.

La DGT, para contrarrestar el cambio en su política de comunicación de localización de infracciones y cumplir el objetivo de garantizar la transparencia de su actividad relacionada con el funcionamiento y control de la actuación pública, de acuerdo con lo exigido por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, considera que la difusión periódica de los siguientes datos e indicadores es suficiente para cumplir las exigencias de la Ley, sin comprometer la efectividad de las políticas de vigilancia:

- Ubicación de los puntos de control de la velocidad: <https://infocar.dgt.es/etraffic/>
- Información sobre denuncias e ingresos, así como actividad de los radares con mayor actividad de denuncias: <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifrasresultados/?tema=denuncias-e-ingresos&pag=1&order=DESC>

En tercer lugar, este organismo le informó de manera clara en la citada resolución impugnada “el listado que se facilitó en su día de los radares que operaban en la A-66 provincia de Asturias estaba actualizado a fecha 10/12/2021, es posible que al tratarse de un radar móvil no apareciera en el listado por no estar operando en dicha fecha. Por otro lado, se confirma que sí está operando un radar móvil en el tramo de A-66 entre los p.k. 20 y 25 desde el verano de 2020”. En ningún caso las aclaraciones ofrecidas en esta respuesta, “presuponen” que la información suministrada por la DGT sea un “listado incompleto y erróneo” expresiones - con el debido respeto- poco acertadas que deduce el propio reclamante de valoraciones subjetivas.

2.- Resulta aplicable al caso, por su similitud con el alcance del objeto de reclamación, la resolución dictada por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG) desestimatoria de la reclamación R/0262/2021;100-005046, formulada contra la resolución emitida por la Dirección General de Tráfico, al denegar el acceso a la información de las solicitudes nº 001-053306 y 001-053307 de los datos relativos al tipo de vía y punto km en denuncias por exceso de velocidad formuladas por la DGT en 2019-2020, al considerar aplicable el límite previsto en el apartado g) del art. 14.1 de la LTAIBG. <<En el caso que nos ocupa, la DGT proporciona una justificación detallada del perjuicio que el acceso a la información reclamada supondría para las funciones que desarrolla y para la labor operativa de vigilancia, control y seguridad vial que la Guardia civil efectúa, pudiendo llegar, a su juicio, a comprometer la propia seguridad de los agentes y la efectividad de la política de seguridad vial. Siendo evidente que la revelación de los lugares exactos de las infracciones denunciadas posee un claro potencial de perjudicar las funciones y los bienes jurídicos indicados, frente a ello, no se aprecia la presencia de un interés público -medido en términos de los fines a los que sirve la ley de transparencia- lo suficientemente relevante como para prevalecer sobre la protección de “las funciones de vigilancia, inspección y control “amparadas por el límite del artículo 14.1 g) LTAIBG. A diferencia de lo que sucede con el resto de la información facilitada al reclamante, y con la que la propia DGT publica regularmente, conocer los sitios concretos (vías y puntos kilométricos) en los que se detectaron las infracciones denunciadas puede tener interés para otros fines, pero no proporciona una información de gran valor añadido a la ya disponible para someter a escrutinio la acción de los responsables públicos. En consecuencia, en el presente caso, la ponderación de los intereses en juego se ha de inclinar a favor de las

*funciones tuteladas en el artículo 14.1 g) LTAIBG y, por tanto, se ha de considerar justificada y proporcionada la aplicación del límite invocado>>».*

*Teniendo en cuenta lo anterior consideramos ha de ser desestimada la reclamación presentada y, se puede concluir que el Ministerio del Interior ha cumplido con el mandato de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, por lo que su actuación ha de considerarse conforme a derecho.*

## II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 38.2 c\) de la LTAIBG](#)<sup>3</sup> y en el [artículo 8 del Real Decreto 919/2014, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno](#)<sup>4</sup>, el Presidente de esta Autoridad Administrativa Independiente es competente para resolver las reclamaciones que en aplicación del [artículo 24 de la LTAIBG](#)<sup>5</sup> se presenten frente a las resoluciones expresas o presuntas recaídas en materia de acceso a la información.
2. La LTAIBG reconoce en su [artículo 12](#)<sup>6</sup> el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendiéndose por tal, según dispone en el artículo 13, "*los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones*".

De este modo, la LTAIBG delimita el ámbito material del derecho a partir de un concepto amplio de información, que abarca tanto documentos como contenidos específicos y se extiende a todo tipo de "*formato o soporte*". Al mismo tiempo, acota su alcance, exigiendo la concurrencia de dos requisitos que determinan la naturaleza "*pública*" de las informaciones: (a) que se encuentren "*en poder*" de alguno de los sujetos obligados por la ley, y (b) que hayan sido elaboradas u obtenidas "*en el ejercicio de sus funciones*".

Cuando se dan estos presupuestos, el órgano competente debe conceder el acceso a la información solicitada, salvo que justifique de manera clara y suficiente la concurrencia de una causa de inadmisión o la aplicación de un límite legal.

<sup>3</sup> <https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a38>

<sup>4</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-11410&tn=1&p=20141105#a8>

<sup>5</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a24>

<sup>6</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a12>

3. La presente reclamación trae causa de una solicitud de acceso a información en relación con un radar móvil operativo en la A-66 de Asturias y las multas impuestas por el mismo, formulada en los términos que figuran en los antecedentes de hecho.

La Administración concede el acceso de manera parcial, confirmando la existencia del radar móvil aludido pero denegando la información sobre las multas impuestas, dado que, a su juicio, *“la difusión de datos sobre la localización de todas y cada una de las denuncias puede incurrir en dos de los supuestos recogidos en el artículo 14 de la Ley 19/2013: 1. Perjuicio sobre la seguridad pública, al poder afectar la seguridad personal de los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico. 2. Perjuicio sobre las funciones de vigilancia y control de la administración, al comprometer la efectividad de las políticas de vigilancia destinadas a reducir el número de accidentes de tráfico y sus víctimas”*. En apoyo de su decisión cita la resolución de este Consejo de Transparencia recaída en el procedimiento de reclamación R/0262/2021/, relativo al tipo de vía y punto kilométrico en denuncias por exceso de velocidad formuladas por la DGT en 2019-2020, que considera aplicable el límite contemplado en el artículo 14.1 g) de la Ley 19/2013.

4. Centrado el debate en los términos expuestos, para valorar la conformidad con la LTAIBG de la resolución recurrida debemos comenzar recordando que el derecho de acceso a la información pública está reconocido en aquella ley como un auténtico derecho público subjetivo, al establecer su artículo 12 que *“[t]odas las personas tienen derecho a acceder a la información pública, en los términos previstos en el artículo 105.b) de la Constitución Española, desarrollados por esta Ley”*, configurándose desde su preámbulo de forma amplia, al disponer que (i) son titulares todas las personas, (ii) podrá ejercerse sin necesidad de motivar la solicitud y, finalmente, (iii) que solamente se verá limitado en aquellos casos en que sea necesario por la propia naturaleza de la información –derivado de lo dispuesto en la Constitución Española- o por su entrada en conflicto con otros intereses protegidos, indicando expresamente que, en todo caso, los límites previstos se aplicarán atendiendo a un test del daño –del interés que se salvaguarda con el límite- y del interés público en la divulgación, de forma justificada, proporcionada y limitada por su objeto y finalidad y atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

Esta formulación amplia en el reconocimiento y en la regulación legal del derecho de acceso a la información obliga a interpretar de forma estricta, cuando no restrictiva, tanto los límites a este derecho que se contemplan en el artículo 14.1 LTAIBG como las causas de inadmisión enumeradas en el artículo 18.1 LTAIBG. Así lo ha proclamado el Tribunal Supremo en su Sentencia de 16 de octubre de 2017, dictada en el Recurso de Casación nº 75/2017 (ECLI: ES:TS:2017:3530), en la que sostiene que

*“Esa formulación amplia en el reconocimiento y en la regulación legal del derecho de acceso a la información obliga a interpretar de forma estricta, cuando no restrictiva, tanto las limitaciones a ese derecho que se contemplan en el artículo 14.1 de la Ley 19/2013 como las causas de inadmisión de solicitudes de información que aparecen enumeradas en el artículo 18.1 sin que quepa aceptar limitaciones que supongan un menoscabo injustificado y desproporcionado del derecho de acceso a la información.*

*“(…) ya hemos señalado que las limitaciones contempladas en el artículo 14 de la Ley 19/2013, lo mismo que sucede con las causas de inadmisión de solicitudes de información que enumera el artículo 18, deben ser interpretadas de forma estricta y partiendo de la premisa de que el derecho de acceso a la información aparece configurado en nuestro ordenamiento con una formulación amplia, de manera que sólo son aceptables las limitaciones que resulten justificadas y proporcionadas. Claramente lo deja así señalado el artículo 14.2 de la Ley 19/2013 cuando dispone: «(…) 2. La aplicación de los límites será justificada y proporcionada a su objeto y finalidad de protección y atenderá a las circunstancias del caso concreto, especialmente a la concurrencia de un interés público o privado superior que justifique el acceso». Por tanto, la posibilidad de limitar el derecho de acceso a la información no constituye una potestad discrecional de la Administración (...), pues hemos visto que aquél es un derecho reconocido de forma amplia y que sólo puede ser limitado en los casos y en los términos previstos en la Ley.”*

Este criterio ha sido reiterado posteriormente en sus sentencias de 10 de marzo de 2020 (recurso 8193/2018), 11 de junio de 2020 (recurso 577/2019), 19 de noviembre de 2020 (recurso 4614/2019) y 29 de diciembre de 2020 (recurso 7045/2019).

En el presente caso, la Administración desestima la solicitud porque considera que suministrar información sobre *“cuántas son las multas que en su caso ha dado lugar”* un radar móvil en la A-66 supone un perjuicio para las funciones administrativas de vigilancia que tiene encomendadas la Dirección General de Tráfico por la legislación vigente. Esta restricción al derecho de acceso se fundamenta por la Administración, según consta en los antecedentes de hecho, en los siguientes argumentos: i) porque *decidir sobre la idoneidad de los radares corresponde únicamente al organismo, no siendo una cuestión que deba ser objeto de decisión por otros puesto que se trata de una política de seguridad vial con grandes implicaciones de seguridad y trabajo previo de planificación;* ii) porque puede incurrir en un *perjuicio sobre la seguridad pública, al poder afectar la seguridad personal de los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico;* iii) porque puede incurrir en un *perjuicio sobre las funciones de vigilancia y control de la administración, al comprometer la efectividad de las políticas de vigilancia destinadas a reducir el número de accidentes de tráfico y sus víctimas;* iv) porque *todas las evidencias disponibles indican que las políticas de vigilancia de*

*las infracciones de tráfico mas efectivas son las que combinan distintos niveles de predictibilidad y visibilidad, de modo que en España la combinación de distintos niveles de predictibilidad y visibilidad se logra con la combinación de radares fijos, de tramo (señalizados y sobre los que se difunde mucha información) y móviles con presencia de agentes de tráfico.*

A la vista de cuanto antecede, este Consejo considera que la Administración no ha justificado de manera suficiente la afectación del interés que pretende salvaguardar con la aplicación del límite de referencia dado que se limita a afirmar que conocer cuántas multas ha impuesto un radar móvil puede incurrir en un potencial perjuicio para la seguridad pública y las funciones administrativas de vigilancia y control, sin especificar en qué consiste el perjuicio concreto ni cómo afecta al bien jurídico protegido por el límite. A mayor abundamiento, sin desconocer la complejidad de la efectividad de las políticas públicas de seguridad vial, es necesario precisar que la información aquí solicitada es muy distinta de la que motivó la Resolución 0262/2021 invocada en apoyo de su posición, pues no se pide la “revelación de los lugares exactos de las infracciones denunciadas” o “los sitios concretos (vías y puntos kilométricos) en los que se detectaron las infracciones”, sino únicamente el número de multas impuesto por un radar de cuya existencia y área de actuación ha informado la Dirección General de Tráfico, por lo que no cabe trasladar los razonamientos que sustentaron aquella resolución a este supuesto.

En conclusión, la reclamación presentada debe ser estimada.

### III. RESOLUCIÓN

En atención a los antecedentes y fundamentos jurídicos descritos, procede

**PRIMERO: ESTIMAR** la reclamación presentada por [REDACTED] frente a la resolución del MINISTERIO DEL INTERIOR, de fecha 9 de marzo de 2022.

**SEGUNDO: INSTAR** al MINISTERIO DEL INTERIOR a que, en el plazo máximo de 10 días hábiles, remita al reclamante la siguiente información:

- *Cuántas son las multas que, en su caso, ha impuesto el radar móvil operativo instalado en una zona de la A-66, en Asturias.*

**TERCERO: INSTAR** al MINISTERIO DEL INTERIOR a que, en el mismo plazo máximo, remita a este Consejo de Transparencia copia de la información enviada al reclamante.

De acuerdo con el [artículo 23, número 1<sup>7</sup>](#), de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, la Reclamación prevista en el artículo 24 de la misma tiene la consideración de sustitutiva de los recursos administrativos, de conformidad con lo dispuesto en el [artículo 112.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre<sup>8</sup>](#), de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante los juzgados centrales de lo contencioso-administrativo de Madrid, de conformidad con lo previsto en el [artículo 9.1 c\) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa<sup>9</sup>](#).

EL PRESIDENTE DEL CTBG

Fdo: José Luis Rodríguez Álvarez

---

<sup>7</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a23>

<sup>8</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&p=20151002&tn=1#a112>

<sup>9</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-16718&tn=1&p=20181206#a9>