



2. Mediante resolución de 1 de julio de 2025, ADIF AV deniega el acceso a la información en los términos siguientes:

«Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.1.h) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el derecho de acceso a la información pública podrá ser limitado cuando su divulgación suponga un perjuicio para:

“Los intereses económicos y comerciales.”

Esta información, aunque relacionada con la operativa ferroviaria, afecta de forma directa a la actividad comercial y reputacional de los operadores privados que prestan servicio en la red ferroviaria de titularidad pública. La divulgación de datos desagregados por operador y fecha sobre incidencias operativas y actuaciones de rescate podría permitir inferencias sobre el rendimiento técnico, la fiabilidad del servicio y la gestión interna de cada operador, lo que podría ser utilizado por terceros con fines competitivos o comerciales. En particular, podría afectar negativamente a la imagen pública de los operadores implicados, alterar su posición en el mercado o condicionar decisiones comerciales de usuarios y clientes, generando un perjuicio económico no justificado por el interés público en la divulgación.

En este contexto, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno ha establecido que el límite previsto en el artículo 14.1.h) de la Ley 19/2013 debe aplicarse cuando la divulgación de la información solicitada pueda comprometer intereses económicos o comerciales legítimos, revelando aspectos sensibles de la estrategia, funcionamiento o desempeño de entidades que operan, particularmente, en entornos sujetos a competencia. Esta interpretación adquiere especial relevancia en el ámbito ferroviario, donde operan entidades privadas como Ouigo e Iryo, que no están sujetas a las obligaciones de publicidad activa previstas en la normativa de transparencia. Además, la divulgación de determinada información estratégica u operativa relativa a Renfe, en ausencia de obligaciones equivalentes para sus competidores, podría situar a esta última en una posición de desventaja competitiva, afectando negativamente a su capacidad de actuación en el mercado.

En concreto, la divulgación de los datos solicitados afecta de manera directa al impacto reputacional y percepción del servicio, pues la publicación de los mismos puede ser interpretada por el público como un indicador de fallos operativos o técnicos en los servicios prestados. Aunque estas circulaciones extraordinarias no necesariamente implican negligencia o deficiencia, su divulgación desagregada por



operador y fecha puede generar una percepción negativa sobre la fiabilidad del servicio, afectando a la imagen de marca y a la confianza de los usuarios.

Asimismo, en un entorno de liberalización del transporte ferroviario de viajeros, como el actual, la publicación de este tipo de información puede ser utilizada por competidores para realizar comparativas comerciales, campañas o análisis estratégicos que perjudiquen sus respectivas posiciones en el mercado, de forma que la frecuencia o recurrencia de rescates podría ser explotada para desacreditar la calidad del servicio entre los operadores.

Además, esta información presenta un carácter sensible en relación con la operativa interna de la entidad. En particular, los datos que incluyen fechas específicas y número de intervenciones podrían permitir la identificación indirecta de patrones de funcionamiento, localización de puntos críticos en la red, franjas horarias con mayor incidencia operativa o posibles vulnerabilidades técnicas, suponiendo su divulgación, a terceros ajenos al administrador de infraestructuras ferroviarias, un riesgo significativo, ya que podría comprometer la integridad operativa del sistema, impidiendo la prevención de ilícitos penales, administrativos o disciplinarios conforme a lo recogido en el artículo 14.1.e) Ley 19/2013

Aunque dicha información no sea confidencial de forma explícita, su análisis agregado puede facilitar inferencias de carácter técnico o comercial que comprometan la estrategia operativa de dichas entidades, afectando a su posición competitiva en el mercado.

Finalmente, hemos de señalar que conforme a la doctrina del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, concretamente en su Criterio Interpretativo 1/2019, ha señalado que el artículo 14.1.h) debe aplicarse cuando la divulgación de información pueda suponer un perjuicio real, concreto y evaluable para los intereses económicos de entidades que operan en un entorno competitivo. En este caso, Ouigo, Iryo y Renfe, como operadores comerciales sujetos a competencia, se encuentran en una situación en la que la publicación de estos datos podría tener un impacto directo en sus posicionamientos comerciales, sin que el interés público en la divulgación prevalezca claramente sobre el daño potencial.

En consecuencia, y conforme al test de daño e interés público previsto en el artículo 14.2 de la Ley 19/2013, se puede concluir que en este caso no prevalece el segundo en la divulgación frente al perjuicio potencial que podría derivarse para los intereses económicos y comerciales de los operadores ferroviarios, procediendo limitar el acceso a la información solicitada».



3. Mediante escrito registrado el 14 de julio de 2025, el solicitante interpuso una reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, el Consejo) en aplicación del [artículo 24² LTAIBG](#) en la que pone de manifiesto que se ha denegado toda la información solicitada, alegando lo siguiente:

«La información fue solicitada con el objetivo de obtener datos sobre el cumplimiento y eficacia del contrato de conducción de las locomotoras de socorro, dadas las continuas incidencias que se han producido en los últimos meses en el sector ferroviario. Se están destinando fondos públicos a la prestación de un servicio que, según distintas informaciones y publicaciones, no se está cumpliendo por parte de las empresas prestatarias».

4. Con fecha 15 de julio de 2025, el Consejo trasladó la reclamación al Ministerio requerido solicitando la remisión de la copia completa del expediente derivado de la solicitud de acceso a la información y el informe con las alegaciones que considere pertinentes. El 18 de agosto de 2025 tuvo entrada en este Consejo, junto al expediente, escrito en el que se señala lo siguiente:

«PRIMERO. El reclamante no ha formulado una oposición expresa y fundamentada respecto del límite establecido mediante resolución, limitándose en esta fase a manifestar su interés en conocer el número de intervenciones realizadas por las unidades auxiliares de remolque en auxilio de las distintas operadoras, con el fin de valorar la eficacia del servicio prestado. Sin embargo, dicha pretensión se basa en una percepción subjetiva, carente de soporte probatorio, sin que se acredite que los hechos alegados hayan tenido trascendencia.

En el presente contexto, con el objeto de efectuar una valoración objetiva sobre el grado de cumplimiento y la eficacia del contrato suscrito en relación con la conducción de locomotoras de socorro, información que reviste carácter esencial en el marco de la reclamación interpuesta, no resulta jurídicamente procedente que el reclamante haya promovido, en primera instancia, el acceso a los datos relativos al número de circulaciones extraordinarias de rescate realizadas por las locomotoras operadas por Adif en la red de alta velocidad. Y ello por cuanto la información inicialmente solicitada carece de vinculación sustancial y material con el objeto de la reclamación, siendo ambas cuestiones claramente diferenciables tanto en su naturaleza como en su finalidad.

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



A mayor abundamiento, atendiendo al contenido de la reclamación y al propósito perseguido con la misma, el dato requerido en la solicitud inicial no satisface la necesidad de conocimiento alegada, toda vez que el número de circulaciones de socorro efectuadas por Adif no guarda relación directa ni proporcional con la eficacia del contrato suscrito.

En consecuencia, la solicitud de acceso formulada inicialmente podría inducir a valoraciones parciales o distorsionadas, especialmente si se analiza de forma aislada y sin el adecuado contexto técnico, reiterándose en este punto la argumentación ya expuesta y comunicada al interesado en el expediente administrativo 0001-00104162. En coherencia con lo anterior, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha establecido que quedan excluidas del concepto de "interés público" aquellas solicitudes de acceso a la información que obedezcan a motivaciones sensacionalistas o que carezcan de una finalidad legítima orientada al control democrático de la actividad administrativa.

Por tanto, la presente reclamación introduce un nuevo objeto de análisis, la eficacia del servicio, que no fue planteado en la solicitud inicial, la cual se circunscribía exclusivamente al número de actuaciones realizadas. Esta circunstancia pone de manifiesto una alteración sustancial del contenido de la solicitud original, constituyendo esta reclamación una mutación del objeto primigenio que afecta a la coherencia y validez del procedimiento seguido.

SEGUNDO. Entrando en el fondo de la cuestión, en el marco del derecho de acceso a la información pública, consagrado en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, debe recordarse que dicho derecho no es absoluto, sino que está sujeto a los límites establecidos en su artículo 14. En particular, el apartado 1, letra h), permite restringir el acceso cuando su ejercicio pueda suponer un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de los sujetos afectados. En este sentido, la información solicitada en la solicitud inicial, relativa a circulaciones extraordinarias de rescate por incidencias y disfunciones operativas en los servicios ferroviarios de alta velocidad, presenta una especial sensibilidad desde el punto de vista reputacional y competitivo. Tal como ha señalado reiteradamente el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG), la divulgación de datos que, por su naturaleza, puedan ser utilizados de forma descontextualizada, sin el debido soporte técnico, puede inducir a interpretaciones erróneas que generen un descrédito injustificado tanto para los operadores ferroviarios como para el propio servicio público que prestan, el cual está expresamente calificado como de interés general conforme al artículo 47.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.



La aplicación del límite previsto en el artículo 14.1.h) exige, conforme al Criterio Interpretativo 1/2019 del CTBG, la realización de un doble juicio de ponderación: (i) el test del daño, orientado a valorar si la divulgación puede causar un perjuicio concreto, real y evaluable a los intereses protegidos, y (ii) el test del interés público, que determina si concurre un interés público específico y prevalente que justifique el acceso a pesar del eventual perjuicio.

En relación con la aplicación del test del daño, el CTBG ha establecido, en resoluciones como la R/0039/2016 y la R/0219/2018, que la difusión de información relativa a incidencias operativas, cuando excede el ámbito de las obligaciones legales de comunicación a los usuarios, puede incidir de forma significativa en la imagen pública y la posición competitiva de las entidades afectadas. En este sentido, cabe realizar una extrapolación a la información relativa a las circulaciones de rescate, en la medida en que su divulgación implica, de forma indirecta, la revelación de datos sobre incidencias operativas que superan el marco de las obligaciones informativas exigidas, desglosados además por operador ferroviario.

La difusión de dicha información desagregada por operador, especialmente en lo que respecta a actuaciones de carácter excepcional como los denominados “rescates de emergencia”, podría facilitar la adopción de decisiones comerciales por parte de los usuarios o clientes en función de datos que, fuera de contexto, pueden inducir a interpretaciones erróneas. En consecuencia, esta información adquiere un valor estratégico en el ámbito de un mercado liberalizado, lo que justifica su consideración como secreto comercial a efectos de lo dispuesto en el artículo 14.1.h) de la Ley 19/2013.

En cuanto al test del interés público, no se acredita la existencia de un interés público específico y prevalente que justifique la supremacía del derecho de acceso sobre la protección de los intereses económicos y comerciales de las entidades afectadas. La alegación de un interés general en las circulaciones extraordinarias no resulta suficiente para levantar el límite legal, máxime cuando la información solicitada no se enmarca en las obligaciones de publicidad activa ni en los estándares de transparencia exigibles a las entidades públicas o mercantiles que operan en régimen de competencia.

Cabe añadir que, desde la perspectiva sustantiva del presente supuesto, la totalidad de la información solicitada afecta a entidades de naturaleza privada, respecto de las cuales no consta acreditada ni la percepción de financiación pública ni la existencia de vínculos de dependencia funcional, orgánica o económica con ninguna Administración pública CTBG R/0008/2025. Además, debe señalarse que



Renfe Viajeros S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil que opera en régimen de mercado y se financia mayoritariamente mediante ingresos comerciales.

En este contexto, y conforme a lo dispuesto en el artículo 14.1.h), tal previsión resulta plenamente aplicable a entidades privadas cuando la información solicitada, aun obrando en poder de una Administración pública, afecta a su esfera de intereses legítimos en el ámbito competitivo, especialmente si alguna entidad no está sujeta a obligaciones de publicidad activa ni a los principios de transparencia reforzada que rigen para el sector público. Este razonamiento también queda recogido en el artículo 4.2 del Reglamento (CE) n.º 1049/2001, relativo al acceso a los documentos de las instituciones comunitarias, que establece que el acceso a la información puede ser denegado cuando su divulgación perjudique intereses comerciales, salvo que exista un interés público superior que justifique su prevalencia.

En el presente caso, la parte reclamante no ha acreditado la concurrencia de dicho interés prevalente que permita levantar el límite legalmente establecido, pues su único argumento se base exclusivamente en conjeturas y opiniones subjetivas.

A mayor abundamiento, el Criterio Interpretativo 1/2019 del CTBG, establece que el acceso podrá ser restringido cuando su ejercicio pueda suponer un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de los sujetos afectados. En sectores sujetos a competencia, como el ferroviario, la divulgación de datos detallados sobre rescates de emergencia e indirectamente sobre incidencias, especialmente cuando se solicita con grado de desagregación, puede comprometer la posición competitiva de las empresas, infringiendo incluso principios del derecho de la competencia.

Asimismo, se argumenta que la divulgación de la información solicitada podría distorsionar las condiciones de competencia en el contexto de un mercado ferroviario liberalizado, generando un perjuicio competitivo entre operadores del sector.

Es decir, esta situación podría traducirse en una pérdida de cuota de mercado para determinados operadores frente a otros, o incluso frente a modos de transporte alternativos, como el aéreo, el transporte por carretera mediante autobús o el vehículo privado.

En virtud de lo anteriormente expuesto, se interesa del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno que valore la evidente alteración sustancial del contenido de la solicitud inicial, en tanto que la presente reclamación supone una mutación del objeto originario que compromete la coherencia



interna y la validez jurídica del procedimiento tramitado, procediéndose, en consecuencia, a la desestimación de la reclamación formulada. Asimismo, y de manera subsidiaria, conforme a la doctrina consolidada del CTBG y la jurisprudencia administrativa, procede aplicar el límite del artículo 14.1.h) de la Ley 19/2013, al concurrir un riesgo cierto y evaluable de perjuicio económico y reputacional, sin que se acredite un interés público superior que justifique el acceso».

5. El 18 de agosto de 2025, se concedió audiencia al reclamante para que presentase las alegaciones que estimara pertinentes; sin que, habiendo comparecido a la notificación, haya presentado observación alguna.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 38.2.c\) de la LTAIBG](#)³ y en el [artículo 13.2.d\) del Real Decreto 615/2024, de 2 de julio, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, A.A.I.](#)⁴, el presidente de esta Autoridad Administrativa Independiente es competente para conocer de las reclamaciones que, en aplicación del [artículo 24 de la LTAIBG](#)⁵, 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](#)⁶ 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

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

⁴ <https://www.boe.es/eli/es/rd/2024/07/02/615>

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

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



sujetos obligados, 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.

3. La presente reclamación trae causa de una solicitud, formulada en los términos que figuran en los antecedentes, en la que se pide el acceso al «*número de circulaciones extraordinarias de rescate realizadas por las locomotoras de Adif en la red de alta velocidad en 2023, 2024 y 2025*», indicando el solicitante que, *en caso de que sea posible*, requiere la información segregada *por operador y fechas de rescate*.

ADIF AV denegó todo acceso a la información solicitada con base en el artículo 14.1.h) LTABG, considerando que facilitarla afectaría «*de forma directa a la actividad comercial y reputacional de los operadores privados que prestan servicio en la red ferroviaria de titularidad pública*».

En su reclamación, el solicitante indica que la información fue solicitada con el objetivo de «*obtener datos sobre el cumplimiento y eficacia del contrato de conducción de las locomotoras de socorro financiado con fondos públicos*».

En el trámite de alegaciones de este procedimiento ADIF AV reitera la argumentación expuesta en la resolución respecto de la concurrencia del límite previsto en el artículo 14.1.h) LTAIBG relativo al perjuicio a los intereses económicos y comerciales y la falta de justificación de un interés público específico que haga prevalecer el derecho de acceso a la información. Finalmente, alega que el interesado ha alterado el contenido de la solicitud en la reclamación.

4. Antes de entrar a examinar el fondo de asunto, procede recordar que el artículo 20.1 LTAIBG dispone que «*[l]a resolución en la que se conceda o deniegue el acceso deberá notificarse al solicitante y a los terceros afectados que así lo hayan solicitado en el plazo máximo de un mes desde la recepción de la solicitud por el órgano competente para resolver. Este plazo podrá ampliarse por otro mes en el caso de que el volumen o la complejidad de la información que se solicita así lo hagan necesario y previa notificación al solicitante*».

En este caso, la entidad reclamada notifica el acuerdo de ampliación de plazo el 21 de mayo de 2025 sin incluir dicho acuerdo ninguna motivación o justificación de la ampliación de plazo, por lo que resulta improcedente.



La ampliación de plazo para resolver, según el criterio CI/005/2015, de 14 de octubre, de este Consejo *«(...) por tratarse de una excepción al plazo general, deberá ser convenientemente justificada y relacionada con el caso concreto y esta justificación habrá de constar de forma motivada»*. La correcta aplicación de esta ampliación del plazo, que debe utilizarse razonablemente y ser objeto de una interpretación restrictiva, se ciñe a dos supuestos: (i) *«el volumen de datos o informaciones»* y (ii) *«la complejidad de obtener o extraer los mismos»*; debiéndose justificar su concurrencia de forma expresa y en relación con el caso concreto. Por ello, no resulta ajustada a Derecho una ampliación del plazo para posteriormente no facilitar la información solicitada.

A la vista de ello, es obligado recordar a la Administración que la observancia del plazo máximo de contestación es un elemento esencial del contenido del derecho constitucional de acceso a la información pública, tal y como el propio Legislador se encargó de subrayar en el preámbulo de la LTAIBG al manifestar que *«con el objeto de facilitar el ejercicio del derecho de acceso a la información pública la Ley establece un procedimiento ágil, con un breve plazo de respuesta»*.

5. Sentado lo anterior, la primera cuestión a determinar por parte de este Consejo es la de si, como afirma ADIF AV, el interesado ha alterado el objeto de su solicitud en la presentación de la reclamación.

De acuerdo con la literalidad de ambos escritos, este Consejo estima que no se ha alterado la petición, dado que en la solicitud se interesa el *número de circulaciones extraordinarias de rescate* realizadas por ADIF AV en 2023, 2024 y 2025 y en la reclamación indica que la finalidad de la solicitud es obtener datos sobre la *conducción de las locomotoras de socorro* en relación con las *incidencias* en el transporte por ferrocarril. No hay una alteración del objeto, sino una explicación por parte del solicitante acerca de los motivos perseguidos con la solicitud de acceso.

Sí aprecia este Consejo que, al especificar la finalidad, en la reclamación se realiza una acotación del alcance de la solicitud, que se refiere ya a los datos globales, sin desglosar por operadora y fechas de rescate —previsión que, por otro lado, ya se encontraba en la petición inicial al solicitarse el desglose *en caso de que sea posible*—. En conclusión, en la solicitud se interesaban los datos de *actuación de circulaciones extraordinarias de rescate* indicando que, si era posible se presentasen desglosados por operadora y fecha, mientras que en la reclamación se acota la solicitud a los datos totales de actuaciones efectuadas cada año de los indicados, prescindiendo la reclamación de referirse al desglose por operadora y fechas de los rescates.



6. Acotado en estos términos el objeto de la reclamación —acceso al número de intervenciones de rescate realizadas durante un determinado lapso de tiempo por ADIF—, resulta evidente que no procede la aplicación del límite previsto en el artículo 14.1.h) LTAIBG, cuya finalidad es la protección de los intereses económicos y comerciales, como fundamento de la denegación de acceso.

En efecto, entiende este Consejo no solo que el acceso a unos datos numéricos de carácter estadístico no causa un perjuicio real y directo a los intereses económicos de Renfe o de las otras operadoras privadas, sino que ADIF no ha justificado su concurrencia en la medida en que todas sus alegaciones se refieren a las consecuencias de facilitar la información de *«datos desagregados por operador y fecha sobre incidencias operativas y actuaciones de rescate»*, lo que *«podría permitir inferencias sobre el rendimiento técnico, la fiabilidad del servicio y la gestión interna de cada operador, lo que podría ser utilizado por terceros con fines competitivos o comerciales»*. Por tanto, no pretendiéndose el acceso a ese desglose, difícilmente puede afirmarse que la divulgación de la concreta información pretendida causa un detrimento de la competitividad de las empresas respecto de sus competidores, debilita su posición en el mercado, o provoca un daño económico por hacer accesibles a sus competidores conocimientos exclusivos el carácter técnico o comercial.

En definitiva, no procede realizar o analizar la ponderación desde la perspectiva del artículo 14.1.h) LTAIBG, respecto a los datos de rescates de emergencia *a cada una de las operadoras ni por fecha concreta*. Y, por lo que concierne a los datos totales de rescates de emergencia realizados por ADIF AV en cada uno de los años 2023, 2024 y 2025, no se aprecia la concurrencia del límite —ni, desde luego, tampoco la del previsto en el artículo 14.1.e) LTAIBG en la medida en que su invocación se reduce a la cita del precepto y la genérica alegación de que el conocimiento de esas actuaciones permitiría identificar las vulnerabilidades de la infraestructura, lo que no puede considerarse una justificación suficiente para restringir el derecho—.

8. En consecuencias, de acuerdo con lo expuesto procede estimar la reclamación a fin de que se faciliten los datos globales requeridos.

III. RESOLUCIÓN

En atención a los antecedentes y fundamentos jurídicos descritos, procede



PRIMERO: ESTIMAR la reclamación interpuesta frente a la resolución de ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.

SEGUNDO: INSTAR a ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE a que, en el plazo máximo de 10 días hábiles, remita al reclamante, en los términos expresados en el FJ 7 de esta resolución, la siguiente información:

- «Número de circulaciones extraordinarias de rescate realizadas por las locomotoras de Adif en la red de alta velocidad en 2023, 2024 y 2025 a los operadores de la red ferroviaria (Renfe, Ouigo, Iryo y otros)».

TERCERO: INSTAR al ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE 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 23.1⁷](#), 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 octubre⁸](#), 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, directamente ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, de conformidad con lo previsto en el [apartado quinto de la Disposición adicional cuarta de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa⁹](#).

LA PRESIDENTA DEL CTBG

Fdo.: María de la Concepción Campos Acuña

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

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

⁹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-16718&p=20230301&tn=1#dacuarta>