



Resolución reclamación art. 24 LTAIBG

Número y fecha de resolución: indicados al margen.

Número de expediente: 3145/2025

Reclamante: [REDACTED]

Organismo: MINISTERIO DEL INTERIOR.

Sentido de la resolución: Desestimatoria.

Palabras clave: baliza V16, informes, artículo 18.1.b) LTAIBG.

I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el 22 de noviembre de 2025 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](#)¹ (en adelante, LTAIBG), la siguiente información:

«Según informan los medios de comunicación, a partir del 1 de enero de 2026 será obligatorio que todos los vehículos matriculados en España lleven una baliza V16 geolocalizable, sancionando a quien carezca de ella.

Esta información me plantea las siguientes dudas que deseo se resuelvan, todas ellas referidas a la baliza V16 geolocalizable:

1º) ¿Será obligatoria también para los vehículos de matrícula extranjera que circulen por España?

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



2º) ¿En cuántos estados de la Unión Europea, aparte de España, es o será obligatoria esa baliza a partir del 1 de enero de 2026?

3º) ¿En cuántos estados de la Unión Europea está admitida esa baliza como sustitutiva de los triángulos de pre-señalización?

4º) La propaganda dice que su luz la hace mucho más visible que los triángulos en condiciones de escasa visibilidad, pero no dice que en condiciones diurnas, especialmente con el sol bajo, es casi invisible, al contrario que los triángulos. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

5º) En curvas sin visibilidad, independientemente de las condiciones generales de visibilidad, la baliza V16, con o sin geolocalización, no pre-avisa de la presencia del vehículo inmovilizado, por estar situados sobre el vehículo inmovilizado, cuando los triángulos de pre-señalización verdaderamente pre-señalizan, al situarse 50 m antes. ¿Se ha tenido en cuenta esa circunstancia al imponer su obligación?

6º) En las carreteras sin paneles luminosos, aunque la DGT reciba el aviso de geolocalización, el grueso de los conductores no tendrán preaviso del vehículo inmovilizado, mientras que los triángulos y la función luminosa de la V16 preavisan a todos los conductores por igual. ¿Se ha tenido en cuenta esa circunstancia al imponer su obligación?

7º) En las abundantes zonas de España sin cobertura de telefonía móvil la geolocalización de la baliza es absolutamente inútil, limitación que no tienen los triángulos ni la baliza luminosa. ¿Se ha tenido en cuenta esa circunstancia al imponer su obligación?

8º) Como todos los dispositivos alimentados por batería/pilas de uso ocasional, será muy común que en el momento de más necesidad estén sin carga, resultando absolutamente inútiles, cosa que no pasa con los triángulos. ¿Se ha tenido en cuenta esa circunstancia al imponer su obligación?

9º) Más del 99 % de los conductores llevan consigo un teléfono móvil que tiene la misma función de geolocalización que la baliza, solo que al ser de uso habitual muy probablemente tenga carga suficiente el día que se necesite. ¿Se ha tenido en cuenta la existencia de esta redundancia innecesaria al imponer su obligación?

10º) Desde el 1 de abril de 2018 todos los vehículos matriculados en España tienen incorporado el sistema ECALL, que realiza la misma función de geolocalización que se exige a la baliza. ¿Se ha tenido en cuenta la existencia de esa redundancia innecesaria al imponer su obligación?



11º) Se supone que la imposición del uso de la baliza geolocalizada como único medio legal para señalar un vehículo inmovilizado, con exclusión de otros medios válidos hasta ahora –como serían los triángulos y la baliza V16 no geolocalizada– debe responder a circunstancias muy estudiadas, que ponderen su necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

Por ello solicito copia de los informes científicos que hayan acompañado a la elaboración del Real Decreto 159/2021, que avalen eficacia de la baliza V16 geolocalizada como único medio legal de señalización de peligro, en sustitución ventajosa de otros dispositivos o combinaciones de ellos.

12º) En el caso de que un vehículo no disponga de esa baliza a partir del 1 de enero ¿Qué tipo de infracción y norma de cobertura se formulará en los expedientes sancionadores?

13º) En España hay 34 millones de vehículos asegurados y el precio medio de la baliza es de 50 euros. Es decir, que el esfuerzo económico de los ciudadanos para esta dudosa mejora es de 1.700 millones de euros. Un 21 % de IVA significan 357 millones de euros de recaudación. Si se supone que es un artículo de extrema necesidad y uso obligatorio, el Estado puede hacer el esfuerzo parejo de renunciar al IVA, evitando además que la compra suponga el pago de un tributo confiscatorio (inconstitucional) de 357 millones de €. Porque es muy tentador para el Estado recaudar una cantidad tan grande en un periodo tan pequeño, dando la sensación a los ciudadanos de que ésta, y no otra, es la verdadera razón de la imposición. Por ello pregunto: ¿Estará la compra exenta de IVA o al menos tendrá un IVA reducido?

14º) Finalmente, y dado que la baliza V16 geolocalizable podría resultar ineficaz en determinadas situaciones de escasa visibilidad, curvas sin preaviso, ausencia de batería o falta de cobertura móvil, ****me reservo expresamente el ejercicio de cuantas acciones legales pudieran corresponder, incluyendo la interposición de una reclamación patrimonial por responsabilidad de la Administración**, en el caso de que dicha obligación —al sustituir dispositivos más eficaces como los triángulos— contribuyese directa o indirectamente a un accidente de tráfico que me afectara como conductor u ocupante.**

Solicito por ello que la DGT valore y responda de manera motivada sobre los riesgos derivados de la falta de visibilidad efectiva que este dispositivo puede generar en situaciones reales de circulación.

Por lo anterior, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de 19/2013 de Transparencia

SOLICITO

R CTBG

Número: 2026-0614 Fecha: 09/06/2026



Se respondan todas las cuestiones anteriores y se me faciliten los informes científicos mencionados en el apartado 11º.».

2. Mediante resolución notificada el 15 de diciembre de 2025, la Dirección General de Tráfico responde lo siguiente:

«1. ¿Será obligatoria también para los vehículos de matrícula extranjera que circulen por España?

Para los vehículos de matrícula extranjera que circulen por España no será obligatorio portar la baliza V-16. Según la Convención sobre la Circulación Vial de Viena de 1968, aquellos vehículos que estén matriculados en otros países y que circulen por España en situación de circulación internacional, se considerará que cumplen con la normativa si portan los triángulos de preseñalización o cualquier otro dispositivo similar implementado en el país de matriculación del vehículo (ver punto 5.21.2 del Reglamento n.º 48 de la Naciones Unidas)

2. ¿En cuántos estados de la Unión Europea, aparte de España, es o será obligatoria esa baliza a partir del 1 de enero de 2026?

España es pionera en la implementación de la baliza. Sabemos que es una medida que se está siguiendo con mucho interés por parte de varios países y confiamos en que con el tiempo se extienda.

3. ¿En cuántos estados de la Unión Europea está admitida esa baliza como sustitutiva de los triángulos de pre-señalización?

Aquellos vehículos matriculados en España en situación de circulación internacional podrán utilizar la baliza V-16 por las mismas razones expuestas en la respuesta a la pregunta n.º 1.

4. La propaganda dice que su luz la hace mucho más visible que los triángulos en condiciones de escasa visibilidad, pero no dice que, en condiciones diurnas, especialmente con el sol bajo, es casi invisible, al contrario que los triángulos. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

La baliza V-16 tiene una doble visibilidad. Por un lado, tiene una “visibilidad física” que, en condiciones diurnas, como mínimo, es igual a la que aportan los triángulos. Pero, además, presenta una “visibilidad virtual” que hace que las balizas sean visibles en los navegadores aplicaciones de movilidad y ordenadores de abord, así como, en los paneles de mensajería variable si existen en las proximidades. Se debe recordar que el objetivo de la baliza es evitar los accidentes por atropello al



abandonar el vehículo para colocar los triángulos de preseñalización y conseguir que todos los conductores puedan señalizar su posición sin importar sus circunstancias.

5. En curvas sin visibilidad, independientemente de las condiciones generales de visibilidad, la baliza V16, con o sin geolocalización, no preavisa de la presencia del vehículo inmovilizado, por estar situados sobre el vehículo inmovilizado, cuando los triángulos de preseñalización verdaderamente preseñalizan, al situarse 50 m. antes.

¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

En las carreteras con curvas, la “visibilidad física” es más reducida tanto con triángulos como con la baliza V-16, pero esta última ofrece ventajas adicionales como es la “visibilidad virtual” mencionada en la respuesta anterior.

6. En las carreteras sin paneles luminosos, aunque la DGT reciba el aviso de geolocalización, el grueso de los conductores no tendrá preaviso del vehículo inmovilizado, mientras que los triángulos y la función luminosa de la V16 preavisan a todos los conductores por igual. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

Nos remitimos a la respuesta de la pregunta n.º 4.

7. En las abundantes zonas de España sin cobertura de telefonía móvil la geolocalización de la baliza es absolutamente inútil, limitación que no tienen los triángulos ni la baliza luminosa. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

La baliza V-16 funciona incluso en condiciones sin cobertura convencional gracias a su conexión mediante redes de comunicación IoT especializadas. Y, en los casos donde ni siquiera estas redes estén disponibles, la baliza seguirá funcionando como señal visual.

8. Como todos los dispositivos alimentados por batería pilas de uso ocasional, será muy común que en el momento de más necesidad estén sin carga, resultando absolutamente inútiles, cosa que no pasa con los triángulos. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

Para mantener la eficacia del dispositivo es esencial revisar su estado regularmente. En el caso de las pilas, se recomienda sustituirlas preventivamente cada año. Si el dispositivo funciona con batería, conviene realizar una carga



completa una vez al año. Realizando este simple mantenimiento, no se espera que las balizas estén sin carga en el momento de usarse. Además, durante la realización ITV, dado que se trata de un elemento de seguridad, se podrá comprobar el buen funcionamiento de estas.

9. Más del 99% de los conductores llevan consigo un teléfono móvil que tiene la misma función de geolocalización que la baliza, sólo que al ser de uso habitual muy probablemente tenga carga suficiente el día que se necesite. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

La baliza V-16 es un dispositivo IoT que únicamente transmite su posición en el caso de que se active, aportando una anonimización de los datos y evitando su trazabilidad. En cambio, los dispositivos móviles no quedan bajo control la garantía de estos aspectos.

10. Desde el 1 de abril de 2018 todos los vehículos matriculados en España tienen incorporado el sistema ECALL, que realiza la misma función de geolocalización que se exige a la baliza. ¿Se ha tenido en cuenta esta circunstancia al imponer su obligación?

El sistema eCall es obligatorio en vehículos nuevos homologados a partir del 1 de enero de 2018 y pensado para accidentes graves, dado que su activación implica una llamada al 112 y la asistencia de los servicios de emergencia (bomberos, sanitarios y/o policía). La baliza V-16 está pensada para la señalización de cualquier situación de inmovilización del vehículo por avería y/o accidente que no tenga por qué requerir de servicios de emergencia. Además, hay que recordar que la media del parque de vehículos en España supera los 14 años de antigüedad, lo que implica que el porcentaje de vehículos que no disponen de eCall es muy superior al de los que sí, y por tanto se universaliza la conectividad en estas circunstancias.

11. Se supone que la imposición del uso de la baliza geolocalizada como único medio legal para señalar un vehículo inmovilizado, con exclusión de otros medios válidos hasta ahora -como serían los triángulos y la baliza V16 no geolocalizada-, debe responder a circunstancias muy estudiadas, que ponderen su necesidad, proporcionalidad y no discriminación, por ello solicito copia de los informes científicos que hayan acompañado a la elaboración del Real Decreto 159/2021, que avalen la eficacia de la baliza V16 geolocalizada como único medio legal de señalización de peligro, en sustitución ventajosa de otros dispositivos o combinaciones de ellos.



La redacción del RD 159/2021, que incluye la obligatoriedad del uso de la baliza V-16 como medio único de preseñalización en situación de inmovilización del vehículo por avería y/o accidente, está basada en varios documentos internos con carácter de apoyo.

12. En el caso de que un vehículo no disponga de esa baliza a partir del 1 de enero. ¿Qué tipo de infracción y norma de cobertura se formulará en los expedientes sancionadores?

A los vehículos que no dispongan de la correspondiente baliza V-16 a partir del 1 de enero del 2026, les corresponderá la misma sanción que la que actualmente se aplica a los vehículos que no porten los triángulos reglamentarios.

13. En España hay 34 millones de vehículos asegurados y el precio medio de la baliza es de 50 euros. Es decir, que el esfuerzo económico de los ciudadanos para esta dudosa mejora es de 1.700 millones de euros. Un 21% de IVA significan 357 millones de euros de recaudación. Si se supone que es un artículo de extrema necesidad y uso obligatorio, el Estado puede hacer el esfuerzo parejo de renunciar al IVA, evitando además que la compra suponga el pago de un tributo confiscatorio e inconstitucional de 357 millones de euros. Porque es muy tentador para el Estado recaudar una cantidad tan grande en un periodo tan pequeño, dando la sensación a los ciudadanos de que ésta, y no otra, es la verdadera razón de la imposición. Por ello pregunto:

¿Estará la compra exenta de IVA o al menos tendrá un IVA reducido?

No es competencia de este Organismo decidir si el dispositivo V-16 tiene que estar o no exento de IVA».

3. Mediante escrito registrado el 15 de diciembre 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 «la resolución (...) omite completamente la contestación al punto 14, relativo a la valoración de riesgos del dispositivo V-16 y a la posible responsabilidad patrimonial de la Administración».
4. Con fecha 19 de diciembre de 2025, el Consejo trasladó la reclamación al Ministerio requerido solicitando la remisión de la copia completa del expediente derivado de la

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



solicitud de acceso a la información y el informe con las alegaciones que considere pertinentes. El 7 de enero de 2026 tuvo entrada en este Consejo, junto al expediente, escrito en el que se señala lo siguiente:

«PRIMERO. - Sin perjuicio de las acciones que pudieran corresponder en Derecho en los términos previstos por el ordenamiento jurídico, la regulación vigente persigue reforzar la seguridad vial mediante la combinación de señalización luminosa (visibilidad física) y transmisión de información a navegadores, aplicaciones de movilidad, ordenadores de a bordo y paneles de mensajería variable (visibilidad virtual), reduciendo la exposición del usuario a situaciones de riesgo al señalar una inmovilización en vía. La eficacia del sistema no depende exclusivamente de la percepción visual directa del dispositivo por terceros, sino del conjunto del sistema de información y gestión del tráfico al que se integra, diseñado precisamente para anticipar situaciones de riesgo incluso en condiciones de visibilidad reducida, curvas, cambios de rasante o circunstancias adversas, en las que los triángulos tampoco eran eficientes.

Asimismo, la normativa técnica que regula las señales V16 conectadas contempla requisitos de funcionamiento, autonomía energética y robustez del sistema, definidos para garantizar un comportamiento adecuado en condiciones reales de uso, y sometidos a procesos de verificación previos a su puesta en el mercado, conforme a los criterios establecidos por la Dirección General de Tráfico.

SEGUNDO. – Teniendo en cuenta todo lo expuesto, se puede concluir que la Dirección General de Tráfico ha cumplido con el mandato legal de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, y que su actuación ha de considerarse conforme a derecho».

5. El 8 de enero de 2026, se concedió audiencia al reclamante para que presentase las alegaciones que estimara pertinentes; recibíéndose escrito en esa misma fecha en el que señala:

«PRIMERO.– Solicitud de información pública

Con fecha 22 de noviembre de 2025, presenté ante la Dirección General de Tráfico (DGT) solicitud de información al amparo de la Ley 19/2013, de Transparencia, relativa a la obligatoriedad de la baliza V-16 geolocalizable, formulando catorce cuestiones concretas.

Entre ellas, en el punto 11, solicité copia de los informes científicos y técnicos que hubieran acompañado a la elaboración del Real Decreto 159/2021, destinados a justificar la necesidad, eficacia, proporcionalidad y superioridad de la baliza V-16



geolocalizable como único medio legal de preseñalización, en sustitución de los triángulos y otros dispositivos anteriormente válidos.

SEGUNDO.– Respuesta de la DGT

(...) La DGT respondió a mi solicitud, indicando expresamente que la redacción del RD 159/2021 “está basada en varios documentos internos con carácter de apoyo”.

No obstante:

- No se facilita copia de dichos documentos.*
- No se identifican ni describen.*
- No se invoca ningún límite legal del artículo 14 de la Ley 19/2013.*
- No se dicta resolución expresa de denegación.*

TERCERO.– Vulneración del derecho de acceso a la información pública

Los documentos internos reconocidos constituyen información pública conforme al artículo 13 de la Ley 19/2013. El carácter interno de un documento no constituye causa legal de exclusión del derecho de acceso.

(...)

QUINTO.– Relevancia e interés público

La información solicitada reviste un evidente interés público, al afectar a millones de ciudadanos, imponer obligaciones sancionables y tener incidencia directa en la seguridad vial y la integridad física de los usuarios.

POR TODO LO EXPUESTO,

SOLICITO AL CONSEJO DE TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO:

- 1. Que estime la presente reclamación.*
- 2. Que declare que la respuesta de la DGT no satisface el derecho de acceso a la información pública.*
- 3. Que requiera a la Dirección General de Tráfico para que facilite copia de los documentos internos referidos o, subsidiariamente, dicte resolución expresa y motivada de denegación conforme a la Ley 19/2013».*

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 38.2.c\) de la LTAIBG³](#) 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](#), la presidenta de esta Autoridad Administrativa Independiente es competente para conocer de las reclamaciones que, en aplicación del [artículo 24 de la LTAIBG⁵](#), se presenten frente a las resoluciones expresas o presuntas recaídas en materia de acceso a la información.
2. La LTAIBG reconoce en su [artículo 12⁶](#) el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendiendo 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, 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 a distinta información relacionada con la baliza V 16.

El organismo resolvió conceder el acceso, dando respuesta individualizada a cada una de las cuestiones planteadas a excepción de la esgrimida en último lugar (14).

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>



A la vista de la reclamación interpuesta, en la que el solicitante pone de relieve que no se ha respondido a esa última cuestión, el organismo alega que la normativa existente tiene como finalidad reforzar la seguridad vial y que se han implementado requisitos para asegurar el adecuado comportamiento de estos dispositivos en condiciones reales de uso.

Sentado lo anterior, de los antecedentes expuestos, se constata que la reclamación queda acotada al apartado 14 de la solicitud de acceso. En ese epígrafe, se solicitaba a la DGT que *«valore y responda de manera motivada sobre los riesgos derivados de la falta de visibilidad efectiva que este dispositivo puede generar en situaciones reales de circulación»*, reservándose el solicitante el ejercicio de eventuales acciones legales frente a la Administración.

No obstante lo anterior, como este Consejo ha señalado en reiterados ocasiones, el derecho de acceso a la información pública definida en el artículo 13 LTAIBG no ampara la obtención de valoraciones o explicaciones a cuestiones planteadas por el solicitante, sino que se limita a contenidos o documentos que obren en poder de los sujetos obligados, por haber sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones.

En consecuencia, el extremo enunciado por el reclamante en el punto 14 se sitúa fuera de la noción de información pública, por lo que, constatado que no reúne los requisitos del artículo 13 LTAIBG, no puede estimarse la reclamación.

4. Hecha la puntualización anterior, no puede desconocerse que en el trámite de audiencia concedido por este Consejo, el reclamante desplazó el objeto de su reclamación hacia una cuestión distinta. El foco ya no estaba puesto en la falta de respuesta a la cuestión número 14, sino que se trasladaba a los informes pretendidos en el punto 11 de la solicitud.

Desde esta perspectiva, conviene recordar que el objeto de la reclamación prevista en el artículo 24 LTAIBG queda delimitado a las pretensiones formuladas en su escrito de interposición. El trámite de audiencia tiene por finalidad permitir al reclamante formular su parecer sobre las alegaciones vertidas por la entidad reclamada, pero no constituye un cauce adecuado para modificar, ampliar o sustituir la pretensión esgrimida mediante la introducción de nuevas peticiones que no fueron planteadas al promover la reclamación. Por tanto, no procede efectuar pronunciamiento alguno sobre las cuestiones contenidas en el punto 11 de la solicitud.



5. En conclusión, por las razones expuestas, procede desestimar la reclamación presentada.

III. RESOLUCIÓN

En atención a los antecedentes y fundamentos jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la reclamación interpuesta frente a la resolución del MINISTERIO DEL INTERIOR.

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

R CTBG

Número: 2026-0614 Fecha: 09/06/2026

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>