



COMISIÓN EUROPEA  
SECRETARÍA GENERAL

Bruselas, 27.4.2023  
C(2023) 3008 final

Señor Don Ramón Muñiz Abad  
Calle Príncipe 21, sexto piso  
33205 Gijón  
España

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA ADOPTADA DE CONFORMIDAD CON EL  
ARTÍCULO 4 DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO  
(CE) N.º 1049/2001<sup>1</sup>**

**Asunto: Su solicitud confirmatoria de acceso a documentos con arreglo al  
Reglamento (CE) n.º 1049/2001 – EASE 2022/4642**

Estimado Señor Muñiz Abad:

Me dirijo a usted en relación con su correo electrónico de 29 de septiembre de 2022, registrado el 30 de septiembre de 2022, mediante el que presentó una solicitud confirmatoria conforme a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión<sup>2</sup> [en lo sucesivo, «el Reglamento (CE) n.º 1049/2001»].

Le ruego acepte mis sinceras disculpas por el retraso en la respuesta a su solicitud.

**1. OBJETO DE SU SOLICITUD**

En su solicitud inicial de 16 de agosto de 2022, dirigida a la Dirección General de Movilidad y Transportes (en lo sucesivo, «DG MOVE»), hacía usted referencia al documento «RTE-T<sup>3</sup>: fichas explicativas por país<sup>4</sup>», que acompañaba a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (en lo sucesivo, «Propuesta de

<sup>1</sup> DO L 345 de 29.12.2001, p. 94.

<sup>2</sup> DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

<sup>3</sup> Red Transeuropea de Transporte

<sup>4</sup> Disponible en el siguiente enlace: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/9105fa7d-92af-43f7-95e5-a6e43a1237b3\\_en?filename=TEN-T\\_National\\_Factsheets.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/9105fa7d-92af-43f7-95e5-a6e43a1237b3_en?filename=TEN-T_National_Factsheets.pdf)

revisión del Reglamento RTE-T de 2021»<sup>5</sup>, e indicaba que «[en] la página 87 se describen los principales cambios que afectan a España. Entre ellos se indica que España ha informado de que actualmente no hay planes para construir nuevas líneas de alta velocidad en determinadas secciones antes de 2030<sup>[6]</sup>». Solicitaba usted «conocer cómo llegó esa información a la Comisión, y disponer, si existiera, de copia de los informes, correspondencia o documentos remitidos por España que dispone la DG y que respaldan esas afirmaciones.».

En su respuesta de 26 de septiembre de 2022<sup>7</sup>, la DG MOVE mencionaba un documento que correspondía a su solicitud:

- «*Revision of the regulation of the Trans-European transport network - preliminary proposal of Spain*» (Revisión del Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte - Propuesta preliminar de España), Ministerio de Transportes, Cultura y Agenda Urbana, Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística, 21 de abril 2021.

En su respuesta inicial, la DG MOVE indicó que había consultado a las autoridades españolas sobre la posibilidad de conceder acceso público al documento mencionado y que dichas autoridades se habían opuesto a su divulgación acogiéndose a la excepción prevista en el artículo 4, apartado 3, párrafo primero (protección del proceso de toma de decisiones en curso) del Reglamento (CE) n.º 1049/2001. La Administración nacional alegó que el documento contenía información que no representaba el estado de la planificación en ese momento y que se consideraba un documento de trabajo interno, parte de un proceso de revisión legislativa que no había finalizado, y que podía perjudicar a los intereses del Estado o de la propia Comisión. Las autoridades consideraron que su divulgación podía dar lugar a malentendidos o errores, ya que podía interpretarse como un documento definitivo. Sobre la base de la respuesta a esta consulta y de la excepción establecida en el artículo 4, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001, la DG MOVE denegó el acceso público al documento mencionado.

En su solicitud confirmatoria, pide usted que se revise esta posición y solicita acceso al documento de 21 de abril de 2021, que según la DG MOVE es el que correspondería a su solicitud 2022/4642. Arguye usted, fundamentalmente, que existe efectivamente un interés público superior: el de que «la ciudadanía esté informada y conozca cuáles son las prioridades que están aplicando sus administraciones en una materia [la del transporte]».

---

<sup>5</sup> COM(2021) 812, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>

<sup>6</sup> El texto completo reza así: «- Proponemos la sustitución de las líneas de alta velocidad previstas en la red básica por las líneas convencionales existentes para los siguientes tramos: Utrera-Antequera, Granada-Almería, Pola de Lena-Oviedo-Gijón y Pamplona-Vitoria, ya que España ha señalado que, en la actualidad, no existe ningún plan para la construcción de nuevas líneas de alta velocidad en esos tramos antes de 2030.».

<sup>7</sup> Ref. Ares(2022)6607873, de 26 de septiembre de 2022.

Señala usted que «España tiene en estos momentos un problema de falta de transparencia» y que «[d]ocumentos como el que se solicita ayudan a la ciudadanía a conocer mejor cuáles son las prioridades concretas que está siguiendo el país a la hora de impulsar unos proyectos en detrimento de otros.». Considera que denegar la publicación del documento aduciendo la necesidad de preservar la confidencialidad de las decisiones tiene un precio, el «de que esas decisiones y sus fundamentos sigan como ahora, opacos para el ciudadano, que no puede tener un conocimiento de por qué se priorizan unas obras en detrimento de otras, quedando todo al albur de la negociación política de cada presupuesto.».

## **2. EVALUACIÓN Y CONCLUSIONES CON ARREGLO AL REGLAMENTO (CE) N.º 1049/2001**

Al evaluar toda solicitud confirmatoria de acceso a documentos presentada con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1049/2001, la Secretaría General emprende una revisión de la respuesta dada por la Dirección General correspondiente en la fase inicial.

Tras haber realizado esa revisión, lamento comunicarle que, en realidad, la Comisión no dispone de ningún documento que corresponda a la descripción que figura en su correo electrónico de 29 de septiembre de 2022. El documento mencionado anteriormente y que la DG MOVE consideró en un principio coincidente con su solicitud incluye efectivamente una serie de observaciones facilitadas por las autoridades españolas, pero que no se refieren a la construcción o no de nuevas líneas de alta velocidad en los tramos de Utrera-Antequera, Granada-Almería, Pola de Lena-Oviedo-Gijón y Pamplona-Vitoria antes de 2030. Por lo tanto, en la práctica, no hay en dicho documento ningún elemento que pueda citarse como prueba de que «(...) España ha señalado que, en la actualidad, no existe ningún plan para la construcción de nuevas líneas de alta velocidad en esos tramos antes de 2030». Así, el documento señalado en la fase inicial no es pertinente a efectos de su solicitud.

Para mayor claridad, la Secretaría General puede explicarle que, durante la fase preparatoria de la propuesta de la Comisión de revisión del Reglamento RTE-T de 2021, se produjeron varios intercambios orales y por escrito entre la DG MOVE y las autoridades españolas, a raíz de los cuales la Comisión decidió reclasificar como líneas convencionales algunos tramos indicados como líneas de alta velocidad en el Reglamento (UE) n.º 2013/1315 (Reglamento RTE-T)<sup>8</sup>. La propuesta de la Comisión se basó en el razonamiento subyacente de que en España no se está construyendo ninguna línea de alta velocidad pero, en realidad, no hay ningún documento procedente de España que confirme este extremo. La frase de las fichas explicativas por país, según la cual «(...) España ha señalado que, en la actualidad, no existe ningún plan para la construcción de nuevas líneas de alta velocidad en esos tramos antes de 2030», es, de hecho, inexacta.

---

<sup>8</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

No obstante, en aras de la eficacia y habida cuenta de su interés por recibir una copia del documento que la DG MOVE consideró en una fase inicial correspondiente a su solicitud, la Secretaría General analizó la posibilidad de concederle acceso público al mismo en la fase confirmatoria. Tras su evaluación con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1049/2001, me complace informarle de que se le puede otorgar un acceso parcial al documento de 21 de abril de 2021. El contenido no divulgado del documento tuvo que expurgarse en virtud de las excepciones establecidas en el artículo 4, apartado 3, párrafos primero y segundo, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001. A continuación se exponen de forma pormenorizada los motivos de dicha expurgación.

## **2.1. Consulta de las autoridades españolas**

En el caso de documentos de terceros, el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 establece que «(...) la institución consultará a los terceros con el fin de verificar si son aplicables las excepciones previstas en los apartados 1 o 2, salvo que se deduzca con claridad que se ha de permitir o denegar la divulgación de los mismos.». El artículo 4, apartado 5, de ese mismo Reglamento establece además que «[u]n Estado miembro podrá solicitar a una institución que no divulgue sin su consentimiento previo un documento originario de dicho Estado.».

El documento solicitado procede de un tercero, más concretamente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España. La Secretaría General volvió a consultar a las autoridades españolas y las invitó a presentar argumentos detallados en el marco del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 en caso de que decidieran oponerse a la divulgación de la parte correspondiente al capítulo *Completion of sections of the Core Network by 2030* (Compleción de tramos de la red básica antes de 2030) del documento enviado a la Comisión Europea el 21 de abril de 2021.

En su respuesta, las autoridades nacionales se opusieron a su divulgación pública y señalaron, en primer lugar, que se trata de un documento de trabajo que se integra en un proceso de toma de decisiones que aún no ha concluido. Las negociaciones entre el Consejo de la Unión Europea y el Parlamento Europeo están en curso y aún no ha concluido el procedimiento legislativo ordinario que conducirá a la adopción del Reglamento relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Las autoridades españolas consideran que la presentación de una propuesta por parte de la Comisión no puede describirse como un proceso de toma de decisiones, ya que, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, la responsabilidad de este proceso recae en el Parlamento y el Consejo.

En segundo lugar, las autoridades españolas señalaron que tanto el contenido como la forma del documento demuestran que se trata de un documento de trabajo «interno». Si se hubiera concebido para su divulgación al público, se habría redactado de forma diferente, siguiendo las orientaciones y recomendaciones pertinentes; sin embargo, habida cuenta de su forma y contenido, no estaba destinado a ser difundido públicamente.

En tercer lugar, las autoridades españolas indicaron que el documento no se corresponde con la solicitud que usted realizó el 29 de septiembre de 2022, ya que solo incluye una serie de evaluaciones de las expectativas de entrada en servicio de determinados tramos para el año 2030, pero no se pronuncia sobre la construcción o no de nuevas líneas de alta velocidad.

Pese a todas las circunstancias expuestas en los apartados anteriores, las autoridades españolas se avinieron a la divulgación parcial del documento, movidas por el deseo de ofrecer la mayor garantía posible de transparencia por su parte.

## **2.1. Protección del proceso de toma de decisiones**

El artículo 4, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 establece que «[s]e denegará el acceso a un documento elaborado por una institución para su uso interno o recibido por ella, relacionado con un asunto sobre el que la institución no haya tomado todavía una decisión, si su divulgación perjudicara gravemente el proceso de toma de decisiones de la institución, salvo que dicha divulgación revista un interés público superior».

El artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, establece que «[s]e denegará el acceso a un documento que contenga opiniones para uso interno, en el marco de deliberaciones o consultas previas en el seno de la institución, incluso después de adoptada la decisión, si la divulgación del documento perjudicara gravemente el proceso de toma de decisiones de la institución, salvo que dicha divulgación revista un interés público superior.».

El documento solicitado se refiere a un procedimiento legislativo en curso relativo a la adopción de nuevas orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Más en concreto, este documento constituye, como su título sugiere, una «propuesta preliminar» de España presentada a la Comisión Europea en el contexto de la consulta de los Estados miembros previa a la elaboración de la propuesta de la Comisión.

La Comisión Europea adoptó la propuesta el 14 de diciembre de 2021. El 17 de diciembre de 2021, fue transmitida con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y, más concretamente, de conformidad con el artículo 294, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»), al Consejo de la Unión Europea y al Parlamento Europeo. En el Consejo, fue objeto de debate interno en sus órganos preparatorios y se adoptó a su respecto una orientación general<sup>9</sup> el 5 de diciembre de 2022. El debate del Parlamento Europeo sobre la propuesta sigue pendiente y la Comisión Europea estima que las negociaciones entre los colegisladores habrán concluido a finales de 2023.

A este respecto, cabe destacar que, como parte en estas negociaciones, la Comisión Europea también colabora con los colegisladores en el marco de los diálogos tripartitos.

---

<sup>9</sup> Véase <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/12/05/trans-european-transport-network-ten-t-council-adopts-its-position-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/>

El papel de la Comisión Europea, en su calidad de iniciadora de la propuesta legislativa, consiste ahora en permitir que el Consejo y el Parlamento Europeo alcancen una posición común y adopten el acto legislativo en cuestión.

En este contexto, me permito señalarle que la propuesta de la Comisión incluye en anexo varios mapas que definen la estructura exacta de la red transeuropea de transporte. La capa básica de esa red deberá definirse con la aprobación de los Estados miembros de que se trate, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 172 del TFUE. Este procedimiento implica negociaciones entre las instituciones de la Unión Europea y las autoridades competentes de los Estados miembros participantes.

La Comisión Europea ha celebrado ya una serie de reuniones bilaterales con representantes de los Estados miembros en cuestión, en el marco de la elaboración de la propuesta. Tras su adopción, la propuesta fue debatida por el Consejo y, a continuación, se consultó a los Estados miembros sobre la manera en que la Comisión Europea ha definido la red transeuropea de transporte. En la práctica, ello implicó debates tripartitos entre la Comisión Europea, las sucesivas presidencias francesa y checa del Consejo y los Estados miembros en cuestión, en los que se exploró la necesidad de actualizar los mapas adjuntos a la propuesta. A raíz de esta consulta, se consideró necesario añadir o suprimir determinados tramos de la red definida por la Comisión Europea, junto con su reclasificación con respecto a la capa de red aplicada.

En lo que respecta específicamente a España<sup>10</sup>, la Secretaría General señala que ya la orientación general adoptada por el Consejo<sup>11</sup> el 5 de diciembre de 2022 muestra que la planificación ha cambiado desde diciembre de 2021:

- el tramo Utrera-Antequera sigue siendo una red básica convencional de mercancías y pasajeros, tal como propuso la Comisión en diciembre de 2021;
- el tramo Granada-Almería sigue siendo una red básica convencional de mercancías y pasajeros, tal como propuso la Comisión en diciembre de 2021;
- el tramo Pola de Lena-Oviedo-Gijón ha pasado a ser una red básica de alta velocidad de pasajeros y mercancías;
- el tramo Pamplona-Vitoria ha pasado a ser una red básica convencional de mercancías y una red básica de alta velocidad de pasajeros.

Es posible que se estudien otras modificaciones de este tipo una vez que los colegisladores inicien las negociaciones sobre la propuesta, ya que naturalmente también se prevé que las presenten los diputados al Parlamento Europeo.

---

<sup>10</sup> También puede consultarse, a nivel nacional, la Estrategia Ferroviaria Indicativa adoptada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en noviembre de 2022, disponible en el sitio web del Ministerio en <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/estrategia-indicativa-ferroviaria>, y en particular en: [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/paginabasica/recursos/estrategia\\_indicativa\\_finalv2.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/estrategia_indicativa_finalv2.pdf)

<sup>11</sup> Véanse las páginas 32 a 34 del documento Propuesta modificada de Reglamento sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte: Anexo 1, disponible en: [https://transport.ec.europa.eu/news/trans-european-transport-network-council-agreement-paves-way-greener-smarter-and-more-resilient-2022-12-05\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/trans-european-transport-network-council-agreement-paves-way-greener-smarter-and-more-resilient-2022-12-05_en)

En esencia, la estructura exacta de la red transeuropea de transporte, tal como se indica en los mapas adjuntos a la propuesta, será objeto de debate a lo largo de todo el ciclo de vida legislativa del expediente, hasta la adopción del texto jurídico definitivo del Reglamento. A este respecto, cabe recordar una vez más que la Comisión Europea se implicará en este proceso como participante en los diálogos tripartitos celebrados con los colegisladores, por lo que debe poder salvaguardar su posición negociadora. En relación con lo anterior, es preciso que tenga usted en cuenta que la divulgación en este momento de consideraciones preliminares sobre el posible diseño de la red transeuropea de transporte podría poner en peligro la propia posición negociadora de la institución y, del mismo modo, el proceso de toma de decisiones antes mencionado.

Las partes expurgadas del documento solicitado se refieren a la propuesta específica de las autoridades españolas de revisión de determinadas partes del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte que existía en el momento concreto en que se presentó el documento a la Comisión. Se trataba de opiniones utilizadas internamente en el marco de deliberaciones y consultas preliminares en el seno de la Comisión en el sentido del artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001. Existen motivos suficientes para pensar que la divulgación de los pasajes expurgados de estos dos documentos afectaría negativamente a la capacidad de la Comisión Europea de recabar opiniones sobre cuestiones estratégicas, lo que también perjudicaría gravemente al proceso de toma de decisiones de la Comisión en general.

Por las razones expuestas, he llegado a la conclusión de que la divulgación de la parte oculta del documento solicitado podría perjudicar la toma de decisiones de la Comisión Europea sobre un expediente legislativo que aún se encuentra en una fase delicada del proceso de adopción. Además, también podría provocar injerencias y especulaciones y generar presiones injustificadas sobre la Comisión Europea por las partes interesadas que tratan de influir en el proceso legislativo en cuestión.

Por consiguiente, la Secretaría General considera que existe un riesgo razonablemente previsible y no meramente hipotético de que la divulgación pública de las partes ocultas del documento solicitado suponga un perjuicio grave para el proceso de toma de decisiones en cuestión.

A la luz de todo lo anterior, he llegado a la conclusión de que las citadas partes del documento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 21 de abril de 2021, deben protegerse sobre la base de las excepciones establecidas en el artículo 4, apartado 3, párrafos primero y segundo, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 y que debe denegarse el acceso a las mismas.

### **3. INTERÉS PÚBLICO SUPERIOR EN LA DIVULGACIÓN**

Las excepciones establecidas en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 no deben aplicarse si existe un interés público superior en la divulgación.

Tal interés debe, en primer lugar, ser público y, en segundo lugar, compensar con creces el daño causado por dicha divulgación.

Según la jurisprudencia, el solicitante debe demostrar, por una parte, la existencia de un interés público que pueda prevalecer sobre las razones que justifican la denegación de los documentos de que se trate y, por otra parte, demostrar con precisión de qué manera la divulgación de los documentos contribuiría a garantizar la protección de dicho interés público en la medida en que el principio de transparencia prevalece sobre la protección de los intereses que motivaron la denegación<sup>12</sup>.

En su solicitud confirmatoria, afirma usted que «(...) existe un interés público superior, y es que la ciudadanía esté informada y conozca cuáles son las prioridades que están aplicando sus administraciones en una materia [es decir, la planificación del Ministerio de Transportes de la Red Transeuropea de Transporte]». Señala usted que «[e]n España actualmente no existe un plan de infraestructuras que aclare cuáles son esas prioridades» e indica que el último Plan de Infraestructuras de Transporte se aprobó oficialmente (PITVI 2012-2024), y que, pese a que formalmente sigue vigente, hace tiempo que quedó desfasado. Señala asimismo que «España tiene en estos momentos un problema de falta de transparencia que afecta a la planificación de infraestructuras, que ha sido reconocido e identificado por la Airef (organismo creado a instancias de la CE para velar por la eficacia en la gestión pública)» y que «[d]ocumentos como el que se solicita ayudan a la ciudadanía a conocer mejor cuáles son las prioridades concretas que está siguiendo el país a la hora de impulsar unos proyectos en detrimento de otros.». Acaba concluyendo que «el interés público superior que se argumenta es que España ahora mismo padece un déficit de planificación y transparencia en la misma reconocido por organismos independientes como la Airef de forma que la divulgación de un documento de 2021 que aclare las prioridades con las que trabajaba España aporta un beneficio a la ciudadanía superior al que reporta mantenerla como ahora, al margen del proceso de toma de decisiones.».

Por lo que se refiere a los argumentos que plantea usted en la solicitud confirmatoria, tenga en cuenta que estas consideraciones generales no pueden constituir un fundamento adecuado para establecer que, en este caso concreto, el principio de transparencia fuera especialmente apremiante y, por lo tanto, capaz de prevalecer sobre las razones que justificaron la denegación de la divulgación del documento en cuestión<sup>13</sup>.

El Tribunal de Primera Instancia declaró expresamente en su sentencia en el asunto Turco/Consejo que el interés público superior que puede justificar la divulgación de un documento amparado por una excepción debe, en principio, ser distinto de los principios

---

<sup>12</sup> Sentencia del Tribunal General de 9 de octubre de 2018, Anikó Pint/Comisión Europea, T-634/17, EU:T:2018:662, apartado 48; sentencia del Tribunal General de 23 de enero de 2017, Association Justice & Environment/Comisión Europea, T-727/15, EU:T:2017:18, apartado 53; sentencia del Tribunal General de 5 de diciembre de 2018, Falcon Technologies International LLLC/Comisión Europea, T-875/16, EU:T:2018:877, apartado 84.

<sup>13</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 2013, Liga para a Protecção da Natureza (LPN) y República de Finlandia/Comisión Europea, asuntos acumulados C-514/11 P y C-605/11 P, EU:C:2013:738, apartado 93.

de transparencia, apertura y democracia<sup>14</sup>. El motivo es que estos principios son aplicados de manera efectiva a través de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 en su conjunto.

La transparencia es, en efecto, un componente esencial del proceso de toma de decisiones de la UE. Por consiguiente, la Comisión Europea ha publicado información e invitado a las partes interesadas a presentar observaciones sobre la iniciativa política en cuestión. Si bien entiendo que existe un interés público en la transparencia del proceso de toma de decisiones a escala de la UE, ese interés público no prevalece, en mi opinión, sobre la necesidad de proteger el proceso de toma de decisiones en cuestión.

De lo anterior se desprende que no ha demostrado usted la existencia de un interés público superior en el sentido del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001. Tampoco he podido determinar ningún interés público superior que prevalezca sobre el interés público de salvaguardar la protección del proceso de toma de decisiones, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001.

#### **4. ACCESO PARCIAL**

De conformidad con el artículo 4, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1049/2001, he contemplado también la posibilidad de conceder un acceso parcial más amplio al documento solicitado. Sin embargo, ese acceso más amplio no es posible sin menoscabar los intereses establecidos en el artículo 4, apartado 3, párrafo primero (proceso de toma de decisiones en curso) y en el artículo 4, apartado 3, párrafo segundo (proceso de toma de decisiones concluido), del Reglamento (CE) n.º 1049/2001.

#### **5. VÍAS DE RECURSO**

Me permito, por último, recabar su atención sobre las vías de recurso de que dispone en relación con la presente decisión. Puede interponer recurso ante el Tribunal General o presentar una reclamación ante el Defensor del Pueblo Europeo en las condiciones determinadas, respectivamente, en los artículos 263 y 228 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Le saluda atentamente



*Por la Comisión*  
*Ilze JUHANSONE*  
*Secretaria General*

Documento adjunto: 1

<sup>14</sup> Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 23 de noviembre de 2004, Maurizio Turco/Consejo de la Unión Europea, T-84/03, EU:T:2004:339, apartados 81 a 83.