

CIRCULAR INFORMATIVA SOBRE LA ORDENACIÓN DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN ANDALUCÍA, CON ESPECIAL INCIDENCIA EN LA NORMATIVA DE ÁMBITO LOCAL

La Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía (ACREA) tiene como fines generales promover y preservar el funcionamiento competitivo de los mercados, así como contribuir a mejorar su regulación económica, garantizando la existencia de una competencia efectiva en los mismos y protegiendo los intereses generales, especialmente de las personas consumidoras y usuarias, mediante el ejercicio de sus funciones en todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, conforme a lo previsto en el artículo 2.1 de la [Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía](#).

A tal efecto, la Agencia resulta competente para conocer de las conductas anticompetitivas prohibidas por los artículos 1, 2 y 3 de la [Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia](#), cometidas por los operadores económicos, incluyéndose en el ámbito subjetivo de aplicación no sólo a las empresas, sino también a sus asociaciones empresariales, así como a las propias administraciones públicas y/o entidades de derecho público cuando actúen en el mercado ejerciendo actividades económicas; siempre y cuando las conductas desplieguen efectos exclusivos en Andalucía.

Por otra parte, tiene encomendada la labor de promover el funcionamiento competitivo de los mercados así como de contribuir a mejorar su regulación económica, mediante mecanismos no coactivos, tratando de crear, por un lado, concienciación sobre los límites y beneficios de la competencia, para lograr una mejor comprensión, un mayor cumplimiento de las normas y un mayor compromiso de la sociedad con la política de competencia; y por otro, en una importante herramienta para mejorar la regulación y evitar restricciones públicas a la competencia. En este contexto, la Agencia tiene atribuida facultades de asesoramiento y orientación a las entidades locales, con el propósito de evitar que amparen con el diseño y definición de sus mecanismos regulatorios la imposición de barreras, trabas y cargas a los operadores económicos.

Asimismo, merece hacer mención a las funciones atribuidas a esta Agencia en materia de mejora de la regulación económica y de unidad de mercado, siendo designada para desarrollar las funciones de punto de contacto por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía previstas en la [Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado](#).

En este marco, la ACREA ha venido realizando tareas de interlocución con la Secretaría para la Unidad de Mercado¹ (antes Secretaría del Consejo para la Unidad Mercado), estableciendo una serie de conclusiones en el marco de la aplicación de los principios de buena regulación de las actividades económicas, que, en cuanto concierne a la regulación del tráfico y la seguridad vial en sus respectivos municipios, pueden servir de pauta en el desarrollo de las competencias normativas de las entidades locales en Andalucía.

¹ Es el órgano técnico de coordinación y cooperación continua con las autoridades competentes para la aplicación de la LGUM y cuyas funciones son asumidas por la Secretaría de la Conferencia Sectorial para la Mejora Regulatoria y el Clima de Negocios regulada en el artículo 10 de la LGUM, en la redacción dada por el artículo 6.5 de la Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas.



En concreto, la ACREA en el año 2019 publicó un documento denominado “*CIRCULAR SOBRE LA ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO, CON ESPECIAL INCIDENCIA EN LA NORMATIVA DE ÁMBITO LOCAL*”², en el que se concluía que en toda disposición normativa debe ponderarse si existe una razón imperiosa de interés general³ para su implantación; si la disposición concreta está justificada y no discrimina; o si establece un trato diferenciado o desproporcionado a las empresas que operan en este sector.

En la citada Circular, se partía de la premisa de que la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM) establece los principios y normas básicas que aseguran la unidad de mercado en todo el territorio español, sin que los diferentes ordenamientos jurídicos —ya sean autonómicos o locales— puedan imponer a los operadores económicos restricciones adicionales a las existentes. Para lograr su aplicación, define un modelo de refuerzo de la cooperación y colaboración entre el Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales (artículo 4 y art.10 y ss. del capítulo III).

Dicha Ley persigue que todos los operadores tengan los mismos derechos en todo el territorio nacional, prohibiendo las discriminaciones por razón de residencia o establecimiento y los actos, disposiciones y medios de intervención relacionados con el libre acceso y ejercicio de la actividad económica que sean considerados excesivos e injustificados. Según la LGUM, la unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos y en la libre circulación de bienes y servicios a lo largo del territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente. También, en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.

Igualmente, regula, en el capítulo VII, los procedimientos destinados a reforzar la protección de los operadores económicos en el ámbito de la libertad de establecimiento y libertad de circulación (artículos 26 y 28)⁴.

En cuanto a la cuestión que se analiza en esta circular informativa, relativa al arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante VTC) en la Comunidad Autónoma de Andalucía resulta necesario hacer una breve descripción de la normativa que es de aplicación en Andalucía a este tipo de servicio.

En primer lugar, el artículo 64.1.3^a del Estatuto de Autonomía para Andalucía atribuye a esta Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre «*Transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.*» y en virtud de esta competencia estatutaria, se aprobó la [Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía](#).

Por otro lado, al amparo del artículo 149.1.21^a de la Constitución española, el [Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, modificó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres \(LOTT\)](#), en lo que se refiere a arrendamiento de vehículos con conductor determina que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilitará exclusivamente para realizar

² [CIRCULAR SOBRE LA ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO, CON ESPECIAL INCIDENCIA EN LA NORMATIVA DE ÁMBITO LOCAL](#), de 9 de enero de 2019.

³ Dichas razones imperiosas de interés general son las que figuran en el artículo 3.11 de la ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

⁴ Con ellos se regulan los mecanismos para la defensa de los intereses de los operadores económicos, Todos los pronunciamientos están disponibles en el link <http://www.mineco.gob.es/portal/site/mineco/gum>.



servicios de carácter interurbano, exigiendo, adicionalmente, que el origen de la prestación de servicios se encuentre dentro de la Comunidad Autónoma donde se halle domiciliada la correspondiente autorización.

La disposición transitoria única de dicho Real Decreto-ley prevé un régimen transitorio, generalmente de cuatro años, para que las autorizaciones de VTC puedan continuar prestando servicios urbanos. Dicho plazo, para la práctica totalidad de las autorizaciones VTC, concluyó en septiembre del presente año.

Además, el citado Real Decreto-ley, en su disposición adicional primera, amplía las competencias de las Comunidades Autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre en aquellos servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

Asimismo, en el ámbito europeo, cabe destacar que en febrero de 2022, la Comisión Europea publicó una [Comunicación sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible \(taxis y VTC\)](#) (2022/C 62/01), en la que formula recomendaciones relativas a la regulación de los taxis y los VTC, con el fin de garantizar una movilidad local adecuada y segura para los ciudadanos, mejorar la sostenibilidad del sector y promover los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. En la Comunicación, la Comisión aclara que las medidas adoptadas por los Estados miembros (incluidos los gobiernos y legisladores nacionales, así como las autoridades regionales y locales) a la hora de regular el sector de los taxis y los VTC deben estar en consonancia con las libertades fundamentales sobre las que se sustenta el mercado único. De este modo, las restricciones a la libertad de establecimiento deben aplicarse sin discriminación por razón de nacionalidad y deben estar justificadas por razones imperiosas de interés general. Asimismo, deberán ser las adecuadas para garantizar la consecución del objetivo perseguido y no exceder de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. En particular, en la Comunicación de la Comisión se recomienda eliminar una serie de restricciones en el sector del taxi y VTC (como por ejemplo, la precontratación, la prohibición de geolocalización o de estacionar en la vía pública, la obligación de volver a sus lugares comerciales entre trayectos, entre otras).

En Andalucía, se ha aprobado recientemente el [Decreto-ley 8/2022](#)⁵, de 27 de septiembre, que modifica la citada Ley 2/2003, de 12 de mayo (BOJA, n.º 189, de 30 de septiembre de 2022), con la finalidad, según figura en su exposición de motivos, de establecer un marco común para la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en Andalucía, tras las nuevas exigencias introducidas por el también citado Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre. Añade la parte expositiva de la norma que «[...] *en este contexto de cambio profundo de la regulación en materia de VTC, se hace preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en Andalucía*». Como se indica, esta norma pretende atender la previsión normativa a favor de las Comunidades Autónomas contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, «[...] *fijando un marco normativo homogéneo aplicable a las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor en Andalucía para garantizar la realización del transporte de viajeros en vehículos con autorizaciones VTC en el ámbito urbano, en condiciones óptimas y de calidad, y sobre todo en armonía con el servicio del taxi, con el que compite directamente en el mismo mercado.*»

La entrada en vigor de la disposición anterior se produjo el día 1 de octubre de 2022.

⁵ Convalidado mediante la Resolución de 14 de octubre de 2022 del Parlamento de Andalucía



La aprobación de este Decreto-ley 8/2022 debe ser valorada positivamente en la medida en que permite que los vehículos adscritos a autorizaciones (VTC) legalmente otorgadas en Andalucía puedan seguir desarrollando su actividad en el ámbito urbano al vencimiento del período establecido en la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, porque de lo contrario hubieran desaparecido los VTC en el ámbito urbano del ámbito territorial de nuestra Comunidad Autónoma.

Igualmente positivo resulta el hecho de que no aparezca el tiempo de precontratación del servicio de VTC, que va en línea con la recomendación efectuada por la Comisión Europea en su Comunicación de 4 de febrero de 2022.

No obstante, la valoración de la regulación aprobada no puede ser íntegramente positiva, dado que introduce una serie de restricciones o barreras al ejercicio de la actividad económica de las VTC que no se encontrarían debidamente justificadas según los parámetros que se establecen en la LGUM, esto es de acuerdo con los principios de necesidad y proporcionalidad previstos en su artículo 5, como por ejemplo:

- Limitaciones para prestar los servicios en determinadas zonas, calificadas como “zonas de especial protección”, en la que no podrán acceder a la prestación de sus servicios con una distancia mínima de 150 metros o de 300 metros, dependiendo del caso.
- Prohibición de los vehículos de VTC de geolocalización por parte de los usuarios hasta que no haya producido la contratación del servicio.
- La introducción de requisitos de habilitación a los conductores y conductoras de VTC.
- El establecimiento del régimen de horarios y descansos por parte de los ayuntamientos en atención a criterios económicos (oferta y demanda) estarían prohibidos por los artículos 18.2 g) de la LGUM y 10. e) de la Ley 17/2009.
- Especificaciones técnicas de los vehículos de las VTC, como por ejemplo la antigüedad de los 10 años, la longitud de los mismos que deberá venir fijada en la ficha técnica de los mismos, el color de la carrocería de estos vehículos de color negro, entre otras. En la medida en que como figura en la parte expositiva de la norma, las actividades de VTC y taxis han aproximado sus rasgos (tipo de vehículos y demanda a la que responde) hasta el punto de competir en la actualidad en un mismo mercado de transporte urbano, no estarían justificadas y se entenderían desproporcionadas la inclusión de especificaciones técnicas adicionales a las exigidas a los vehículos de taxi.
- Restricciones a la publicidad, en la medida que cualquier a instalación de anuncios publicitarios y la colocación de rótulos, tanto en el interior como en el exterior del vehículo, se realizarán de acuerdo con los requisitos que se establezca reglamentariamente. En ningún caso, se instalarán signos o elementos externos que induzcan a confusión con la actividad de taxis.
- Por último, en cuanto al régimen sancionador atribuido a los municipios, ha de tenerse en cuenta que no pueden intervenir en la instrucción de estos expedientes las entidades que se encuentren conformadas mayoritariamente por operadores económicos del sector o por los competidores, dado que resultaría un requisito prohibido en los artículos 18.2 g) de la LGUM y 10 f) de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre.

Otro hito importante en relación con el tema que es objeto de esta información lo constituye la reciente Sentencia n.º 1257/22, de la que no nos consta su firmeza, dictada el día 21 de septiembre por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA), Sala de lo Contencioso-Administrativo en Sevilla, en el recurso 94/2021 interpuesto por esta ACREA contra la Ordenanza Municipal reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la ciudad de Jerez de la Frontera, publicada en el BOP de Cádiz el día 23 de noviembre de 2020. Dicha sentencia, anterior a la publicación del Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, analiza, en sus Fundamentos de Derecho y al amparo de los artículos 3 y 5 de la LGUM, si determinadas previsiones contenidas en la ordenanza están justificadas y son conformes a los principios



de no discriminación, necesidad y proporcionalidad. Termina dicha sentencia estimando el recurso interpuesto por esta ACREA y anula nulos los artículos impugnados.

Por ello, en razón a la importante modificación producida mediante el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, así como al pronunciamiento judicial anteriormente señalado, esta ACREA ha considerado oportuno proceder a la actualización de la *Circular sobre la ordenación del transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo, con especial incidencia en la normativa de ámbito local* de la entonces Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía que fue remitida a los distintos ayuntamientos de Andalucía.

Como ya entonces se indicó, en esta materia las distintas autoridades de competencia, tanto la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) a nivel nacional como las autoridades autonómicas, en ellas la ACREA, han venido realizando un serie de pronunciamientos con el objetivo común de favorecer una revisión de los elementos que han de tenerse en cuenta a la hora de establecer limitaciones al ejercicio en la prestación de servicios de transporte de viajeros a través de Taxi o VTC, de manera que las personas usuarias de los mismos no se vean perjudicadas en función de la modalidad de servicio elegido.

Recientemente, durante la celebración de las XIV Jornadas de Defensa de la Competencia, la CNMC y las autoridades de competencia de Andalucía, Aragón, Castilla y León, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, Extremadura y País Vasco han acordado una [Declaración conjunta sobre el sector de los vehículos de transporte con conductor \(VTC\)](#), en el que solicitan a las Comunidades Autónomas que la regulación que adopten para este sector no perjudique a las personas consumidoras ni suponga una reducción de la competencia en el mercado global de los taxis y las VTC. En concreto, el Grupo de Trabajo de Consejos de las Autoridades de Competencia hace un llamamiento a las autoridades competentes de las comunidades autónomas para que regulen efectivamente la prestación del servicio urbano de VTC en sus territorios y para que las regulaciones no introduzcan requisitos innecesarios o desproporcionados desde el punto de vista del interés general.

Por todo lo anteriormente expuesto, se considera conveniente emitir la siguiente circular con contenido informativo, que contiene los aspectos a tener en cuenta que se consideran fundamentales en el momento de proceder al ejercicio de la competencia que le corresponda a los ayuntamientos en el marco de la normativa señalada:

- 1) La regulación que realicen los ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Andalucía del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor se adaptará a lo previsto en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, con las modificaciones introducidas mediante el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, que la modifica, y, en su caso, a la normativa estatal.
- 2) No se podrá establecer ningún tipo de limitación o restricción que no esté amparada por la citada norma.
- 3) Cualquier desarrollo reglamentario o actuación que los ayuntamientos de Andalucía deban realizar en su ámbito competencial debe estar presidido por el principio de no discriminación contenido en los artículos 3 y 18 de la LGUM. La literalidad de los preceptos indicados es la siguiente:

«Artículo 3. Principio de no discriminación.

Todos los operadores económicos tendrán los mismos derechos en todo el territorio nacional y con respecto a todas las autoridades competentes, sin discriminación alguna por razón del lugar de residencia o establecimiento.



Ninguna disposición de carácter general, actuación administrativa o norma de calidad que se refiera al acceso o al ejercicio de actividades económicas podrá contener condiciones ni requisitos que tengan como efecto directo o indirecto la discriminación por razón de establecimiento o residencia del operador económico.»

«Artículo 18. Actuaciones que limitan la libertad de establecimiento y la libertad de circulación.

1. Cada autoridad competente se asegurará de que cualquier medida, límite o requisito que adopte o mantenga en vigor no tenga como efecto la creación o el mantenimiento de un obstáculo o barrera a la unidad de mercado.

2. Las autoridades competentes no podrán realizar actuaciones que limiten el libre establecimiento y la libre circulación por no cumplir los principios recogidos en el Capítulo II. No cumplen los principios recogidos en el capítulo II los actos, disposiciones y medios de intervención de las autoridades competentes que contengan o apliquen:

a) Requisitos discriminatorios para el acceso a una actividad económica o su ejercicio o para la adjudicación de contratos públicos, basados directa o indirectamente en el lugar de residencia o establecimiento del operador.

[...]»

- 4) Por otra parte, cualquier regulación, disposición, actuación o medios de intervención que las autoridades competentes lleven a cabo en su ámbito de actuación debe venir guiada bajo la base del principio de necesidad y proporcionalidad (artículos 5 y 9 de la LGUM).

Dicho principio establece que cualquier límite al acceso a una actividad económica o su ejercicio o los requisitos para el desarrollo de una actividad, deberá motivarse en alguna razón imperiosa de interés general⁶. Estos límites o requisitos deben guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrán de ser proporcionados de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

En este sentido, resultarían de aplicación los principios de buena regulación definidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), en concreto:

«1. En el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia. En la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios.

En virtud de los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

⁶ Art. 3.11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.



*En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa que se proponga deberá contener la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.
[...]*»

- 5) En definitiva, esta Agencia considera que, cumpliendo con las condiciones establecidas en la normativa actual, fundamentalmente en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, y en el ejercicio de las competencias que puedan ejercer las Corporaciones Locales en esta materia, no se pueden establecer obstáculos desproporcionados o discriminatorios para el acceso y ejercicio de la actividad del transporte urbano de pasajeros donde operan diversos agentes dando lugar a un trato asimétrico que discrimine a unos sobre otros.
- 6) En consecuencia, si los distintos ayuntamientos, por permitirlo su ámbito competencial, realizan el desarrollo de la normativa estatal y/o autonómica en la materia que nos ocupa, deben respetar los principios establecidos, fundamentalmente, en la LGUM y en la LPACAP.
- 7) La nueva redacción del artículo 48 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, asigna a los municipios la competencia para la imposición de sanciones por los incumplimientos que se produzcan respecto a los servicios urbanos de taxi y a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. El ejercicio de dicha competencia, para lograr un funcionamiento competitivo del mercado, debe estar presidido por el principio de no discriminación entre los operadores que actúan en el mercado al que nos referimos. Asimismo, ha de tenerse en cuenta que no pueden intervenir en la instrucción de estos expedientes las entidades que se encuentren conformadas mayoritariamente por operadores económicos del sector o por los competidores, dado que resultaría un requisito prohibido en los artículos 18.2 g) de la LGUM y 10 f) de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre.

Es necesario recordar que el artículo 13.2 de la LDC reconoce a las autoridades de competencia autonómicas legitimación para impugnar ante la jurisdicción competente actos de las Administraciones Públicas autonómicas o locales de su territorio sujetos a Derecho Administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.

Para finalizar, se le informa de que las entidades locales podrán recabar aclaraciones sobre el contenido de esta circular, o sobre cualquier otra cuestión referida a la defensa y promoción de la competencia y, en concreto, a la mejora regulatoria y a la aplicación de los principios de la LGUM en los asuntos de su competencia, a través de los siguientes medios:

Correo electrónico: competencia.acrea@juntadeandalucia.es
Dirección postal: Avenida de la Borbolla, 1 Planta 1ª - 41004 – SEVILLA

Además, la Agencia ha habilitado en su página web un espacio específico destinado a la Administración Local, donde informa sobre las funciones consultivas en materia normativa y su labor como punto de contacto para la aplicación de la LGUM en: <http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/> y a través de su “Área para Diputaciones y Ayuntamientos”, las entidades locales podrán efectuar consultas telemáticas relacionadas con la materia, rellenando un sencillo formulario, en el siguiente enlace: <http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/area-para-diputaciones-y-ayuntamientos>

Sevilla, 13 de diciembre de 2022.