



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 474/2021

(Sección 2.^a)

San Cristóbal de La Laguna, a 7 de octubre de 2021.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Palma en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de revisión de oficio de las Resoluciones por las que se otorgaron a las empresas (...) y (...) las autorizaciones de transportes de vehículos con conductor, Serie VTC, iniciado a instancia de la (...) y tramitado en ejecución de Sentencia (EXP. 445/2021 RO)**.

FUNDAMENTOS

I

1. El presente Dictamen tiene por objeto examinar la adecuación jurídica de la Propuesta de Resolución de un procedimiento administrativo de revisión de oficio cuya finalidad es la declaración de nulidad de las Resoluciones por las que se otorgaron a las empresas (...) y (...) las autorizaciones de transportes de vehículos con conductor, Serie VTC (Resoluciones de 21 de febrero y de 17 de marzo de 2017), iniciado a instancia de la (...) (FEDTAX) y tramitado en ejecución de la Sentencia firme de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, con sede en Santa Cruz de Tenerife, núm. 240/2020 (recuso de apelación, procedimiento 71/2021), constando copia de la misma en el expediente remitido a este Consejo Consultivo.

2. La legitimación del Presidente del Cabildo Insular de La Palma para solicitar el dictamen, la competencia de este Consejo para emitirlo y su preceptividad, resultan de los arts. 11.1.D.b) y 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, en relación con el art. 106.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPACAP). Norma esta última que procedimentalmente resulta de aplicación al amparo de lo previsto en el apartado b) de su Disposición Transitoria tercera: «los

* Ponente: Sr. Belda Quintana.

procedimientos de revisión de oficio iniciados después de la entrada en vigor de la presente Ley, se sustanciarán por las normas establecidas en ésta».

3. El art. 106.1 LPACAP contempla la revisión de oficio de los actos administrativos nulos; permitiendo a las Administraciones Públicas, en cualquier momento, por iniciativa propia o a solicitud de interesado, previo dictamen favorable del órgano consultivo autonómico, declarar de oficio la nulidad de los actos administrativos que hayan puesto fin a la vía administrativa o que no hayan sido recurridos en plazo, en los supuestos previstos en el art. 47.1 LPACAP.

En consecuencia, para que proceda la declaración de nulidad del acto que se revisa, el dictamen de este Consejo ha de ser favorable, no pudiendo declararse tal nulidad si, por el contrario, el dictamen fuera desfavorable.

Además, como reiteradamente ha señalado este Consejo (por todos, Dictamen 419/2020, de 15 de octubre), las causas de nulidad desde el punto de vista sustantivo han de ser apreciadas conforme a la legislación vigente al tiempo en que el acto fue dictado, en este caso el citado art. 47.1 LPACAP.

4. La nulidad instada se fundamenta en la concurrencia de la causa prevista en el art. 47.1.f) LPACAP (los actos expresos o presuntos contrarios al ordenamiento jurídico por los que se adquieren facultades o derechos cuando se carezca de los requisitos esenciales para su adquisición) por considerar que las referidas autorizaciones fueron concedidas incumpliendo las empresas de VTC el requisito establecido en el art. 79-*quater* 2.a) de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transportes por Carreteras de Canarias (LOTCC), que establece que:

«2. Los vehículos deben cumplir los siguientes requisitos de calidad:

a) Valor mínimo de adquisición, impuestos incluidos: cincuenta mil euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose seis mil euros por plaza adicional. Que será acreditado ante la administración competente mediante factura original sellada por el vendedor o auditoría contable. Estas cantidades se actualizarán automáticamente cada año de acuerdo con el Índice de Precios de Consumo canario general o índice que lo sustituya».

Puesto que los vehículos objeto de las autorizaciones de las empresas VTC eran de valor inferior a 50.000 euros, se alega que aquéllas incurren en esta causa de nulidad de pleno derecho.

5. Por otro lado, consta acreditada la firmeza en vía administrativa de la resolución cuya nulidad se pretende. Circunstancia, además, que no es negada por la propia Administración.

II

En cuanto a los antecedentes de hecho que han dado origen a este procedimiento de revisión de oficio, procede reproducir lo manifestado al efecto por este Consejo Consultivo en el Dictamen 140/2021, de 25 de marzo, emitido anteriormente en relación con este asunto, en el que señalamos lo siguiente:

«1. En lo que se refiere a los antecedentes que han dado origen a este procedimiento de revisión de oficio, es preciso tener en cuenta la Sentencia firme de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, con sede en Santa Cruz de Tenerife, núm. 240/2020, en la que se señala lo siguiente:

“Que es objeto del presente recurso la impugnación de la Sentencia de fecha 28 de octubre de 2019 dictada por el Juzgado contencioso número 2 en el procedimiento 572/2018, por la cual se estima el recurso interpuesto por la demandante contra el Decreto 783 de 29 de octubre de 2018, que desestima el recurso de alzada contra la desestimación por silencio de una solicitud de revisión de actos nulos comprensiva del otorgamiento de 6 autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor (VTC) en la Isla de La Palma con sustento en la falta total de observancia del requisito del precio mínimo de los vehículos adscritos a aquellas, vulnerando el artículo 79 quater de la Ley 13/2007 de Ordenación del transporte terrestre por carretera de Canarias”.

2. Así mismo, en dicha Sentencia se afirma (FJ4º) que “Que por esta Sala se coincide con el argumento de la sentencia en cuanto a la aplicabilidad de la ley Canaria en este tipo de autorizaciones, máxime en un territorio insular cuyo desempeño se circunscribe al ámbito del Cabildo, como ya se ha reconocido multitud de sentencias en relación a la denegación de licencias de ámbito nacional a causa de la ratio de licencias VTC respecto de licencias de taxi. Por tanto, es evidente que el incumplimiento de un requisito de los especificados como necesarios para la concesión alcanzan el concepto de ‘vicio de nulidad’, que permitiría la revisión de los actos nulos (si es que fueran de la entidad suficiente para ser considerados de pleno derecho) a tenor del motivo recogido en la letra f) del artículo 47.1 de la Ley 39/2015 en concordancia con el artículo 106.1.

Que, no obstante el alcance del vicio en cuanto a la determinación de nulidad de la licencia es cuestión a dilucidar en el proceso de revisión, sobre el cual la sentencia no se pronuncia en el fallo.

Que así las cosas consideramos que la pretensión estimada de nulidad del decreto no debe dar lugar a la nulidad de las autorizaciones administrativas de arrendamiento de vehículos con conductor, pues no se trata de una cuestión de evidente nulidad radical por ausencia del procedimiento, sino que existe un procedimiento de concesión de licencias donde no se ha respetado un requisito y esto conlleva la aplicación de la jurisprudencia de

que, solicitada al órgano jurisdiccional la revisión, se hace necesaria la iniciación de un proceso donde concurra el dictamen preceptivo del Consejo Consultivo que dé su opinión sobre la naturaleza del trámite obviado.

En consecuencia es necesario matizar el fallo de la sentencia expresando que anulado el decreto que deniega la solicitud de revisión, el efecto estimatorio debe ser el de condenar al Cabildo Insular de La Palma a la tramitación del proceso de revisión de actos nulos solicitado inicialmente”.

3. Pues bien, partiendo de lo expuesto en dicha Sentencia, procede completar los antecedentes de hecho manifestando que a través de la Resolución de 21 de febrero de 2017, número 1.874 (número en el libro registro en la Corporación insular 7477) se le otorgaron a la empresa (...) tres autorizaciones de transporte de vehículos con conductor, Serie VTC y mediante la Resolución de 17 de marzo de 2017, núm. 2.585 (número en el libro registro en la Corporación insular 7478), se le concedió otras tres autorizaciones a la empresa (...), incumplándose en ambos casos el requisito establecido en el art. 79 quater.2.a) de la Ley 13/2007, al tener los vehículos correspondientes un valor inferior a los 50.000 euros, hecho que se da por cierto por parte de la Administración y como tal aparece en la referida Resolución judicial».

III

1. En cuanto a la tramitación del expediente administrativo de revisión de oficio, mediante la Resolución 2020/9096, de 11 de diciembre de 2020, se acordó la incoación del presente procedimiento de revisión de oficio, tras su tramitación defectuosa se emitió una primera Propuesta de Resolución el día 12 de febrero de 2021, que fue objeto del Dictamen de este Consejo Consultivo 140/2021, de 25 de marzo, por el que se le requirió a la Administración que retrotrajera las actuaciones con la finalidad de que se les otorgara debidamente a las empresas de VTC plazo para subsanar la acreditación, en su caso, de la representación de las mismas, así como plazo para efectuar el trámite de vista y audiencia a las tres partes interesadas.

2. El día 7 de abril de 2021 se dictó la Resolución 2021/2460, por la que se ordenó la retroacción del presente procedimiento de revisión de oficio y se le requirió a la empresa interesada (...) la acreditación de su representación, lo cual se llevó a cabo de forma efectiva. Sin embargo, a las otras dos interesadas no se les solicitó la acreditación de sus respectivas representaciones, pues ya constaban las mismas entre la documentación incorporada al expediente anterior.

El día 7 de mayo de 2021 se dictó la Resolución 2021/3535 por la que se le concedió a la empresa interesada (...) la ampliación del plazo de audiencia solicitado

por ella e indebidamente denegado por las razones expuestas en el Dictamen anteriormente mencionado, quien no formuló alegación alguna.

3. El día 17 de junio de 2021, la Jefa de Servicio de Transportes emitió un informe jurídico, otorgándose posteriormente el trámite de vista y audiencia a las tres entidades interesadas, que no presentaron escrito de alegaciones alguno.

4. Por último, el día 13 de agosto de 2021 se emitió una nueva Propuesta de Resolución definitiva.

IV

1. La Propuesta de Resolución nuevamente desestima la solicitud de revisión de oficio formulada por la interesada (FEDTAX), ya que el órgano instructor continúa considerando, que el requisito establecido en el art. 79-*quater* 2.a) LOTCC, es un requisito que por su propia naturaleza es injustificado y, por tanto, si bien es necesario, no tiene el carácter de esencial, razón por la que en este caso no concurre la causa de nulidad del art. 47.1.f) LPACAP.

Al respecto, en la nueva Propuesta de Resolución se vuelve a reproducir parcialmente el informe de la Jefa del Servicio de Transportes del Cabildo Insular, que sirve de fundamentación jurídica a dicha Propuesta, que en el mismo sentido que en el anteriormente emitido reitera que:

«El requisito “precio mínimo de adquisición” constituye un requisito necesario. Sin embargo, no se acierta a comprender su justificación. Fijar un precio mínimo a tanto alzado, no significa, por sí mismo, el cumplimiento de estándares técnicos y de calidad. Resulta obvio que, en un mercado regido por la competencia, no es admisible sostener que a mayor precio, más calidad. Este requisito atenta contra la esencia de la libre competencia, toda vez que cierra la posibilidad a que, por un precio menor al fijado en la norma, se puedan ofertar mejores condiciones en lo que a equipamiento y calidad del vehículo se refiere, todo ello sin justificación de clase alguna.»

Al respecto, resulta ilustrativo comparar el contenido de la regulación estatal con la canaria. Así, el artículo 181 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, estatal, no impone limitación de precio alguna para los vehículos, sin renunciar a fijar otros parámetros - longitud y potencia- que sí se interpretan como diferenciadores respecto al taxi. Entendemos que este requisito no puede reputarse como razón imperiosa de interés general de las contempladas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, que pueda operar

como límite para el ejercicio de una actividad económica, según lo establecido en el artículo 5 de la Ley 29/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado.

Su incumplimiento sería causa de anulabilidad, a combatir utilizando los medios ordinarios de impugnación. Su carácter injustificado le priva de la condición de esencial y, por ende, de la posibilidad de exigir su cumplimiento por la vía extraordinaria de la revisión de oficio, dado que no se trata de un supuesto de nulidad radical del artículo 47.1.f) de la Ley 39/2015 de PACAP».

2. A la hora de entrar en el fondo del asunto, es necesario con carácter previo hacer referencia a la doctrina de este Consejo Consultivo relativa a la revisión de oficio, manifestándose al respecto en el reciente Dictamen 385/2021, de 21 de julio lo siguiente:

«Pues bien, ante todo, ha de comenzar por recordarse la asimismo reiterada y constante doctrina que con carácter general tiene elaborada este Consejo Consultivo en materia de revisión de oficio y que se proyecta sobre todas y cada una de las causas determinantes de la nulidad de pleno derecho de los actos administrativos sobre los que la Administración pueda fundar el ejercicio de dicha potestad.

Valga por todas, la referencia a nuestro reciente Dictamen 363/2021, de 19 de julio, que por lo demás se limita en este punto a reproducir algunos pasajes provenientes de otro dictamen anterior (Dictamen 299/2021, de 27 de mayo):

“1. Ha de advertirse con carácter previo al análisis de los motivos alegados, como tantas veces se ha señalado por este Consejo Consultivo en sintonía con la jurisprudencia del Tribunal Supremo, que la revisión de oficio supone el ejercicio de una facultad exorbitante por vicios especialmente graves, en cuya aplicación se ha de ser riguroso por implicar un conflicto entre dos principios generales del derecho: el principio de legalidad y el principio de seguridad jurídica.

El Tribunal Supremo ha señalado en la Sentencia de 9 de diciembre de 2014 (Sala de lo Contencioso-Administrativo), entre tantas otras, lo que a continuación se expone:

“La seguridad jurídica es un valor fundamental del ordenamiento jurídico, tanto desde el punto de vista constitucional (artículo 9.3 de la C.E.) como desde el punto de vista legal (v.g. artículo 106 de la Ley 30/92 (RCL 1992, 2512, 2775 y RCL 1993, 246), que, aunque referido a las facultades de revisión, expresa sin duda un valor general); se trata de un valor social, y no puramente individual, de forma que es la colectividad misma la que está involucrada en ella, y no sólo los intereses particulares; y los Jueces y Tribunales, que tienen encomendada la tutela judicial efectiva, también han de salvaguardar la seguridad jurídica a fin de que no se pongan en tela de juicio situaciones jurídicas consolidadas por el transcurso del tiempo, las cuales, en otro caso, podrían ser cuestionadas ad eternum; en la tensión dialéctica entre tutela judicial y seguridad jurídica, los Jueces y Tribunales no pueden, como

pretende la parte recurrente, atender sólo a la primera con olvido manifiesto de la seguridad´.

De aquí que, en suma, no cualquier vicio jurídico permita acudir sin más a la revisión de oficio, sino que ello solo es posible cuando concurra de modo acreditado e indubitado un vicio de nulidad de pleno derecho de los legalmente previstos, cuyos presupuestos no pueden entenderse de manera amplia, sino restrictiva (nuestro reciente Dictamen 303/2019, de 12 de septiembre, reitera anteriores pronunciamientos de este Organismo en el mismo sentido).

La declaración de nulidad, en consecuencia, ha de analizarse partiendo del carácter restrictivo de los motivos de nulidad, pues la revisión de oficio no es en modo alguno un cauce para decidir cuestiones que debieran haber sido resueltas por las vías de impugnación ordinarias. Esto es, la revisión de oficio es una vía excepcional que solo se puede utilizar cuando se den las causas tasadas previstas legalmente”».

Esta doctrina, por tanto, es asimismo aplicable plenamente al supuesto que ahora estamos considerando.

3. En este caso, además, se ha de tener en cuenta, tal y como ya se manifestó en los antecedentes de hecho, que constituye un hecho indubitado que a través de la Resolución de 21 de febrero de 2017, número 1.874 se le otorgó a la empresa (...) tres autorizaciones de transporte de vehículos con conductor, Serie VTC y mediante la Resolución de 17 de marzo de 2017, núm. 2.585, se le concedió otras tres autorizaciones a la empresa (...), incumpléndose en ambos casos el requisito establecido en el art. 79-*quater* 2.a) LOTCC, al tener los vehículos correspondientes un valor inferior a los 50.000 euros.

4. Pues bien la cuestión fundamental en este supuesto es la relativa a determinar si el incumplimiento del requisito legal señalado anteriormente ha dado lugar a que las empresas referidas hayan adquirido facultades o derechos careciendo de un requisito esencial para ello o no, es decir, si en este caso la infracción legal cometida es constitutiva de la causa de nulidad radical establecida en el art. 47.1.f) LPACAP o no.

En relación con la causa de nulidad prevista en el art. 47.1.f) LPACAP, este Consejo ha tenido oportunidad de pronunciarse sobre la misma en diversas ocasiones, reiteradamente y por todos en nuestro Dictamen 243/2017, de 13 de julio, en el que hemos señalado lo siguiente acerca del carácter «*esencial*» de han de revestir los requisitos a que se refiere la citada norma:

«Sobre qué ha de entenderse por requisitos esenciales en numerosos Dictámenes este Consejo ha sostenido que la regla general en nuestro Derecho es que son anulables los actos administrativos que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico (art. 63.1 LRJAP-PAC, art. 48.1 LPACAP). La Administración, cuando estos actos anulables son declarativos de derechos, puede pretender su anulación judicial si concurren los requisitos del art. 103 LRJAP-PAC (ahora, art. 107 LPACAP).

Únicamente si el acto declarativo de derechos firme incurre en alguno de los graves vicios tipificados antes en el art. 62.1 LRJAP-PAC (hoy, art. 47 LPACAP), la Administración podrá declararlo nulo por sí misma a través del procedimiento de revisión de oficio (102.1 LRJAP-PAC, 106.1 LPACAP). Entre esos vicios graves el art. 62.1, f) LRJAP-PAC [art. 47.1, f) LPACAP] incluye aquellos actos que atribuyen facultades o derechos sin que concurren los requisitos esenciales para su adquisición.

Repárese en que el precepto no considera que basta la carencia de cualquier requisito, sino que exige que éste debe ser esencial. Con esta exigencia se impide que se califique de nulo a cualquier acto administrativo que contradiga el ordenamiento jurídico, sino sólo a aquel que atribuya un derecho a una persona que carece manifiesta y flagrantemente de todo presupuesto para el reconocimiento de ese derecho. Esta interpretación es concorde con el resto de los supuestos de nulidad del art. 62.1 LRJAP-PAC (art. 47.1 LPACAP), que sólo contemplan los actos que adolecen de los más graves vicios formales o sustanciales (los que lesionen Derechos Fundamentales, los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio, los de contenido imposible, los que sean constitutivos de infracción penal o se dicten como consecuencia de ésta, los dictados prescindiendo de todo el procedimiento legal o con violación de las reglas esenciales para la formación de la voluntad de órganos colegiados). En los demás casos la calificación que corresponde al acto administrativo contrario a la ley es la de acto anulable (art. 63.1 LRJAP-PAC, art. 48.1 LPACAP).

El art. 62.1, f) LRJAP-PAC [art. 47.1, f) LPACAP] obliga a distinguir entre “requisitos esenciales” y “requisitos necesarios”. Si dentro de los primeros se incluyera cualquier condición necesaria para la validez del acto declarativo de derechos, entonces entraría en la categoría de nulidad radical del art. 62.1 LRJAP-PAC [art. 47.1, f) LPACAP] todo supuesto de ilegalidad de un acto declarativo de derechos, en la medida en que dicha ilegalidad se funda siempre en la ausencia de una de las condiciones o requisitos establecidos por el Ordenamiento jurídico. Si se interpreta que todo acto administrativo declarativo de derechos que incurre en cualquier ilegalidad es nulo de pleno derecho, entonces a dichos actos no les serían aplicables los arts. 63 y 103 LRJAP-PAC (arts. 48 y 107 LPACAP), lo cual es un absurdo porque contradice el tenor literal del art. 103 LRJAP-PAC (art. 107 LPACAP), que refiere expresamente su regulación y el régimen del art. 63 LRJAP-PAC (art. 48 LPACAP) a los actos declarativos de derechos. Además, de optarse contra *legem* por la interpretación que se rechaza, se lesionaría el principio constitucional de seguridad jurídica que garantiza el art.

9.3 de la Constitución; dado que, según los arts. 102.1 y 118.3 LRJAP-PAC (arts. 106.1 y 125.3 LPACAP), en cualquier momento, es decir, sin limitación de plazo alguna, se puede proceder a la revisión de los actos nulos.

En resumen, el 62.1,f) LRJAP-PAC [art. 47.1, f) LPACAP] debe ser interpretado restrictivamente, porque la equiparación de requisito esencial a cualquier requisito necesario aniquila la distinción legal de causas de nulidad y de anulabilidad y el sistema legal de recursos con interposición sometida a plazo.

Por todas estas razones debe reservarse la expresión “requisitos esenciales” para aquellos vicios de legalidad en que el acto carece, no de cualquier requisito legal, sino de aquellos que le son realmente inherentes y le otorgan su configuración propia, con lo que su ausencia afecta a la finalidad perseguida por la norma infringida; de modo que el acto en cuestión tiene efectos radicalmente contrarios a los queridos por dicha norma».

Esta doctrina no hace sino recoger la doctrina mantenida en anteriores pronunciamientos de este Organismo (entre otros, Dictámenes 182/2016, de 3 de junio, 79/2017, de 15 de marzo, 93/2017, de 23 de marzo, 104/2017, de 30 de marzo), y ha sido reiterada posteriormente en otros muchos (entre otros, Dictámenes 428, 429 y 430/2017, de 14 de noviembre, 34/2019, de 23 de enero, 419 y 420/2020, de 15 de octubre, y 117/2021, de 11 de marzo), analizando cada caso concreto y diferenciando si en los requisitos incumplidos se trataba de requisitos necesarios o de requisitos esenciales, circunstancia esta última que es la que únicamente puede ocasionar una nulidad de pleno derecho.

5. En el presente caso, el requisito al que se está haciendo referencia, que los vehículos destinados al arrendamiento con conductor tengan un valor mínimo de adquisición, impuestos incluidos de cincuenta mil euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose seis mil euros por plaza adicional, constituye un requisito establecido en la norma y que pretende desarrollar la regulación de los requisitos generales de esta actividad, el arrendamiento de los vehículos con conductor, que se establece en el art. 79 bis.3, de la mencionada LOTCC, que dispone lo siguiente:

«Su regulación determinará las condiciones relativas al desarrollo de dicha modalidad, el número mínimo, antigüedad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles, y las demás que resulten precisas para asegurar la calidad del servicio ofertado. En todo caso dicha regulación debe basarse en requisitos que permitan su diferenciación con respecto al servicio de taxis, en particular, en cuanto a su dimensión

empresarial, con oficina abierta al público y las características de los vehículos que respondan a un servicio de alta calidad».

Es decir, la LOTCC pretende que los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor se diferencien de los servicios de taxis estableciendo unos criterios, entre los que señala un número mínimo de vehículos, antigüedad y características de los vehículos, garajes y oficinas propias, insistiendo en la calidad del servicio ofertado. Estos requisitos (que, por otra parte, están desarrollados en los arts. 105 a 109 del Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la LOTCC), en lo que se refiere a la calidad de los vehículos, son los tres indicados en el siguiente art. 79. *quater*, apartado 2, de la LOTCC, y consisten, básicamente, en: a) Un precio mínimo de adquisición del vehículo de 50.000 euros; b) En cuanto a dotación, un sistema de gestión de la flota por GPS o similar; y c) Un conductor por vehículo de la flota que acredite, además, conocimientos de, al menos, un idioma extranjero.

Sin embargo, tal y como afirma el informe del Servicio de Transportes del Cabildo Insular y la Propuesta de Resolución, no siempre con el precio del vehículo se puede asegurar un servicio de mayor calidad, pues pueden existir vehículos con precio inferior a 50.000 euros que tengan iguales o mejores prestaciones que un vehículo de ese precio en cuanto a potencia del motor, dimensiones, acabado, equipamiento interior, de seguridad y confort, etc. Así pues, desde esta perspectiva, y teniendo en cuenta la doctrina citada anteriormente sobre la interpretación restrictiva de las causas de nulidad de pleno derecho, se puede concluir que el requisito del precio mínimo del vehículo establecido en la norma, en relación con la finalidad perseguida por la misma (mayor calidad) puede calificarse como necesario, pero no esencial.

Consecuentemente, si las interesadas han incumplido un requisito necesario pero no esencial, ya no estamos ante un vicio tan grave que origine la nulidad radical y la revisión de oficio del acto administrativo, sino ante una vulneración del ordenamiento jurídico que puede dar lugar a que el acto se anule, conforme dispone el art. 48.1 LPACAP.

6. En definitiva, la Propuesta de Resolución, en cuanto que propone la desestimación de la nulidad de pleno derecho de las autorizaciones de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor, serie VTC, realizadas a favor de las empresas ya indicadas, resulta ajustada a Derecho, pues, en este caso, no procede la declaración de nulidad pretendida.

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución se considera conforme a Derecho, pues no procede la declaración de nulidad de la Resolución de 21 de febrero de 2017, número 1.874 por la que se le otorgó a la empresa (...) tres autorizaciones de transporte de vehículos con conductor, Serie VTC, ni de la Resolución de 17 de marzo de 2017, núm. 2.585, por la que se le concedió otras tres autorizaciones a la empresa (...), por las razones señaladas en el Fundamento IV.