

## INFORME 11/2024, DE 6 DE MAYO, SOBRE LA POSIBILIDAD DE ADJUDICACIÓN DIRECTA DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA.

### I.- ANTECEDENTES

El alcalde del Ayuntamiento de Nerja solicita informe a esta Comisión en los siguientes términos:

*«Asunto: Consulta sobre la posibilidad de adjudicación directa de contrato de transporte urbano.»*

*Si con arreglo al principio de jerarquía normativa el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, prevalece sobre la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, parece posible, de acuerdo con su artículo 5.4, la adjudicación directa del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros cuando el valor anual medio se haya estimado en menos de 1.000.000 euros o tengan por objeto la prestación anual de menos de 300.000 kilómetros, en cuanto que la ley estatal no lo prohíbe. Entendemos que no puede considerarse prohibitiva la norma del segundo párrafo del artículo 73 de la Ley 16/1987, que recoge un valor medio inferior al establecido en el Reglamento comunitario.»*

### II.- INFORME

Previamente al examen de fondo de las cuestiones suscitadas conviene tener presente que, en relación con el contenido de los informes, de acuerdo con el criterio reiteradamente sentado (Informes 5/2007, 6/2007 y 6/2009), a la Comisión Consultiva de Contratación Pública no le corresponde informar expedientes en concreto, salvo los supuestos específicos a que se refiere el artículo 2 del Decreto 93/2005, de 29 de marzo, por el que se regulan la organización y funciones de este órgano consultivo.

Por tanto, los informes que se soliciten habrán de recaer sobre cuestiones que se susciten en relación con la interpretación general de las normas en materia de contratación pública, tal y como ocurre con la presente consulta.

**1.-** El Ayuntamiento de Nerja plantea su consulta en relación con la posibilidad de adjudicación directa del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1.000.000 euros o tengan por objeto la prestación anual de menos de 300.000 kilómetros, sobre la base de la primacía del artículo 5.4 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera sobre el artículo 73.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.

Llama la atención la parquedad de los términos de la consulta, pues simplemente se consulta por la posibilidad de adjudicación directa del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros, sin especificar el tipo de contrato (concesión de servicio o servicio) ni el tipo de transporte colectivo de viajero. Sin embargo, esta especificación, como se verá a continuación, tiene gran relevancia para la resolución de la consulta.

Conviene comenzar analizando el análisis del **régimen jurídico aplicable a estos contratos**. Para ello, debemos partir del artículo 19.2.g) de la LCSP donde se dispone que no están sujetos a regulación armonizada, cualquiera que sea su importe «los que tengan por objeto servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro, así como las concesiones de servicios de transporte de viajeros, sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan



los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo». De este apartado se derivan dos consecuencias: primera, que los contratos que tengan por objeto las concesiones de servicios de transporte de viajeros son contratos no sujetos a regulación armonizada; segunda, que dicho sometimiento se realiza «sin perjuicio de la aplicación del citado Reglamento (UE) n.º 1370/2007», es decir, dejando a salvo las especialidades que deriven de la citada norma.

A este respecto, debe indicarse que el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (en adelante, Reglamento (CE) 1370/2007) regula los contratos de servicio público, según se definen en el artículo 2, letra i), en el ámbito del transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. No obstante, dependiendo de sus características, estos contratos de servicio público también pueden entrar en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratación pública (Directiva 2014/24/UE y Directiva 2014/25/UE). Las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros a efectos del Reglamento (CE) 1370/2007 quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/23/UE.

Por tanto, la distinción entre contratos públicos de servicios y concesiones de servicios es importante para determinar qué instrumento jurídico se aplica a la adjudicación, dado que el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2014/23/UE dispone que esta Directiva no se aplica a las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros a efectos del Reglamento (CE) 1370/2007. Así pues, la adjudicación de concesiones de esos servicios públicos de transporte de viajeros se rige exclusivamente por el Reglamento (CE) 1370/2007, sea cual sea el modo de transporte.

Sin embargo, en el caso de los contratos de servicios, el modo de transporte es importante. El artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) 1370/2007 establece que los contratos de servicio público de transporte de viajeros en autobús o tranvía se adjudican con arreglo a las Directivas 2004/17/CE (derogada y sustituida por la Directiva 2014/25/UE) y 2004/18/CE (derogada y sustituida por la Directiva 2014/24/UE), salvo cuando dichos contratos adopten la forma de concesiones de servicios. Así pues, la adjudicación de contratos de servicio público para servicios de autobús o tranvía se rige exclusivamente por las Directivas sobre contratación pública (Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE).

En cambio, la adjudicación de contratos de servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro (incluidos los que adopten la forma de concesiones) se rige exclusivamente por el Reglamento (CE) 1370/2007 [y está excluida del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/24/UE, según explicitan el considerando 27 y el artículo 10, letra i), de esta; del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/25/UE, según explicitan el considerando 35 y el artículo 21, letra g), de esta, y del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/23/UE, según explicita su artículo 10, apartado 3].

Además, como legislación sectorial aplicable a los servicios de transporte público de viajeros por carretera debemos acudir al bloque normativo conformado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres (en adelante, LOTT) y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT).

En el artículo 71 de la LOTT se dispone que «En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos».

Toda esta regulación determina la preferencia de la legislación sectorial sobre las concesiones de transportes y, en consecuencia, que la LCSP no sea aplicable de modo directo, aunque sí supletoriamente.



Si la Directiva 2014/23/UE excluye de su ámbito de aplicación las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros y la LCSP tiene por objeto transponer dicha directiva, esta última norma no es aplicable de modo directo, aunque sí supletoriamente, a estos contratos. De este modo, **a los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera resulta de aplicación, en primer lugar, el Reglamento (CE) 1370/2007, la LOTT y el ROTT como legislación sectorial y especial; y supletoriamente se aplicará la LCSP y su normativa de desarrollo.**

2.- A fin de contestar la consulta, debemos acudir al literal de los dos artículos citados por el propio Ayuntamiento en su escrito.

El **artículo 5.4. del Reglamento (CE) nº 1370/2007**, en la redacción actual dada por el Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016, que modifica el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, establece lo siguiente:

*«4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, la autoridad competente podrá optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público:*

- a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR, o, en el caso de un contrato de servicio público que incluya transporte de viajeros por ferrocarril, en menos de 7 500 000 EUR, o*
- b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros, o, en el caso de un contrato de servicio público que incluya servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril, de menos de 500 000 kilómetros.*

*Cuando un contrato de servicio público sea adjudicado directamente a una pequeña o mediana empresa que no utilice más de 23 vehículos de carretera, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado inferior a 2 000 000 EUR, o a una prestación anual de servicios públicos de transporte de viajeros inferior a 600 000 kilómetros.»*

El mencionado artículo 5.4 regula las condiciones en las que una autoridad competente puede adjudicar directamente un contrato de servicio público si el volumen contractual es reducido o se trata de operadores pequeños y medianos. Se considera que un contrato de servicio público es de poco valor si su valor medio anual se estima en menos de 1 millón de euros o si tiene por objeto la prestación anual de menos de 300.000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros. En el caso de los contratos que incluyan servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril, estos dos umbrales son, respectivamente, 7,5 millones de euros de valor medio anual y 500.000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros. Cuando un contrato sea adjudicado a una pequeña o mediana empresa (pyme) que no utilice más de veintitrés vehículos de carretera, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado inferior a 2 millones de euros, o a una prestación anual de servicios públicos de transporte de viajeros inferior a 600.000 kilómetros.

De conformidad con la Comunicación de la Comisión (2023/C 222/01) relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (apartado 2.5.3.2), la existencia de un umbral específicamente referido a las pymes definido en términos de «vehículos de carretera» revela que esta disposición solo se refiere al transporte en autobús, pero no al transporte en tranvía, metro o ferrocarril. El umbral de veintitrés vehículos de carretera debe interpretarse de manera restrictiva a la luz del carácter excepcional del artículo 5, apartado 4. Por tanto, la



expresión «vehículos utilizados» debe interpretarse en el sentido de que se refiere al número total de vehículos que están siendo utilizados por el operador de transporte público y no al número de vehículos utilizados para prestar servicios al amparo de un determinado contrato de servicio público.

En aplicación del artículo 5.4, los Estados miembros podrán optar por exigir una licitación competitiva para todos los contratos, incluidos los de poco valor y los adjudicados a pequeños y medianos operadores. Del mismo modo, también pueden optar por rebajar los umbrales por debajo de los cuales se admite la adjudicación directa.

Pues bien, esto último es lo que realiza el **artículo 73.1 de la Ley 16/1987, de 30 de octubre, de ordenación de los transportes terrestres**, al disponer que:

*«1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.*

*No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia».*

Por tanto, parece que el legislador español ha optado por permitir la adjudicación directa de este tipo de contratos sólo cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales.

**3.-** Sobre este mismo asunto se pronunció la **Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado** en su **Informe 56/19**, de 16 de marzo de 2020. Por su claridad expositiva, interesa reproducir algunas de sus consideraciones jurídicas:

*«2. La existencia de un régimen especial de contratación aplicable a las concesiones de servicios de transporte público de viajeros está reconocida tanto en el ámbito de la Unión Europea como en el nacional, en las normas de trasposición y aplicación correspondientes. Vamos a analizar este régimen jurídico, pero sin prejuzgar si realmente estamos en presencia de una concesión por cumplirse todos los requisitos legales, misión que no nos compete en este momento.*

*Por una parte, el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) 1191/69 y (CEE) 1107/70 del Consejo, establece explícitamente que dicho Reglamento se aplica a las concesiones de servicios de transporte público de viajeros en autobús o tranvía, mientras que las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE se aplican a los contratos de servicio y a los contratos de servicio público, respectivamente, relativos a los servicios de transporte público de viajeros en autobús o tranvía.*

*Las nuevas Directivas de 2014 se hacen eco de esta especialidad de modo que, por una parte, y respecto a los contratos de concesión, la Directiva 2014/23/UE de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión, en su artículo 11.3 señala expresamente que la directiva no se aplicará a las concesiones de servicios relativos a servicios públicos de transporte de viajeros en el sentido del Reglamento (CE) 1370/2007. Por otra parte, y respecto a los contratos de servicios, la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE, en su considerando 27 reconoce el alcance de las especialidades del Reglamento (CEE) 1370/2007. En similares términos se pronuncia el*



*considerando 35 de la Directiva 2014/25/UE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE, mientras que su artículo 21 g) excluye a los contratos de servicios relativos a servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro.*

*Con estas premisas, el Reglamento (CE) 1370/2007, en su artículo 5, apartados 2 a 6, establece un conjunto específico de normas aplicables a los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros en autobús o tranvía, incluidos unos supuestos específicos de adjudicación directa de tales contratos por diferentes motivos.*

*Resulta enormemente significativo el hecho de que la propia norma indique cuál es el sentido de la adjudicación directa para el derecho comunitario describiéndola legalmente como la “adjudicación de un contrato de servicio público a un operador de servicio público determinado en ausencia de todo procedimiento previo de licitación” (artículo 2.h) del Reglamento (CE) 1370/2007).*

*Pues bien, entre los motivos que amparan la posibilidad de optar por la adjudicación directa salvo que lo prohíba el Derecho nacional se encuentra, a los efectos que nos atañen, el siguiente: a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1.000.000 EUR” (artículo 5.4). No cabe duda, por tanto, de la eficacia de la excepción en el presente caso.*

*3. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha avalado la vigencia de este régimen específico de contratación y así, en su sentencia de 21 de marzo de 2019, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker y BVR Busverkehr Rheinland, asuntos acumulados C-266/17 y C-267/17, ha reconocido que los contratos de concesión de servicios de transporte por carretera están sujetos a las reglas específicas del procedimiento de adjudicación del artículo 5 del Reglamento (CE) 1370/2007, incluyendo en ellas las reglas de adjudicación directa de dichos contratos (considerandos 70 a 72).*

*4. En el ámbito del Derecho español vigente, la especialidad de los contratos de concesión de servicios de transporte por carretera aparece recogida en el artículo 19.2 g) de la LCSP, que incluye entre los contratos que no se consideran sujetos a regulación armonizada, cualquiera que sea su valor estimado “g) Los que tengan por objeto servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro, así como las concesiones de servicios de transporte de viajeros, sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo.”*

*De esta redacción se derivan dos consecuencias: primera, que los contratos que tengan por objeto servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro, así como las concesiones de servicios de transporte de viajeros, son contratos no sujetos a regulación armonizada; segunda que dicho sometimiento se realiza “sin perjuicio de la aplicación del citado Reglamento (UE) 1370/2007”, es decir dejando a salvo las especialidades que deriven de la citada norma.*

*Dentro del marco de aplicación del citado Reglamento (UE) 1370/2007 hay que entender incluida la regulación del procedimiento para la licitación del correspondiente contrato de gestión del servicio público de transporte por carretera contemplado en los artículos 73 y siguientes de la LOTT, cuyo apartado 1 establece lo siguiente:*



*“1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.*

*No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.”*

*Dicho precepto se declara básico en la disposición final 2ª.8 de la LOTT, por lo que resulta de aplicación a los contratos de todo el sector público del Estado, incluidas las Corporaciones Locales.*

*El desarrollo reglamentario del mismo se realiza por el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT). En particular, el régimen jurídico de la adjudicación directa se desarrolla en el artículo 87, en la redacción dada al mismo por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Dicho precepto, cuya redacción se aprueba con posterioridad a la entrada en vigor de la LCSP, partiendo de la vigencia del régimen especial de contratación del artículo 73.1 de la LOTT, especifica la documentación necesaria para la tramitación del contrato cuando se opte por la contratación directa, remitiéndose, por lo demás, a las reglas contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público en relación con los contratos menores en los términos siguientes:*

*“1. La Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, cuando se den las circunstancias previstas para ello en el artículo 73.1 de la LOTT.*

*Asimismo, podrá optar por la adjudicación directa de un contrato cuando se den las circunstancias de emergencia señaladas en el artículo 85 de la LOTT.*

*2. En tales supuestos, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento elaborará el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato y podrá adjudicarlo a cualquier empresa que cuente con la autorización de transporte público que resulte pertinente en función de los vehículos que hayan de ser adscritos a la prestación del servicio.*

*El adjudicatario deberá presentar idéntica documentación a la prevista en el artículo 82 de este Reglamento y aceptar expresamente el contenido del pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.*

*Por lo demás, serán de aplicación al procedimiento de adjudicación directa las reglas contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público en relación con los contratos menores.”*

*5. De todo cuanto antecede se deduce la vigencia, al amparo del artículo 19.2.g) de la LCSP, y con carácter básico, de lo dispuesto en los artículos 73.1 de la LOTT y 87 del ROTT, que resultan de aplicación a los contratos de concesión de servicios públicos de transporte por carretera.*





***En su virtud, y al amparo de los citados artículos, para la prestación de un servicio de transporte de viajeros de competencia municipal, la Entidad Local podrá optar por la adjudicación directa de un contrato de concesión de servicios si, además del cumplimiento de los requisitos necesarios para su consideración como tal contrato de acuerdo con la LCSP –en particular, la transferencia del riesgo operacional al concesionario en la explotación del servicio-, su valor anual medio se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales.***

*La tramitación de este procedimiento no debe realizarse al margen de lo que establece la LCSP respecto a la adjudicación directa de contratos públicos ya que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del ROTT, en lo no previsto en los citados artículos, serán de aplicación al procedimiento de adjudicación directa las reglas contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público en relación con los contratos menores.*

*Corresponderá a los servicios jurídicos de la corporación analizar si en cada caso concreto se dan los requisitos expresados para optar por el procedimiento de adjudicación directa en un contrato de concesión de transporte, de acuerdo con lo previsto en los artículos 73.1 de la LOTT y 87 del ROTT.»*

**4.-** En consecuencia, esta Comisión Consultiva debe responder a la consulta planteada por el Ayuntamiento de Nerja en el sentido de que, **al amparo del artículo 19.2.g) LCSP en relación con los artículos 5.4 del Reglamento (CE) 1370/2007, 73.1 de la LOTT y 87 del ROTT, sólo es posible la adjudicación directa de los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.**

Como se indicaba en la consideración segunda, en aplicación del artículo 5.4 del Reglamento (CE) 1370/2007, los Estados miembros pueden optar por rebajar los umbrales por debajo de los cuales se admite la adjudicación directa, habiendo sido ésta la opción del legislador español en el artículo 73.1 de la LOTT.

### **III.- CONCLUSIONES**

1.- La existencia de un régimen especial de contratación aplicable a las contrataciones de servicios públicos de transporte regular de viajeros está reconocida tanto en el ámbito de la Unión Europea como en el nacional. Sin embargo, el régimen jurídico varía en función de si el contrato se califica como contrato de servicios o como concesión de servicios.

Así, a las adjudicaciones de contratos de concesión de servicios públicos de transporte de viajeros se les aplica el bloque de legislación sectorial conformado por el Reglamento (CE) 1370/2007, la LOTT y el ROTT.

En cambio, en el caso de los contratos de servicios el régimen jurídico varía en función del modo de transporte. Mientras que la adjudicación de contratos de servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro se rige exclusivamente por el Reglamento (CE) 1370/2007, la adjudicación de contratos de servicios de transporte de viajeros por autobús o tranvía se rige por las Directivas sobre contratación pública y, a nivel nacional, por la LCSP.



2.- En consecuencia, al amparo del artículo 19.2.g) LCSP en relación con los artículos 5.4 del Reglamento (CE) 1370/2007, 73.1 de la LOTT y 87 del ROTT, sólo es posible la adjudicación directa de los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.

Es todo cuanto se ha de informar.