

# Las concesiones portuarias anteriores a 1992 podrán prorrogarse más allá de los 35 años

El 25 de mayo de 2023, se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* la Ley 13/2023, de 24 de mayo, por la que se modifican la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en transposición de la Directiva (UE) 2021/514 del Consejo de 22 de marzo de 2021, por la que se modifica la Directiva 2011/16/UE relativa a la cooperación administrativa en el ámbito de la fiscalidad, y otras normas tributarias (la “Ley 13/2023”).

La norma introduce una novedad de especial relevancia para el sector al aclarar de forma expresa que las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (la “Ley 27/1992”) pueden beneficiarse de las prórrogas recogidas en el artículo 82.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (el “TRLPEMM”).

## 1. ANTECEDENTES: LA SITUACIÓN ANTERIOR A LA LEY 13/2023

- (A) La Ley 27/1992 prohibió por primera vez la duración indefinida de las concesiones portuarias, imponiendo una vigencia máxima de 30 años que se incrementó hasta los 35 años en 2003. Su disposición transitoria cuarta (la “DT4”) estableció un régimen transitorio aplicable a las concesiones otorgadas antes de su entrada en vigor, de forma que:
- (i) su duración, en ningún caso, podría superar los 35 años desde la Ley 27/1992; y
  - (ii) solo podrían prorrogarse si no se excediese el citado plazo a contar tanto desde el otorgamiento de la concesión como desde la Ley 27/1992.
- (B) Posteriormente, se incorporaron diferentes prórrogas extraordinarias que permitían superar el plazo “ordinario” de 35 años en el artículo 54.6 de la Ley 27/1992 en 1997 y, desde 2003, en lo que es el actual artículo 82.2.c) del TRLPEMM.
- (C) Se advirtió entonces una discordancia entre la literalidad de la redacción de la DT4 con los nuevos mecanismos extraordinarios para extender la duración. Ante esta aparente contradicción, tanto nuestra doctrina administrativa como la jurisprudencia concluyeron que no existía una justificación objetiva y razonable para restringir el acceso a las prórrogas “extraordinarias” a las concesiones anteriores a la Ley 27/1992, ya que el legislador no pretendía discriminar entre unos y otros concesionarios meramente en función del momento de otorgamiento de su concesión.

- (D) Este debate volvió a abrirse con ocasión de la modificación de la DT4 introducida por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (la “**Ley 18/2014**”), que quedó redactada como sigue:

*“En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de las concesiones existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en condiciones que se opongán a lo establecido en esta Ley o en las disposiciones que la desarrollen y, en particular, la que diera lugar a un plazo que, acumulado al inicialmente otorgado exceda del límite de 35 años, excepto en los supuestos y condiciones a que se refiere la disposición transitoria décima de esta Ley”.*

- (E) Desde algunos sectores, se mantuvo una posible interpretación literal de la nueva redacción de la DT4 bajo la cual las concesiones anteriores a 1992 solo podrían extenderse más allá de los 35 años en los supuestos previstos en la disposición transitoria décima del TRLPEMM.
- (F) Sin embargo, de su tramitación parlamentaria, podía deducirse con facilidad que su finalidad habría sido simplemente aclarar que las concesiones anteriores a 1992 podían ampliar su plazo inicial de 35 años hasta los 50 años en los términos de la disposición transitoria décima (en ningún caso, vedarles la posibilidad de acceder a las prórrogas extraordinarias).

## 2. LA MODIFICACIÓN LEGISLATIVA Y SUS CONSECUENCIAS

- (A) Con la modificación introducida por la Ley 13/2023, se clarifica definitivamente que las concesiones portuarias anteriores a la Ley 27/1992 puedan extenderse al amparo del artículo 82.2 del TRLPEMM y, por tanto, sobrepasar el límite de 35 años conforme se desprende de la nueva redacción del apartado 5 de la DT4:

*“En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de las concesiones u otros títulos de ocupación del dominio público portuario existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en condiciones que se opongán a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, o en las disposiciones que lo desarrollen y, en particular, a lo regulado en el artículo 82 del mismo Texto Refundido”.*

- (B) En definitiva, como se expone en la tramitación parlamentaria de la Ley 13/2023, se ha buscado corregir la literalidad de la norma para conectarla con la voluntad del legislador al aprobar la Ley 18/2014.

### 3. ALTERNATIVAS PARA EXTENDER EL PLAZO CONCESIONAL

(A) Por consiguiente, los concesionarios tienen a su disposición las siguientes alternativas para incrementar su plazo concesional en los términos del artículo 82.2 TRLPEMM:

(i) **Prórrogas ordinarias: máximo 50 años**

- cuando se haya previsto expresamente una o varias prórrogas en el título de otorgamiento; o
- cuando, en el título de otorgamiento no se haya reconocido tal posibilidad, el concesionario lleve a cabo una inversión superior al 20 % del valor actualizado de la inversión inicial que sea de interés para (a) mejorar la productividad; (b) la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias; o (c) suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad.

(ii) **Prórrogas extraordinarias: máximo 75 años**

- cuando, en concesiones de interés estratégico o relevantes o que permitan mantener la competencia en un servicio portuario, el concesionario realice una inversión superior al 50 % del valor actualizado de la inversión inicial en una de las alternativas descritas en los apartados (a), (b) y (c) del párrafo 3(A)(i) de esta circular; o
- cuando el concesionario efectúe una contribución a la financiación de determinadas iniciativas para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad. La contribución deberá ser superior a (a) la diferencia de valor, en el momento de la solicitud, entre la concesión sin prórroga y la concesión prorrogada, y (b) el 20 % de la inversión inicial actualizada.

#### 4. ABOGADOS DE CONTACTO



**Carlos López-Quiroga**

**Socio**

+34 91 586 07 68

[carlos.lopez-quiroga@uria.com](mailto:carlos.lopez-quiroga@uria.com)

---



**Nicolás Nägele**

**Asociado principal**

+34 91 586 05 58

[nicolas.nagele@uria.com](mailto:nicolas.nagele@uria.com)

---



**Diego Pérez**

**Asociado sénior**

+34 91 586 0768

[diegojose.perez@uria.com](mailto:diegojose.perez@uria.com)

---

