

**Disposició final primera. *Facultats de desplegament.***

El Govern i els distints titulars dels Departaments ministerials, en l'àmbit de les seues competències, dictaran les disposicions necessàries i establiran els terminis per a l'execució del que estableix el present Reial Decret Llei.

**Disposició final segona. *Entrada en vigor.***

El present Reial Decret Llei entrarà en vigor el mateix dia de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 13 de desembre del 2002.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern  
en funcions,

MARIANO RAJOY BREY

**24343 REIAL DECRET LLEI 9/2002, de 13 de desembre, pel qual s'adopten mesures per a vaixells tanc que transporten mercaderies perilloses o contaminants.** («BOE» 299, de 14-12-2002.)

Espanya és un país marítim, situat per la seua geografia en un encreuament de camins amb rutes fonamentals que passen per davant de Finisterre, per l'estret de Gibraltar i l'Arxipèlag Canari. Espanya sempre ha defès en l'Organització Marítima Internacional (OMI) i en el si de la Unió Europea, la necessitat de convertir la seguretat marítima en una prioritat en si mateixa, i això significa entre altres qüestions la realització d'inspeccions serioses i homogènies en tots els ports i l'exclusió dels vaixells de casc simple per al transport de productes petrolífers. La defensa d'estos principis pel Govern espanyol ha sigut feta de forma constant en tots els fóruns internacionals i amb respecte, naturalment, a la legalitat internacional.

En relació amb la retirada de vaixells petrolers monocasc, la realitat és que la proposta de Reglament que va presentar la Comissió Europea al febrer del 2000 i que va tindre el suport, entre altres, de la delegació espanyola, en relació amb la retirada de vaixells petrolers monocasc va ser la següent:

«Els vaixells petrolers de crus de 20.000 tones o més de pes mort i aquells vaixells de producte de 30.000 tones o més de pes mort (...) no podran funcionar quan el vaixell tinga una antiguitat de 23 anys o l'1 de juny del 2005 si esta data fóra anterior.»

Esta posició va ser debatuda també en el si de l'OMI a l'abril del 2001, però no va ser finalment arrellegada en el text del Reglament 417/2002, del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de febrer del 2002, relatiu a la introducció accelerada de normes en matèria de doble casc o de disseny equivalent per a petrolers de casc, que va incorporar un calendari més dilatat per a la substitució d'estos petrolers. Si s'haguera aprovat la proposta de la Comissió, secundada per Espanya, el vaixell «Prestige» hauria deixat de navegar l'any 1999, data en què es complien els 23 anys d'antiguitat.

Arrellegant les iniciatives del Govern espanyol, el Consell de Ministres de Transports, Telecomunicacions i Energia de la Unió Europea, realitzat a Brussel·les els dies 5 i 6 de desembre, va acordar, per unanimitat, l'adopció d'una sèrie de mesures de transcendència històrica per a la seguretat del transport marítim i la prevenció i el combat de catàstrofes ecològiques com les derivades de l'afonament o avarada de vaixells com el

«Aegean Sea», «Erika» o més recentment, el «Prestige». En relació amb això ha acordat que, de forma immediata, els petrolers pesants només siguen transportats en petrolers de doble casc, i insta els Estats membres a comprometre's a no admetre en els seus ports, terminals o zones d'ancoratge, petrolers de casc únic que transporten esta mercaderia. D'altra banda, ha instat els Estats membres perquè adopten mesures que, de conformitat amb el Dret Internacional del mar, permeten als Estats costaners controlar, i si és el cas limitar, el trànsit de vaixells que transporten mercaderies perilloses i contaminants dins del límit de 200 milles de les seues costes.

Atenent estes iniciatives el Govern procedix a l'aplicació de manera immediata d'estes previsions i, per això, aprova el present Reial Decret Llei en el qual s'estableix la prohibició d'entrada en ports espanyols, terminals o zones d'ancoratge, dels petrolers de casc únic, siga quina siga la bandera que arboren, que transporten fuel pesant, quitrà, betum asfàltic i petroli cru pesant. Com a complement d'això es tipifica com a infracció l'incompliment d'esta prohibició, i estableix la sanció adequada a la gravetat d'esta conducta. Finalment, s'habilita el Govern per a aprovar les disposicions i adoptar les mesures de caràcter administratiu, organitzatiu i pressupostari necessàries perquè s'apliquen amb eficàcia. Així mateix, a fi de facilitar el trànsit a la nova situació, s'ajorna l'aplicació de la prohibició fins al pròxim dia 1 de gener del 2003, establint, no obstant, l'exigència de notificació a l'autoritat marítima amb un mínim de vint-i-quatre hores la seua intenció d'entrar en port, terminals o zones d'ancoratge, a l'efecte que esta exercisca el control o tutela que corresponga des de l'entrada en vigor d'este Reial Decret Llei.

La immediatesa de les mesures acordades justifiquen l'extraordinària i urgent necessitat que habiliten per a l'ús de l'autorització continguda en l'article 86 de la Constitució per a establir estes mesures per mitjà de Reial Decret Llei.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la seua reunió del dia 13 de desembre del 2002,

**DISPOSE:**

**Article 1. *Prohibició d'entrada en port.***

Es prohibix l'entrada en ports espanyols, en terminals o en zones d'ancoratge, de vaixells petrolers de casc únic, siga quina siga la bandera que arboren, que transporten fuel pesant, quitrà, betum asfàltic o petroli cru pesant.

**Article 2. *Règim sancionador.***

L'incompliment de la prohibició a què es referix l'article 1 d'este Reial Decret Llei constituïx una infracció molt greu, la sanció de la qual serà de multa de fins a 3.000.000 d'euros.

Serà responsable de la mencionada infracció la persona física o jurídica que resulte de l'aplicació de l'article 118.2 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

El procediment sancionador es regirà pel que preveu el Títol IX de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, per les seues disposicions de desplegament i pel que disposa la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

**Disposició final primera. *Habilitació al Govern.***

El Govern aprovarà les disposicions necessàries per al desplegament i aplicació d'este Reial Decret Llei i adoptarà les mesures de caràcter administratiu, organitzatiu i pressupostari que resulten necessàries per al seu èficac compliment, així com per a reforçar les mesures de control i inspecció de vaixells que transporten mercaderies perilloses i contaminants que realitzen els òrgans competents de l'Administració General de l'Estat de conformitat amb l'ordenament jurídic vigent.

El que disposa el present Reial Decret Llei regirà en l'àmbit d'aplicació definit en la normativa comunitària.

**Disposició final segona. *Derogació normativa.***

Queden derogades totes les normes del mateix rang o d'un rang inferior que s'oposen al que estableix este Reial Decret Llei.

**Disposició final tercera. *Entrada en vigor.***

Este Reial Decret Llei entrarà en vigor el mateix dia de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado», si bé la prohibició continguda en l'article 1 serà efectiva a partir de l'1 de gener del 2003. No obstant, els vaixells afectats per la prohibició anterior, des de la data d'entrada en vigor i fins a l'efectivitat de la prohibició, hauran de notificar a l'autoritat marítima amb un mínim de vint-i-quatre hores la seua intenció d'entrar en port, terminals o zones d'ancoratge, a l'efecte que esta exercisca el control o la tutela que corresponga.

Madrid, 13 de desembre del 2002.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern  
en funcions,

MARIANO RAJOY BREY

**24711** *LLEI 46/2002, de 18 de desembre, de reforma parcial de l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques i per la qual es modifiquen les Lleis dels Imposts sobre Societats i sobre la Renda de no Residents.* («BOE» 303, de 19-12-2002.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els que vegem i entenguen esta Llei.  
Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sancione.

**EXPOSICIÓ DE MOTIUS**

**I**

La política fiscal, com a instrument de la política econòmica del Govern, ha de servir per a la consecució dels objectius fonamentals en matèria econòmica. Estos objectius són el creixement econòmic amb creació d'ocupació i l'estabilitat, a fi de reduir el diferencial de renda, cada vegada menor, amb la mitjana de la resta dels Estats membres de la Unió Europea i, d'esta manera, aconseguir la convergència real de l'economia espanyola. Per a aconseguir estos objectius els instruments

bàsics són les reformes estructurals i l'estabilitat pressupostària. En este sentit, la reforma fiscal és una reforma estructural que coadjuva a la consecució i el manteniment de l'estabilitat pressupostària.

Una vegada consolidat el model de l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques, implantat per la Llei 40/1998, de 9 de desembre, cal escometre este nou procés de reforma per a adaptar l'Impost a la canviant realitat de la societat espanyola i així fomentar l'estalvi, la inversió i l'ocupació, atendre en major grau les necessitats de les famílies i dels discapacitats, i fer front als nous reptes que plantegen l'envelliment de la població i la baixa natalitat, tot això amb el compliment dels compromisos prevists en el programa d'estabilitat pressupostària.

Amb l'experiència acumulada en el temps transcorregut des de la reforma de 1998 i prenent com a referència l'actual model d'Impost, es va constituir, per mitjà de Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de gener del 2002, una Comissió per a la proposta de les mesures de reforma necessàries.

Els treballs d'esta Comissió, presentats el 3 d'abril del 2002, suposen una ratificació a la necessitat de la reforma de l'Impost, la justifiquen i han donat lloc a un elevat nombre de propostes que han servit de base al Govern per a l'elaboració de la present Llei de Reforma Parcial.

D'altra banda, esta Llei de Reforma Parcial té com a antecedent el procés reformador iniciat en 1996 i continuat en 1998 i 2000, com a materialització dels compromisos polítics assumits pel Govern en cada legislatura.

**II**

Des de l'1 de gener del 2002, l'euro és la moneda en dotze dels quinze Estats de la Unió Europea. Este fet afecta directament els dissenys de les polítiques tributàries nacionals relacionades amb els impostos directes, els quals incidixen sobre el cost d'ús dels factors productius, l'eficiència econòmica i la consecució dels objectius de la política econòmica. Així, esta reforma és, en part, reflex dels canvis que la nova realitat monetària europea suposen per al nostre país.

D'altra banda, l'aprovació de la Llei 21/2001, de 27 de desembre, per la qual es regulen les mesures fiscals i administratives del nou sistema de finançament de les Comunitats Autònomes de règim comú i Ciutats amb Estatut d'Autonomia, ha configurat el nou marc de responsabilitat fiscal i de competències de les Comunitats Autònomes en relació amb l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques.

En este sentit, i sent l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques un tribut cedit parcialment a les Comunitats Autònomes, la present reforma respecta tant les competències normatives de les Comunitats Autònomes com el compliment del principi de suficiència financera d'estes.

En definitiva, la reforma que es proposa amb la present Llei afecta l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques, l'Impost sobre Societats i l'Impost sobre la Renda de no Residents, com a conseqüència de la interrelació existent entre estos, per la qual cosa l'esmentada reforma afecta, exclusivament, la imposició directa.

**III**

La present Llei està estructurada en tres capítols, cada un dels quals està dedicat específicament als Imposts que es modifiquen, junt amb les corresponents disposicions addicionals, transitòries, derogatòria i finals.

En el capítol I es du a terme la reforma parcial de la Llei 40/1998, Reguladora de l'Impost sobre la Renda