



Boletín nº 1 / 07
7 de mayo de 2007

LA LEY DE DEPENDENCIA Y LA REALIDAD SOCIAL ESPAÑOLA

por
M^a José Fernández Martín



La Ley 39/2006, de 14 diciembre de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia y a las familias, conocida como «Ley de Dependencia», es una ley que sienta las bases para construir el futuro Sistema Nacional de Atención a la Dependencia, destinada a organizar la financiación de los servicios que necesitan las personas dependientes, bien por sufrir una enfermedad o accidente invalidante o al llegar a la ancianidad.

La Ley entró en vigor el 1 de enero de 2007. Está previsto que en 2007 alrededor de 200.000 personas, las más urgentemente necesitadas, (el 15% de los 1,3 millones de dependientes que hay), se beneficiarán de

las ayudas que la ley contempla.

La Ley establece tres tipos de dependencia:

- Grandes dependientes: aquéllos que necesitan ayuda las 24 horas del día.
- Dependientes graves: aquéllos que necesitan ayuda dos o tres veces al día.
- Dependientes moderados: aquéllos que sólo necesitan ayuda una vez al día.

Cada uno de los grados de dependencia tendrá dos niveles, en función de la autonomía de las personas y de la intensidad del cuidado que requieran.

La ley se inspira entre otros en los siguientes principios: carácter público de las prestaciones para la autonomía y atención a la Dependencia. Universalidad en el acceso de todas las personas en situación de dependencia, en igualdad de condiciones y sin discriminación alguna. Atención integral e integrada, valoración de las necesidades de las personas, personalización de la atención, establecimiento de las medidas adecuadas de prevención, rehabilitación, estímulo social y mental. Facilitar a los dependientes el mayor grado de autonomía posible, permanencia en el entorno familiar en la medida de lo posible, colaboración de los servicios sociales y sanitarios en las Comunidades Autónomas y en la Administraciones Locales. Participación de la iniciativa privada, cooperación inter-administrativa integración de la dependencia en las redes autonómicas de la asistencia social ya existente y la preferencia en la atención a los grandes dependientes.

Está previsto que el Estado aportará más de 12.638 millones de euros desde 2007 hasta el 2015. El primer año, 400 millones, incrementando anualmente esta cifra hasta sumar 2.212 millones en 2015. El dinero saldrá de los Presupuestos Generales del Estado, y no supondrá un aumento de la presión fiscal.

Las comunidades autónomas deberán aportar las mismas cantidades que la Administración Central. Los usuarios deberán sufragar el 35% del total en función de sus rentas.

La percepción de una de las prestaciones económicas previstas en la ley de dependencia se deducirá en su cuantía de cualquier otra prestación de análoga naturaleza y finalidad establecida en los regímenes públicos de protección social. En particular, se deducirán del complemento de gran invalidez (50% de la base de cotización en concepto de ayuda de terceras personas) regulado en el artículo 139 de la Ley general de la Seguridad Social TR 1/1994 de 20 de junio).

La Ley pretende ser de carácter universal para todos los residentes en territorio español y dará prioridad a la tele-asistencia, la ayuda a domicilio y los centros de día y noche, siendo «excepcional» el pago de un sueldo al cuidador familiar, una vez se haya dado de alta en la Seguridad Social.



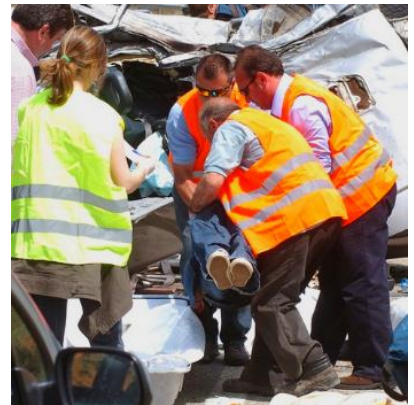


REFLEXIONES SOBRE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO: LA NUEVA FISCALÍA ESPECIAL PARA DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.



Escuchando al recién nombrado Fiscal Especial para delitos contra la Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas, podemos pensar que la sociedad española está en el buen camino para reconducir la aberrante mercantilización de los accidentes de circulación y despertar la conciencia social de reproche hacia quienes, despreciando su vida y la de los demás, utilizan la conducción de automóviles con comportamientos claramente delictivos. Es muy positivo saber que el Fiscal Especial ha dedicado sus primeros actos oficiales a comprender la realidad de quienes han pagado el tributo de su salud en los riesgos de la circulación. Sobrecoge la cifra, no de los 4.000 muertos anuales (44.000 en la Unión europea), sino la de los 20.000 heridos graves o los 500 lesionados medulares que cada año dejan un reflejo estadístico de sus vidas truncadas sobre camas perpetuas o sillones de ruedas, o de los 2.000 lesionados cerebrales que verán condicionado su futuro de forma permanente en todos los ámbitos de su existencia. Estimula la claridad y concisión del mensaje que sale de la nueva fiscalía: necesidad de sensibilizar la conciencia ciudadana en los conductores y necesidad de revisar los sistemas de educación vial a nivel familiar. No podemos bajar la guardia en este sentido y será difícil hacerlo si tenemos presente que la banda de mayor gravedad en la siniestralidad está entre los 16 y los 23 años. Recuerda el Fiscal que debemos empezar a cambiar la palabra "accidente" como algo que justifica todo tipo de conductas viarias de las que se derivan daños, por el de "actos de violencia vial" tal y como la terminología francesa denomina los ilícitos penales del tráfico rodado.

La nueva fiscalía extenderá su radio de acción a lo largo de todas las Comunidades Autónomas y, en cada una, existirá un fiscal coordinador. Estos fiscales estarán en contacto con todos los foros sociales afectos a la seguridad vial y, por descontado, con las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Todos ellos actuarán con criterios unificados. Desde la perspectiva penal y dentro de las distintas tipologías de ilícitos, el previsto en el 379 del Código penal, de conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas, hay que mencionar que fuera de los casos en que la sanción se pacta en los juzgados de guardia entre fiscales y abogados, en los supuestos de lesiones graves o fallecimientos, la fiscalía intentará activar los juicios rápidos para que tanto la respuesta penal como la civil de reparación indemnizatoria del mal causado sea accionada a favor de las víctimas, con la mayor celeridad posible. En el caso de la conducción temeraria (artículo 381 C.P.) se actuará contundentemente en los asuntos de excesos de velocidad o en aquellos en que los actos de conducción supongan una manifiesto desprecio a la vida propia (conductores suicidas) o ajenas, en especial en el caso del artículo 384 C.P. cuando exista concurso de lesiones dolosas. No obstante, cabe mencionar, que nuestro sistema legal tiene algún agujero negro que será preciso eliminar a través de la futura reforma del Código Penal (en preparación): las dificultades derivan de las previas reformas del Código en 1989 con la despenalización de los accidentes de circulación y del año 92 en la que se redujo sustancialmente la presencia de los fiscales en los juicios de faltas. Contribuye la trivialización social del tratamiento de los accidentes de tráfico y la mercantilización de sus consecuencias, de forma que conductas claramente delictivas de los artículos 149 y 142 CP no pasan del artículo 621 CP y por tanto del juicio de faltas. Las imprudencias graves se nos han ido colando hacia los juicios de faltas cuando el hecho desencadenante es el accidente de circulación y por tanto, no se enjuician como delitos. El enjuiciamiento de los actos delictivos y de las grandes imprudencias en la circulación vial está desproporcionadamente muy bajo en cuanto a reproche de conducta penal. Llamó la atención la especial sensibilidad del Sr. Vargas respecto de las consecuencias civiles del ilícito viario y es la cortedad de las indemnizaciones del seguro de responsabilidad civil de vehículos en caso de grandes lesionados medulares y cerebrales. Esperemos que esta nueva figura de la fiscalía especial contribuya, junto con las demás acciones de Seguridad Vial, a mejorar nuestros niveles de seguridad jurídica y protección ciudadana.





DIRECTIVA 14/2005/CE Los Controles del seguro [apartado 2 del artículo 1]

Con objeto de facilitar la libre circulación de vehículos y personas en la Comunidad Europea, el artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE prohibió los controles de la carta verde de los vehículos estacionados habitualmente en un Estado miembro que accedieran al territorio de otro Estado miembro.

Para hacer más fácil la interpretación y aplicación del término "controles por sondeo" de la Directiva 72/166/CEE, la prohibición sistemática de realizar controles del seguro ha de aplicarse a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país, pero que penetren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Solamente podrían permitirse los controles no sistemáticos y no discriminatorios cuando se lleven a cabo en el marco de un control policial no exclusivamente dirigido a la verificación del seguro.

Sin embargo se ha venido produciendo una cierta confusión en relación con el alcance de los "controles por sondeo" a los que se refiere el apartado 1 del artículo 2. El primer problema de interpretación consiste en si la última frase del segundo párrafo de este artículo debe aplicarse al primer párrafo. Es decir, ¿en qué medida se permiten los "controles por sondeo" en el caso de vehículos estacionados habitualmente en un Estado miembro que acceden al territorio de otro Estado miembro?. La segunda cuestión trata de la interpretación del término "controles por sondeo", cuyo significado no es el mismo, sobre todo teniendo en cuenta la dificultad para encontrar una traducción apropiada en todas las lenguas comunitarias.

La Comisión quiere aclarar esta cuestión y propone que los controles del seguro relativos al tráfico intracomunitario puedan estar justificados, en ciertas condiciones, por motivos de orden público (por ejemplo: después de un accidente o razones de seguridad u orden público). Estas condiciones deben ser tales que los controles sean no sistemáticos, no discriminatorios y no estén dirigidos a la verificación del seguro.

El artículo 2, 4 del proyecto de ley introduce la regla relativa a los controles por sondeo y para evitar cualquier clase de dificultad interpretativa, ha optado por transcribir literalmente el contenido del texto de la Directiva al establecer que "se podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.

El nuevo proyecto de ley mantiene el contenido del apartado 3 del artículo 1 respecto a la obligación de las autoridades aduaneras españolas serán competentes para comprobar la existencia y, en su caso, exigir a los vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, y que pretendan acceder al territorio nacional, la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española. En su defecto, deberán denegarles dicho acceso. Dicha norma solo puede ser naturalmente interpretada a la luz de las consecuencias del Tratado de Schengen habida cuenta que las fronteras físicas con los restantes Estados miembros de la Unión Europea han desaparecido y por tanto el funcionamiento adecuado de la Administración de aduanas en el control de vehículos procedentes de terceros estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo solo podría hacerse efectivo en los puntos de acceso a territorio nacional no afectos al mencionado tratado.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: diario de una conductora novel



19 febrero: La ciudad está muy mal iluminada. Hoy decidí dar un paseo nocturno y tuve que ir con las luces largas para poder ver bien. Todos los conductores con los que me crucé parecían estar de acuerdo conmigo porque también daban las luces largas y algunos, incluso, encendían otros faros que llevaban. ¿Quizás lo hacían para espantar algún bicho?.

26 febrero: Hoy tuve un accidente: Entré en una rotonda y como había muchos coches (no quiero exagerar pero como mínimo debían ser unos cuatro), no pude salir. Fui dando vueltas bien cerquita del centro a la espera de una oportunidad, de forma que acabé por marearme y me estampé contra el monumento que había en el centro de la plazaleta. Creo que deberían limitar la circulación por las rotondas a un solo coche a la vez.

3 marzo: Mala Racha. Fui a buscar el colche al taller . Al salir me confundí de pie , acelerando a fondo en lugar de frenar. Me di contra el coche que pasaba, aplastándole todo el lateral derecho. El Conductor era, por casualidad , el profesor que me aprobó el examen de conducción. Un buen hombre, sin duda. Insistí en que la culpa era solo mía, pero el no paraba de repetir: " Que Dios me perdone" " Que Dios me perdone"!!!

