



G CONSELLERIA  
O MEDI AMBIENT,  
I AGRICULTURA  
B I PESCA  
/ DIRECCIÓ GENERAL  
EDUCACIÓ AMBIENTAL,  
QUALITAT AMBIENTAL  
I RESIDUS

# PLAN DE INSPECCIÓN DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS

2017-  
2019

## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. DEFINICIONES
3. OBJETO DEL PLAN DE INSPECCIÓN
4. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN
  - 4.1. ÁMBITO TERRITORIAL
  - 4.2. ÁMBITO OBJETIVO
  - 4.3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN
  - 4.4. ÁMBITO TEMPORAL, REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN
5. OBJETIVOS Y PRIORIDADES DE LAS INSPECCIONES
  - 5.1. OBJETIVOS DE LAS INSPECCIONES
  - 5.2. PRIORIDADES DE LAS INSPECCIONES
6. INFORMACIÓN INDICATIVA SOBRE LAS INSPECCIONES PREVISTAS
7. AUTORIDADES, COMPETENCIAS Y PERSONAL QUE PARTICIPA EN LAS INSPECCIONES
  - 7.1. AUTORIDADES
  - 7.2. TAREAS ASIGNADAS
  - 7.3. RECURSOS DESTINADOS A LA EJECUCIÓN DEL PLAN DE INSPECCIÓN
  - 7.4. INFORMACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN DE LOS INSPECTORES EN LOS ASPECTOS RELATIVOS A LAS INSPECCIONES
8. DISPOSITIVOS DE COOPERACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES QUE PARTICIPAN EN LAS INSPECCIONES
  - 8.1. DISPOSITIVOS DE COOPERACIÓN ENTRE AUTORIDADES
9. INFORME ANUAL

## **1.- INTRODUCCIÓN**

El presente Plan de Inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, (de ahora en adelante Plan de Inspección) surge a causa de las nuevas exigencias introducidas en el Reglamento (CE) 1013/2006, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, por el Reglamento UE 660/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el cual se modifica este Reglamento (CE) 1013/2006.

El objetivo principal del Reglamento (CE) 1013/2006, relativo a los traslados de residuos, es establecer una normativa uniforme para toda la Unión Europea, con la finalidad de organizar y regular la vigilancia y el control de los traslados de residuos entre Estados de la Unión Europea, y entre estos y terceros países y, en consecuencia, que desde el territorio de la Unión se contribuya a la preservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente y de la salud humana, respetando y ampliando las obligaciones por las cuales la Comunidad Económica Europea (CEE) aprobó el Convenio, sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos y su eliminación, adoptado en Basilea el 22 de marzo de 1989, que entró en vigor para la CEE el 7 de febrero de 1994. Este convenio tiene por objeto reducir el volumen de los intercambios de residuos, con la finalidad de proteger la salud humana y el medio ambiente, define los residuos que se consideran peligrosos y establece un sistema de control de las exportaciones e importaciones de residuos peligrosos así como su eliminación.

Hasta el momento, el Reglamento (CE) 1013/2006 obligaba únicamente a la realización de controles sobre los traslados de residuos. No obstante, esta gestión se ha revelado insuficiente para asegurar el cumplimiento de los objetivos del Reglamento. Con la reforma llevada a cabo por el Reglamento UE 660/2014, que será aplicable a partir del 1 de enero de 2016, se introduce la obligación para los Estados Miembros de realizar inspecciones más exhaustivas, que permitan detectar si se llevan a cabo traslados de residuos contrarios a la norma. El fin último es asegurar el cumplimiento de la normativa en el territorio de la Unión, y en consecuencia garantizar la protección del medio ambiente y de la salud humana.

A tales efectos, la principal novedad introducida por el Reglamento UE 660/2014 es la obligación para los Estados Miembros de aprobar planes de inspección, a más tardar el 1 de enero de 2017.

Esta modificación implica, por lo tanto, nuevas obligaciones para la Administración General del Estado y para las Comunidades Autónomas que, en el ámbito de las competencias respectivas, tendrán que planificar adecuadamente las inspecciones de los traslados transfronterizos de residuos con la finalidad de

determinar los medios que son necesarios y para prevenir con eficacia los traslados ilícitos.

Más concretamente, las nuevas obligaciones para España en materia de traslado transfronterizo de residuos son:

- Elaborar unos o más planes de inspección de traslados de residuos que tendrán que cubrir todo el territorio español.
- Llevar a cabo estas inspecciones a través de las autoridades competentes en cada caso.
- Resolver los procedimientos administrativos sancionadores para la autoridad competente en cada caso.
- Publicar el informe anual en la parte que se refiere a inspecciones de traslados y las sanciones correspondientes.

A partir del 1 de enero de 2017, de acuerdo con la nueva redacción del artículo 50 del Reglamento (CE) 1013/2006, se tendrán que realizar inspecciones en establecimientos, empresas, agentes y negociantes, conforme al artículo 34 de la Directiva 2008/98/CE e inspecciones de los traslados de residuos y de la valorización o eliminación correspondiente. Además, los controles que hasta ahora se realizaban sobre los traslados de residuos y la valorización o eliminación correspondientes se complementarán con inspecciones.

Por su parte, según el establecido en este artículo 50, los planes de inspección se basarán en una evaluación de riesgos que abarque flujos de residuos y fuentes de traslados ilícitos específicos y tenga en cuenta, cuando pegue y se disponga de estos, los datos recibidos por los servicios de información, tales como datos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas.

Esta evaluación de riesgos tendrá, entre otros, el objetivo de determinar el número mínimo de inspecciones exigidas, incluidos los controles físicos en establecimientos, empresas, agentes, negociantes y traslados de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes.

El plan de inspección incluirá los elementos siguientes:

- a) los objetivos y prioridades de las inspecciones, con una descripción de la forma en que se han establecido estas prioridades;
- b) la zona geográfica a la cual se aplica el plan de inspección;
- c) información indicativa sobre las inspecciones previstas, incluidos los controles físicos;
- d) las tareas asignadas a cada una de las autoridades que participen en las inspecciones;
- e) los dispositivos de cooperación entre las autoridades que participen en las inspecciones;

- f) información sobre la formación de los inspectores en aspectos relativos a las inspecciones, y
- g) información sobre los recursos humanos, financieros y de otro tipo destinados a la ejecución del plan de inspección.

Además, se prevé que cada plan de inspección se revisará, como mínimo, cada tres años y se actualizará cuando pague. En la revisión se evaluará la medida en la cual se hayan aplicado los objetivos y otros elementos del plan de inspección.

El presente Plan se dirigirá a controlar e inspeccionar los traslados de residuos entre la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y los países pertenecientes a la Unión Europea, sobre la base del reparto competencial establecido por el artículo 12 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en el cual se establece que corresponde a las comunidades autónomas autorizar los traslados de residuos desde o hacia países pertenecientes a la Unión Europea, y ejercer las funciones de inspección y sanción derivadas del citado régimen de traslados.

Quedan excluidos del presente Plan los traslados de residuos que figuran en el punto 3 del artículo 1 del Reglamento (CE) 1013/2006.

## **2.- DEFINICIONES**

- Plan de inspección: Documento marco que ofrece las orientaciones estratégicas en relación con la inspección de traslado transfronterizo de residuos a realizar por parte de una institución pública con la finalidad de inspeccionar y controlar el incumplimiento de las disposiciones en materia de traslado transfronterizo de residuos.
- Programa de inspección: Documento que recoge toda la información precisa para realizar las inspecciones de traslado transfronterizo de residuos en una zona determinada y por un tiempo determinado.
- Inspección: acciones emprendidas por las autoridades participantes con el fin de determinar si un establecimiento, una empresa, un agente, un negociante, un traslado de residuos, o la valorización o la eliminación correspondientes cumplen con los requisitos pertinentes establecidos en la normativa en materia de traslados transfronterizos de residuos.
- Inspecciones programadas: son las inspecciones definidas al programa de inspección.
- Inspecciones no programadas: son las inspecciones realizadas sin haber sido programadas, como consecuencia de una denuncia externa, un accidente, un riesgo objetivo, o cualquier otro motivo justificado.

Para el resto de conceptos se utilizará las definiciones establecidas en la normativa que resulte de aplicación, en particular, en la normativa específica en materia de traslados transfronterizos de residuos.

### **3.- OBJETO DEL PLAN DE INSPECCIÓN**

El objeto básico del Plan de Inspección es garantizar el cumplimiento de la normativa sobre traslado transfronterizos de residuos y de los requisitos establecidos en los actos administrativos dictados en esta materia, así como la detección de actuaciones de traslados transfronterizos de residuos contrarias a la normativa aplicable, con el fin último de garantizar la protección del medio ambiente y de la salud humana.

Para eso, el presente plan tiene como objetivo específico configurar en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears las bases de un marco de orientación estratégica en relación con la inspección de los traslados transfronterizos de residuos, para garantizar una planificación periódica y coherente de las inspecciones en esta materia, que se desarrollará a través de programas anuales.

A los programas anuales, con base en una evaluación de riesgos, que se llevará a cabo en los términos que se indican en el ANEXO I del presente Pla, se concretará el régimen de las inspecciones, en particular, las prioridades específicas de las inspecciones, las inspecciones previstas y los controles en realizar, si cabe, los dispositivos concretos de cooperación entre las autoridades que participen en las inspecciones y los recursos humanos, financieros o de otro tipo que se asignarán al desarrollo del correspondiente programa anual.

Además, el plan tiene como finalidad diseñar un sistema de inspección de traslado transfronterizo de residuos que cuente con los medios personales y materiales suficientes y adecuados que hagan posible realizar con eficacia las labores de control e inspección en esta materia, en lo cual contribuirán tanto las acciones encaminadas a potenciar la formación del personal que ejerza funciones de inspección, como las actuaciones que pretendan conseguir la colaboración y cooperación entre diferentes autoridades con competencias en materia de inspección de traslado transfronterizo de residuos.

### **4.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE INSPECCIÓN**

#### **4.1. ÁMBITO TERRITORIAL**

El ámbito territorial del plan comprende el territorio de la Comunidad de Autónoma de las Illes Balears.

#### **4.2. ÁMBITO OBJETIVO**

El presente plan se aplicará a los traslados de residuos desde o hacia países pertenecientes a la Unión Europea, con origen o destinación en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

#### **4.3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN**

Las actuaciones de inspección de traslados transfronterizos de residuos podrán realizarse en los establecimientos, empresas, negociantes, agentes o transportistas que participen en el traslado, en los siguientes supuestos:

1. Cuando el punto de origen o de destinación se encuentre dentro del ámbito territorial plano.
2. Durante el traslado al interior del ámbito territorial del plan, por carretera o transporte marítimo.

#### **4.4. ÁMBITO TEMPORAL, REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN**

El presente plan tendrá una vigencia de 3 años, dada la novedad de lo mismo y la falta de precedentes en la materia, transcurridos los cuales, y sobre la base de la experiencia adquirida, se formulará el siguiente. En todo caso se actualizará siempre que las circunstancias lo requieran.

Se prevé que el siguiente Plan de Inspección podrá tener una mayor duración, y en cualquier caso se revisará, como mínimo, cada tres años, y se actualizará cuando pague. En la revisión se evaluará la medida en la cual se hayan aplicado los objetivos y otros elementos del Plan de Inspección.

### **5.- OBJETIVOS I PRIORIDADES DE LAS INSPECCIONES**

#### **5.1. OBJETIVOS DE LAS INSPECCIONES**

Las inspecciones de traslados transfronterizos de residuos tendrán los siguientes objetivos generales, sin perjuicio de los objetivos específicos que, si cabe, se concreten en los programas anuales

- Impulsar a nivel autonómico el cumplimiento de los objetivos establecidos en la normativa europea en materia de traslados de residuos, en concreto, en el Reglamento (CE) 1013/2006, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.
- Cumplir los objetivos establecidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en materia de traslados transfronterizos de residuos.
- Comprobar el grado de cumplimiento de la normativa aplicable en los traslados transfronterizos de residuos por parte de establecimientos,

empresas, agentes, negociantes y transportistas de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes.

- Detectar y, si cabe, controlar actuaciones de traslados transfronterizos de residuos contrarias a la norma, así como los traslados ilícitos de residuos, con especial énfasis en aquellos de mayor riesgo al medio ambiente teniendo en cuenta las cantidades y peligrosidad de los residuos, los que supongan un mayor incumplimiento de la normativa o de los que se disponga de menor información.
- Conseguir un óptimo grado de cumplimiento de la legislación, especialmente, mediante la prevención y la información.
- El fin último es asegurar el cumplimiento de la normativa en el territorio de la Unión Europea y, en consecuencia, garantizar la protección del medio ambiente y de la salud humana.

## **5.2. PRIORIDADES DE LAS INSPECCIONES**

El establecimiento de las prioridades de las inspecciones se determinará a los programas anuales, teniendo en cuenta, como mínimo, los traslados ilícitos, los flujos de traslados y la naturaleza de los residuos.

Para eso, de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 50 del Reglamento (CE) 1013/2006, relativo al traslado de residuos, se efectuará una evaluación de riesgos.

Esta evaluación abarcará los flujos de residuos y fuentes de traslados ilícitos específicos y tendrá en cuenta, cuando pegue y se disponga de ellos, los datos recibidos por los servicios de información, tales como datos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas.

Esta evaluación de riesgos tendrá, entre otros, el objetivo de determinar el número mínimo de inspecciones exigidas, incluidos los controles físicos en establecimientos, empresas, agentes, negociantes y traslados de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes.

La evaluación de riesgos se llevará a cabo de acuerdo con lo establecido en el ANEXO I del presente plan.

## **6.- INFORMACIÓN INDICATIVA SOBRE LAS INSPECCIONES PREVISTAS**

Las inspecciones de traslados transfronterizos de residuos podrán ser programadas y no programadas, pudiendo incluir controles físicos.

El procedimiento de inspección podrá desarrollarse en las siguientes fases:



- Fase preparatoria, en la cual se realizará la recopilación de toda la información relativa a las inspecciones a realizar, apertura de expediente de inspección, etc.
- Fase ejecutiva, que consistirá en la inspección in situ y el correspondiente levantamiento de acta.
- Fase final, consistirá en el cierre del expediente de inspección así como su tramitación, con la remisión en el órgano competente a efectos de iniciar el correspondiente expediente sancionador, si cabe. Además esta fase podrá comprender la realización del correspondiente informe de inspección.

El número y tipología de las inspecciones se indicarán al programa anual.

## **7.- AUTORIDADES, COMPETENCIAS Y PERSONAL QUE PARTICIPA EN LAS INSPECCIONES**

### **7.1. AUTORIDADES**

Las autoridades competentes en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears serán:

- a) Servicio de Residuos y Suelo Contaminados de la Dirección general de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos del Gobierno de las Illes Balears.
- b) Servicio de Agentes del Medio Ambiente del Gobierno de las Illes Balears.
- c) Personal de otros organismos con competencias en materia de inspección en virtud de los convenios o acciones conjuntas que se pueda establecer con estos.

### **7.2. COMPETENCIAS**

Son competencia de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, entre otros, las funciones siguientes:

- La autorización, vigilancia, inspección y sanción de las actividades de producción y gestión de residuos.
- El otorgamiento de la autorización del traslado de residuos desde o cabe en países de la Unión Europea, regulado en el Reglamento (CE) nº. 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, la inspección, y si cabe, sanción derivada del citado traslado.
- El ejercicio de la potestad de vigilancia e inspección, y la potestad sancionadora en el ámbito de las competencias propias.

Sobre esta base, por la cual se refiere a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, se establecen las competencias establecidas por las normas siguientes:

- Ley orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears.
- Decreto 24/2015, de 7 de agosto, de la presidenta de las Illes Balears, por el cual se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

### **7.3. RECURSOS DESTINADOS A LA EJECUCIÓN DEL PLAN DE INSPECCIÓN**

Los recursos humanos, destinados a la ejecución del plan de inspección estarán compuestos para el personal de las unidades administrativas indicadas anteriormente, asignadas en el plan de inspección.

A cada programa anual se indicarán los efectivos reales con los cuales cuenta el plan, en función de la disponibilidad presupuestaria y de los presupuestos generales anuales.

### **7.4. INFORMACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN DE LOS INSPECTORES EN LOS ASPECTOS RELATIVOS A LAS INSPECCIONES**

Las autoridades administrativas anteriormente indicadas, dispondrán de los medios y recursos necesarios para facilitar una formación continua al personal que realiza inspecciones de traslado transfronterizo de residuos.

Esta formación se indicará, si cabe, a los programas anuales.

## **8.- DISPOSITIVOS DE COOPERACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES QUE PARTICIPAN EN LAS INSPECCIONES**

La Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, establece la distribución competencial en materia de traslados transfronterizos de residuos.

Así, corresponden a las comunidades autónomas las competencias descritas anteriormente en el punto 7.2., y en el ministerio competente en materia de medio ambiente las siguientes:

- *Autorizar los traslados de residuos desde o cabe en terceros países no pertenecientes a la Unión Europea así como ejercer las funciones de inspección y sanción derivadas del citado régimen de traslados, sin perjuicio de la colaboración que pueda prestarse por la Comunidad Autónoma donde esté situado el centro de la actividad correspondiente.*
- *Ejercer las funciones que corresponden a la autoridad nacional en los supuestos en que España sea Estado de tráfico a efectos de lo que se dispone*

*en el artículo 53 del Reglamento (CE) nº. 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo al traslado de residuos.*

### **8.1. DISPOSITIVOS DE COOPERACIÓN ENTRE AUTORIDADES**

Con la finalidad de mejorar la efectividad de las inspecciones en el ámbito de traslados transfronterizos de residuos, se considera imprescindible la cooperación entre las diferentes autoridades con competencias en la materia.

En este sentido, se identificará las diferentes administraciones públicas con competencias en materia de traslado transfronterizos de residuos en relación con los operadores e instalaciones objeto de inspección, con la finalidad de instrumentar las correspondientes relaciones encaminadas a garantizar la colaboración entre ellas, tanto en el desarrollo de la inspección propiamente dicha como en el ámbito del intercambio de información y de buenas prácticas. Todo eso, orientado a optimizar los recursos materiales y humanos disponibles.

Los dispositivos de cooperación entre las comunidades autónomas y el ministerio competente en materia de medio ambiente se articularán de la manera que oficialmente se establezca para cada caso.

Dentro de los instrumentos de colaboración se incluye la Red de Inspección Ambiental (REDÍA). Esta Red es un instrumento para la cooperación e intercambio de experiencia entre los responsables de las inspecciones ambientales de las comunidades autónomas mediante un foro permanente de participación e intercambio de conocimientos y experiencias en materia de inspección ambiental, así como la realización de proyectos de interés común.

Los mecanismos de cooperación entre las correspondientes autoridades administrativas se desarrollarán en procedimientos independientes al presente Plan de Inspección, los cuales, si cabe, podrán formar parte de este.

### **9.- INFORME ANUAL**

Antes de que finalice el tercer trimestre del año, la Comunidad Autónoma de las Illes Balears enviará, a la Subdirección General de Residuos del Ministerio, un informe basado en el cuestionario adicional del anexo IX del Reglamento (CE) 1013/2006 (modificado por el Reglamento (CE) 660/2014), para que desde el Ministerio competente en materia de medio ambiente se cumpla con aquello expuesto en el artículo 50 del Reglamento mencionado.

Una vez finalizado el año, en el plazo de un mes, la Comunidad Autónoma de las Illes Balears hará pública, entre otras formas electrónicamente a través de Internet, la parte del Informe relativa al artículo 24 y al 50, apartados 1.2 y 2bis, incluido el cuadro 5 del anexo IX, junto con cualquier explicación que considere oportuna.

## ANEXO Y. METODOLOGÍA EVALUACIÓN DE RIESGOS

### ÍNDICE

1. OBJETO
2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE
3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EL ÁMBITO DE LOS PLANES DE INSPECCIÓN DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS
  - 3.1. PONDERACIÓN
  - 3.2. CRITERIOS DE IMPACTO
    - A. Peligrosidad y cantidad del residuo trasladado anualmente
    - B. Número de movimientos anuales
    - C. Tipo de transporte
    - D. Grado de incidencia ambiental
    - E. Destino final de los residuos
  - 3.2. CRITERIOS DE OPERADOR
    - A. Adopción de sistemas de gestión ambiental
    - B. Actitud del operador
    - C. Datos de traslados ilícitos
    - D. Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental
    - E. Datos de delitos cometidos contra el medio ambiente
4. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA
  - 4.1. ÍNDICE DE RIESGO Y FRECUENCIA DE INSPECCIÓN

## **1. OBJETO**

El objeto principal del presente procedimiento es desarrollar una metodología, que sobre la base de la evaluación de los riesgos inherentes al conjunto de la actividad de traslado transfronterizo de residuos, asegure en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears el cumplimiento con las obligaciones impuestas en el Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos. En concreto, la metodología de evaluación de riesgos tendrá, entre otros, el objetivo de determinar el número mínimo de inspecciones exigidas, incluidos los controles físicos en establecimientos, empresas, agentes, negociantes y traslados de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes.

## **2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE**

La metodología para la evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos que a continuación se desarrolla la aplicará la Dirección General de Calidad Ambiental, Educación Ambiental y Residuos, y presenta las siguientes características:

- Se realiza en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 1013/2006, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos. Reglamento (UE) n°. 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 para el cual se modifica el Reglamento (CE) n°. 1013/2006 relativo a los traslados de residuos.
- Se basa en todo el proceso de traslado transfronterizo de residuos que, en este caso, abarca las siguientes fases:
  - a) El punto de origen, en los operadores e instalaciones que inician el traslado.
  - b) El traslado propiamente dicho.
  - c) El punto de destinación, en los operadores e instalaciones en la cual finalizan el traslado.
- Tiene en cuenta la diferente naturaleza de los residuos peligrosos y no peligrosos, identificando los residuos peligrosos por remisión a las normas que lo definen, en particular, Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos.
- Considera la cantidad de residuos anual que es objeto de traslado transfronterizo de residuos.

- Valora el número de traslados transfronterizos de residuos que se efectúa cada año, así como la vía de transporte, e indirectamente, por eso, el medio de transporte que se utiliza.
- Tiene en cuenta el impacto potencial y real de las instalaciones que importan o exportan residuos sobre la salud humana y el medio ambiente, considerando el riesgo ambiental intrínseco de la empresa en función del tipo de actividad que desarrolla.
- Considera la incidencia en que sobre el riesgo tiene la destinación final del traslado transfronterizo de residuos, en función que esta sea la valorización o la eliminación.
- Analiza la participación del titular de la actividad o instalación en algún sistema de gestión medioambiental del tipo EMAS o ISO 14000, considerándola una práctica positiva encaminada a mejorar el comportamiento medioambiental de la actividad o instalación.
- Valora el historial de cumplimiento del operador desde la perspectiva de los traslados ilícitos de residuos, así como desde la actuación ilícita de carácter administrativo y, en consecuencia, atiende al número de los expedientes sancionadores tramitados contra el titular de la actividad o instalación en relación con la incidencia y efectos adversos que esta puede provocar en el medio ambiente en sentido amplio.
- Toma en consideración la responsabilidad penal que se haya podido exigir al operador por la conducta que despliegue en pugna con la protección del medio ambiente. A tales efectos, valora los delitos contra el medio ambiente que sean imputables al operador de la actividad o instalación.
- Parte de la información existente al momento, poniendo a la disposición del órgano ambiental un procedimiento que facilite el análisis.

### **3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EL ÁMBITO DE LOS PLANES DE INSPECCIÓN DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS**

La metodología de la evaluación de riesgos por aplicar en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para establecer la frecuencia de inspección en los traslados de residuos transfronterizos se basa en el método IRAM (Integrated Risk Assessment Method) desarrollado en la red europea IMPEL donde el riesgo se define como la combinación de la probabilidad de ocurrencia o grado de certeza sobre un acontecimiento futuro y la magnitud del daño o severidad que sufre a un agente vulnerable.

Todos los métodos se basan sobre el principio siguiente:

$$\text{RIESGO} = \text{EFECTO} \times \text{PROBABILIDAD}$$

Por lo tanto, el efecto o magnitud del daño se representa mediante los Criterios de Impacto y la probabilidad de ocurrencia, que está directamente ligada al comportamiento del operador, se representa por los Criterios de Operador.

Finalmente, hay que destacar que tanto la selección de los Criterios de Impacto como la de los Criterios de Operador, entre otras cosas, se basan no sólo en criterios técnicos sino también en la disponibilidad de datos.

### 3.1. PONDERACIÓN

No todos los Criterios de Impacto o Criterios de Operador dentro de una evaluación de riesgos tienen que tener necesariamente la misma importancia. Por esta razón, se puede introducir la ponderación, por la cual uno de los criterios consigue un mayor peso en el cálculo que otro. El método IRAM utiliza dos tipos de ponderaciones, término y factor:

- Término de ponderación (TP), cuando se añade un valor positivo o negativo a uno o diversos de los criterios de impacto.

$$CI \text{ (ponderado)} = IC + TP$$

Criterio de impacto (ponderado) = Criterio de impacto + Término de ponderación

- Factor de ponderación (FP), cuando se multiplica por un valor uno o diversos de los criterios de operador.

$$CO \text{ (ponderado)} = CO \times FP$$

Criterio operador ponderado = Criterio operador x Factor de ponderación

### 3.2. CRITERIOS DE IMPACTO

Tal como se describe anteriormente, la magnitud del daño se va a representar mediante el desarrollo de los Criterios de Impacto siguientes:

- Peligrosidad del residuo trasladado
- Cantidad de residuos trasladados anualmente
- Número de traslados anuales
- Tipo de transporte
- Grado de evaluación ambiental
- Destinación final de los residuos

Todos los Criterios de Impacto (CI) se calculan mediante puntuación de 1 a 5 (representando 1 el valor mínimo y 5 el máximo de peligrosidad).

En la Comunidad Autónoma de las Illes Balears se ha establecido como término de ponderación (TP) = 0, por lo cual todos los Criterios de Impacto tienen el mismo peso inicial a efectos de cálculo.

Las puntuaciones de los Criterios de Impacto están directamente relacionadas con el riesgo y, por eso, con las frecuencias de inspección. Por lo tanto, como mayor sean los valores de los Criterios de Impacto, mayor será la frecuencia con la cual se inspeccionará.

### **A. Peligrosidad y cantidad del residuo trasladado anualmente**

La citada metodología realiza la estimación de una puntuación para fuentes de riesgo-sustancia, que relaciona el tipo de sustancia con la cantidad. Considerando la información anterior, se valorarán las propiedades de los residuos y su cantidad de la manera que se desarrolla a continuación.

En relación con las propiedades de los residuos, se hará la diferenciación entre residuo peligroso y no peligroso.

Se considerará residuo peligroso aquel que presenten una o varias características peligrosas enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y aquel que pueda aprobar el Gobierno de conformidad con la establecido en la normativa europea o en los convenios internacionales de los cuales España sea parte, así como los recipientes de los cuales y envases de los cuales que los hayan contenido.

Para facilitar la identificación de residuos peligrosos frente de los residuos no peligrosos, se contrastará la información recogida en el Documento de Acompañamiento de Traslado (Anexo VII) del Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio de 2016, con la Lista Europea de Residuos recogida en la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

En la tabla 1 y en la tabla 2 se establecen los criterios adoptados.

**Tabla 1. Valoración por peligrosidad del residuo trasladado**

<b>PELIGROSIDAD DEL RESIDUO TRASLADADO</b>	<b>VALORACIÓN</b>
Residuo peligroso	5
Residuo no peligroso	1



Tabla 2. Valoración por qualitat de residuos trasladados anualmente

CANTIDAD DE RESIDUOS TRASLADADOS ANUALMENTE (Tn)	VALORACIÓN
>25.000	5
5.000-24.999	4
3.000-4.999	3
1.000-2.999	2
<1.000	1

### B. Número de movimientos anuales

El método valora el número de movimientos realizados anualmente, sobre la base que el aumento del número de traslados aumenta proporcionalmente la probabilidad de ocurrencia de accidentes, así como de actuaciones ilícitas. En la tabla 3 se establece el criterio adoptado.

Tabla 3. Valoración por el número de traslados anuales

NÚMERO TRASLADOS ANUALES	VALORACIÓN
>35	5
25-34	4
15-24	3
5-14	2
<5	1

### C. Tipo de transporte

En este apartado se pretende calificar el tipo de transporte en función de los accidentes o incidentes registrados. Considerando que los índices de accidentes están en relación con la vía y el medio de transporte que se utilice, así como con la frecuencia en la utilización del medio de transporte concreto, la probabilidad del número de accidentes estará en proporción con esta relación.

Se considerarán todos los tipos de transporte: por carretera, por ferrocarril, por vías navegables y por aire.

En la tabla 4 se establece el criterio adoptado.

**Tabla 4. Valoración por medio de transporte**

CALIFICACIÓN DEL TIPO DE TRANSPORTE	VALORACIÓN
Por carretera	1
Por ferrocarril	2
Por aire	3
Por mar	4
Mixto	5

#### **D. Grado de incidencia ambiental**

Este apartado recoge la valoración del grado de incidencia ambiental de las actividades o instalaciones del operador que inicien o finalicen el expediente de importación o exportación.

Esta valoración mide el riesgo ambiental intrínseco de la empresa, en función del tipo de actividad que desarrolla, el cual tiene su reflejo en el grado de protección ambiental exigido por la normativa para permitir el ejercicio de la actividad o el funcionamiento de la instalación.

El criterio adoptado se desarrolla en la tabla 5.

**Tabla 5. Valoración grado de evaluación ambiental**

GRAU DE EVALUACIÓN AMBIENTAL	VALORACIÓN
AAI	3
Actividad clasificada	2
Otras comunicaciones ambientales	1

#### **E. Destino final de los residuos**

Este criterio valora la incidencia en que puede suponer la destinación final de los residuos a trasladar, en virtud de la jerarquía establecida en el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. De esta manera se estima que se producirá una mayor incidencia y, por eso, un mayor riesgo, en los traslados transfrontereros de residuos destinados a eliminación, que en los traslados que tienen como destinación la valorización.

En la tabla 6 se establece el criterio adoptado.

**Tabla 6. Valoración destino final de los residuos**

DESTINO FINAL	VALORACIÓN
Valorizació	1
Eliminació	5

### 3.3. CRITERIOS DE OPERADOR

Como se ha adelantado, la probabilidad de ocurrencia está en relación directa con el comportamiento del operador, el cual se representa a través de los Criterios de Operador que se relacionan a continuación.

- Adopción de sistemas de gestión ambiental por parte del operador
- Actitud del operador
- Datos de traslados ilícitos
- Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental
- Datos de delitos contra el medio ambiente cometidos

La totalidad de Criterios de Operador se puntúan en una escalera de -1 (bien; disminuye un nivel de riesgo), 0 (moderado) y +1 (doliendo; aumenta un nivel de riesgo).

Se ha establecido como factor de ponderación (FP) = 1, por lo cual todos los Criterios de Operador tienen el mismo peso inicial a efectos de cálculo.

El resultado del comportamiento del operador es la media de los criterios aplicados redondeando al número entero más próximo a -1, 0 o +1.

#### A. Adopción de sistemas de gestión ambiental

Se valora la implementación voluntaria por parte de la empresa de algún sistema de gestión ambiental, tales como EMAS o ISO 14000. Se estima que la declaración ambiental o la certificación de los sistemas de gestión medioambiental a una actividad suponen una manera de control y de gestión del riesgo ambiental de esta. Asimismo, se considera que ponen de manifiesto una aptitud responsable por parte del operador, tanto desde un punto de vista medioambiental como económico, y, al mismo tiempo, comprometida con la mejora del comportamiento medioambiental de la actividad o instalación.

En la valoración se dará prioridad al Sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), dado que resulta más exigente desde el punto de vista ambiental. Recibirán la peor valoración aquellas actividades o instalaciones que no dispongan de ningún sistema ambiental.

**Tabla 7. Valoración para sistemas de gestión ambiental**

SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL	VALORACIÓN
Inscrito en EMAS	-1
ISO 14000 y otros	0
No tienen sistema o sin información	+1

### **Actitud del operador**

Este apartado valora la reacción del operador ante cualquier desviación, incidencia, requerimiento.

En la tabla 8 se establecen los criterios a adoptar para aplicarlos.

**Tabla 8. Valoración actitud del operador**

ACTITUD DEL OPERADOR	VALORACIÓN
Reacción inmediata del operador ante cualquier desviación o incidencia interna. Notificación inmediata en el órgano ambiental de estas incidencias. Actitud colaboradora durante las inspecciones.	-1
Reacción proactiva después de recibir un requerimiento o llamada del órgano ambiental. Actitud neutra durante las inspecciones.	0
Reacción lenta después de recibir requerimientos expresos y poniendo inconvenientes en las acciones del órgano ambiental. Actitud no colaborativa durante las inspecciones.	+1

### **B. Datos de traslados ilícits**

Este Criterio de Operador valora el número de intercepciones de traslados ilícitos de residuos realizados. En la tabla 9 se establecen los criterios a adoptar para aplicarlos.

Los traslados ilícitos serán considerados los indicados al artículo 2.35 Definiciones, del Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos. En concreto, los que se efectúen

- sin haber sido notificado a todas las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento
- sin la autorización de las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento

- habiendo obtenido la autorización de las autoridades competentes afectadas mediante falsificación, tergiversación o fraude
- de manera que no aparezca especificado materialmente en los documentos de notificación o de movimiento
- de manera que dé lugar a una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional
- de manera contraria a los artículos 34, 36, 39, 40, 41 y 43 del Reglamento (CE) [1013/2006 1] señalado.
- de manera que, en relación con los traslados de residuos al hecho de que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 4:
  - i) se compruebe que los residuos no figuran en los anexos III, IIIA o IIIB
  - ii) no se haya cumplido con el artículo 3, apartado 4,
  - iii) el traslado se efectúe de una manera no especificada, concretamente en el documento que figura en el anexo VII.

**Tabla 9. Valoración traslados ilícitos**

INTERCEPCIONES	VALORACIÓN
Ninguna intercepción	-1
1 o mes intercepciones	+1

### **C. Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental**

Partiendo de las consideraciones reflejadas en el criterio anterior, y, en este caso, poniéndolas en relación con un ámbito más amplio, se analiza el comportamiento del operador en función de su afección al medio ambiente en general. Para eso, se valoran los expedientes sancionadores resueltos y firmes durante el periodo de un año que se hayan seguido contra aquel, por infracciones en materia ambiental. A estos efectos, se computarán todos aquellos expedientes que estén relacionados con el medio natural, tales como los que se hayan sustanciado por infracciones en materia de espacios naturales, vías pecuarias, etc., así como los que tengan relación con la evaluación, prevención y calidad ambiental, entre los cuales se incluirán los tramitados en materia de residuos, autorización ambiental, contaminación atmosférica, evaluación de impacto ambiental, etc.

En la tabla 10 se establecen los criterios a adoptar para aplicar este criterio.

**Tabla 10. Valoración de expedientes sancionadores de carácter medioambiental**

EXPEDIENTES SANCIONADORES EN MEDIO AMBIENTE	VALORACIÓN
Sin incumplimientos (nº. de expedientes sancionadores = 0)	-1
Con incumplimientos manifiests (nº. de expedientes sancionadores $\geq 1$ )	+1

#### **D. Datos de delitos contra el medio ambiente cometidos**

Este Criterio de Operador valora la existencia de delitos cometidos en la actividad o instalación contra el medio ambiente en una anualidad. Igual que en el supuesto anterior, pero con una mayor penalización de su riesgo ambiental, se considera que la comisión de un delito contra el medio ambiente constituye un indicador relevante de una gestión ambiental muy deficiente o muy incorrecta, y, por eso, de un comportamiento del operador que incide directamente sobre el riesgo ambiental en términos muy negativos para el medio ambiente en su conjunto.

En la tabla 11 se establecen los criterios a adoptar para aplicarlos.

**Tabla 11. Valoración de delitos contra el medio ambiente**

DELITOS COMETIDOS CONTRA EL MEDIO AMBIENTE	VALORACIÓN
Ninguno	-1
Alguno	+ 1

#### **4. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA. ÍNDICE DE RIESGO Y FRECUENCIA DE INSPECCIÓN**

En este apartado se definen las operaciones que se tienen que llevar a cabo para obtener el Índice de Riesgo desde los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador.

Así, el Índice de Riesgo es determinado por el valor de la puntuación máxima de los Criterios de Impacto después de su ponderación con los Criterios de Operador.

A partir del Índice de Riesgo obtenido se establece la Categoría de Riesgo, que se concreta en tres tipos: riesgo bajo (3), riesgo medio (2) y riesgo alto (1), y esta se asocia directamente con la frecuencia de las inspecciones a realizar, que se fijan en trienal, bienal, anual y semestral.

De acuerdo con la información expuesta, una vez determinados los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador según los apartados anteriores, se harán las operaciones que se indican a continuación para determinar la frecuencia de las

inspecciones a realizar en los operadores de traslados transfronterizos de residuos.

#### 4.1. ÍNDICE DE RIESGO Y FRECUENCIA DE INSPECCIÓN

El método que se tiene que observar a efectos de obtener desde los Criterios de Impacto y los Criterios de Operados el Índice de Riesgo y, en función de este, determinar la frecuencia de las inspecciones, es lo que se describe a continuación:

1º. En primer lugar, el comportamiento del operador se determina realizando la media aritmética de los resultados obtenidos de los Criterios de Operador. El resultado de hacer la media aritmética de los Criterios de Operador se redondea por su proximidad a los valores: -1, 0 i +1.

2º.- En segundo lugar, el valor obtenido (-1, 0 y +1) es aplicado a cada Criterio de Impacto para corregirlo, eso es, los Criterios de Impacto se disminuyen un nivel en el caso de obtener el valor -1, se mantienen igual en el caso de obtener un 0 y se aumentan un nivel en el caso de obtener un 1.

Una vez corregidos los Criterios de Impacto de acuerdo con el indicado, se determina el Índice de Riesgo Inicial. Para eso, se selecciona el Criterio de Impacto que mayor valor absoluto tenga. (Puede ocurrir que haya varios Criterios de Impacto en los cuales coincida el mayor valor.)

A continuación, se aplica la regla = 2, es decir, se actúa de la manera siguiente:

- i) Si solamente hay un Criterio de Impacto corregido con mayor valor absoluto, se vuelven a corregir todos los Criterios de Impacto disminuyéndoles un nivel.
- ii) Si hay dos o más Criterios de Impacto corregidos con mayor valor absoluto, se mantienen los valores de los Criterios de Impacto originales una vez corregidos con los Criterios de Operador.

Una vez realizadas las operaciones anteriores, se obtiene el Índice de Riesgo seleccionando el valor absoluto máximo correspondiente de los Criterios de Impacto.

3º.- Obtenido el Índice de Riesgo, se aplica la tabla 12 para determinar la frecuencia de las inspecciones que se realizarán en el operador en traslado transfronterizo de residuos.

Tabla 12. Determinación de la frecuencia de inspecciones

ÍNDICE DE RIESGO	CATEGORÍA DE RIESGO		PERIODICIDAD DE INSPECCIÓN
1	BAJO	3	Trienal
2	BAJO	3	Trienal
3	MEDIO	2	Bienal
4	ALTO	1	Anual
5	ALTO	1	Semestral