

III.- OTRAS DISPOSICIONES Y ACTOS

Consejería de Desarrollo Sostenible

Orden 39/2020, de 25 de febrero, por la que se aprueba el Plan de Inspección de Traslados Transfronterizos de Residuos de Castilla-La Mancha 2020-2024. [2020/2285]

De acuerdo al artículo 12 sobre competencias administrativas de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados en cuyo apartado 4.d) se establece que corresponde a las comunidades autónomas “el otorgamiento de la autorización del traslado de residuos desde o hacia países de la Unión Europea, regulados en el Reglamento (CE) número 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, así como las de los traslados en el interior del territorio del estado y la inspección, y en su caso, sanción derivada de los citados regímenes de traslados”, es competencia de la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha inspeccionar los traslados de residuos que se realicen entre su territorio y los estados miembros de la Unión Europea, y en su caso, sancionar de acuerdo al régimen de traslados.

El reglamento (UE) número 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, que modificó el Reglamento (UE) número 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo al traslado de residuos, al objeto de organizar y regular la vigilancia y control de los traslados de residuos entre los estados europeos, y entre estos y terceros países, incluyó la obligación de establecer planes de inspección, con la finalidad de garantizar una planificación periódica y coherente de estas inspecciones, que se basarán en una evaluación de riesgos y en los que se incluirá una serie de elementos claves. En este marco, se aprobó en Castilla-La Mancha la Orden de 30 de diciembre de 2016, de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, por la que se aprobaba el Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de Castilla-La Mancha 2017-2020.

Finalizado el plazo de vigencia del mismo, es necesaria su revisión y actualización, que se lleva a cabo con el presente documento.

El objeto principal del Plan de inspección es comprobar el grado de cumplimiento de la normativa sobre los traslados transfronterizos de residuos y de los requisitos establecidos en los actos administrativos dictados en dicha materia, así como la detección de actuaciones de traslados transfronterizos de residuos contrarias a la normativa aplicable, con el fin último de asegurar un nivel elevado de protección del medio ambiente de Castilla-La Mancha.

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, a lo cual contribuirán tanto las acciones encaminadas a potenciar la formación del personal que desempeñe funciones de inspección, como las actuaciones que pretendan lograr la colaboración y cooperación entre distintas autoridades con competencias en materia de inspección de traslado transfronterizo de residuos.

En su virtud, y de las competencias atribuidas a esta Consejería de Desarrollo Sostenible por el Decreto 87/2019, de 16 de julio, por el que se establece la estructura orgánica y las competencias de la Consejería de Desarrollo Sostenible, y en ejercicio de las facultades atribuidas a este órgano por el artículo 23 de la Ley 11/2003, de 25 de septiembre, del Gobierno y del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha, resuelvo:

Primero. - Aprobar el Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de Castilla-La Mancha 2020-2024 que se incluye como Anexo de la presente Orden.

Segundo. - Facultar a la persona titular de la dirección general con competencias en materia de inspección ambiental para que dicte las resoluciones que sean precisas para el desarrollo y aplicación de esta Orden.

Tercero. - Disponer la publicación de la presente Orden en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha.

Toledo, 25 de febrero de 2020

El Consejero de Desarrollo Sostenible
JOSÉ LUIS ESCUDERO PALOMO

Anexo. Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de Castilla-La Mancha 2020-2024.

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, recursos 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. Seguimiento y evaluación del plan.

1.- Introducción

El presente Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunidad de Castilla-La Mancha para el periodo 2020-2024 surge como consecuencia de la revisión del anterior plan aprobado por Orden de 30 de diciembre de 2016, de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, por la que se aprobaba el Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de Castilla-La Mancha 2017-2020.

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 el fin de organizar y regular la vigilancia y el control de los traslados de residuos entre estados de la Unión Europea, y entre éstos 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 que la Comunidad Económica Europea (CEE) aprobó el Convenio sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos 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 el fin 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.

El Reglamento (CE) 1013/2006 obligaba únicamente a la realización de controles sobre los traslados de residuos. Sin embargo, esta gestión se reveló insuficiente para asegurar el cumplimiento de los objetivos del Reglamento.

Con la reforma llevada a cabo por el Reglamento UE 660/2014, aplicable a partir del 1 de enero de 2016, se introdujo la obligación para los estados miembros de realizar inspecciones más exhaustivas, que permitieran detectar 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 fue la obligación para los estados miembros de aprobar planes de inspección, a más tardar el 1 de enero de 2017 y de revisarlos, como mínimo, cada tres años además de actualizarlos cuando proceda. En la revisión se evaluará la medida en la que se hayan aplicado los objetivos y otros elementos del plan de inspección.

Con la nueva redacción del artículo 50 del Reglamento (CE) 1013/2006, se estableció la obligación de realizar inspecciones tanto en establecimientos, empresas, agentes y negociantes conforme al artículo 34 de la Directiva 2008/98/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se

derogan determinadas directivas, como de los traslados de residuos y de la valorización o eliminación correspondiente.

También en este artículo se establecía que los planes de inspección debían basarse en una evaluación de riesgos que abarcara flujos de residuos y fuentes de traslados ilícitos específicos y tuviera en cuenta, cuando procediera y se dispusiera de ellos, los datos recibidos por los servicios de información, tales como datos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas. Dicha evaluación de riesgos determinará entre otros, 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.

Con estas premisas se aprobó el Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de Castilla-La Mancha 2017-2020 mediante la Orden de 30/12/2016, de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, constituyendo el primer documento de planificación en materia de traslados de residuos de esta comunidad autónoma.

Terminado su periodo de vigencia inicial, surge la necesidad de revisar y dar continuidad al mismo introduciendo los aspectos necesarios según la experiencia adquirida en estos años, motivo por el cual es renovado por el presente Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de Castilla-La Mancha para el período 2020-2024.

El presente Plan, se dirigirá a controlar e inspeccionar los traslados de residuos entre la comunidad de Castilla-La Mancha y los países pertenecientes a la Unión Europea, con base en el reparto competencial establecido por el artículo 12 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en el que 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.

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 a 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 sistemáticas: son las inspecciones definidas en el programa de inspección.

- Inspecciones no sistemáticas: 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 traslados transfronterizos de residuos y de los requisitos establecidos en los actos administrativos dictados en dicha 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 ello, el presente Plan tiene como objetivo específico configurar en la comunidad de Castilla-La Mancha 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 dicha materia, que se desarrollará a través de programas anuales.

En los programas anuales, con base en una evaluación de riesgos, que se llevará a efecto en los términos que se indican en el anexo del presente Plan, se concretará el régimen de las inspecciones, en particular, las prioridades específicas de las inspecciones, las inspecciones previstas y los controles a realizar, en su caso, los dispositivos concretos de cooperación entre las autoridades que participen en las inspecciones y los recursos humanos, financieros o de otro tipo que se deberán asignar 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, a lo cual contribuirán tanto las acciones encaminadas a potenciar la formación del personal que desempeñe funciones de inspección, como las actuaciones que pretendan lograr la colaboración y cooperación entre distintas 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 Castilla-La Mancha.

4.2. Ámbito objetivo

El presente plan se aplicará a los traslados de residuos desde o hacia países pertenecientes a la Unión Europea.

4.3 Ámbito de actuación

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

1. Cuando el punto de origen o de destino se encuentre dentro del ámbito territorial plan.
2. Durante el traslado en el interior de la Comunidad autónoma.

4.4. Ámbito temporal, revisión y actualización.

El presente Plan tendrá una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024, si bien se revisará, en todo caso, en el tercer año de vigencia y se actualizará siempre que las circunstancias lo requieran.

5.- objetivos y 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, en su caso, 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 13 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, en su caso, controlar actuaciones de traslados transfronterizos de residuos contrarias a la norma, así como los traslados ilícitos de residuos, con especial énfasis a 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 los que se disponga de menor información.
- Lograr 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 Castilla-La Mancha 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 en los programas anuales, teniendo en cuenta el resultado de la evaluación de riesgos de acuerdo a lo establecido en la metodología descrita en el anexo I del presente Plan que abarcará los flujos de residuos y fuentes de traslados ilícitos específicos y tendrá en cuenta, cuando proceda 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.

En cada uno de los programas se asignará un porcentaje de inspección a cada nivel de prioridad (alta, media o baja) que determinará 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.

6.- Información indicativa sobre las inspecciones previstas

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

En cualquier caso, se incluirán:

- a) Inspecciones sistemáticas o prefijadas en operadores que importen/exporten residuos desde o hacia los estados miembros de la Unión Europea. La selección se hará en función de la prioridad de inspección determinada conforme se ha establecido en el apartado 5.2.
- b) Inspecciones sistemáticas o prefijadas de transfronterizos en tránsito por la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha. Este tipo de inspección serán determinadas en cada programa anual en función de los medios humanos disponibles. Se determinará un número mínimo de jornadas de trabajo dedicadas a inspecciones en tránsito. En la realización de estas jornadas habrá de tenerse en cuenta la información disponible sobre los traslados transfronterizos en la región. El número y tipología de las inspecciones se indicarán en el programa anual.

El procedimiento de inspección podrá desarrollarse en las siguientes fases:

- Fase preparatoria, en la que 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 al órgano competente a los efectos de iniciar el correspondiente expediente sancionador, si procede. Además, esta fase podrá comprender la realización del correspondiente informe de inspección.

7.- Autoridades, competencias, recursos y personal que participa en las inspecciones

7.1 Autoridades

La autoridad competente en materia de control e inspección de traslados transfronterizos de residuos en la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha es la Dirección General de Economía Circular.

7.2 Tareas asignadas

De acuerdo a lo indicado en el artículo 12 de la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados, corresponde a las comunidades autónomas, entre otras, las siguientes funciones:

- 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 hacia países de la Unión Europea, regulados en el Reglamento (CE) número 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, la inspección, y en su caso, sanción derivada del citado traslado.
- El ejercicio de la potestad de vigilancia e inspección, y la potestad sancionadora en el ámbito de sus competencias.

Sobre esta base, por lo que se refiere a la comunidad de Castilla-La Mancha se establecen las competencias establecidas por las siguientes normas:

- Decreto 87/2019, de 16 de julio, por el que se establece la estructura orgánica y las competencias de la Consejería de Desarrollo Sostenible.

7.3 Recursos destinados a la ejecución del plan de inspección

Los recursos humanos, destinados a la ejecución del plan de inspección estarán compuestos por:

- a) Personal funcionario de la dirección general con competencias en materia de inspección ambiental y de las correspondientes delegaciones provinciales.
- b) Personal de otros organismos con competencia en materia de inspección en virtud de los convenios o acciones conjuntas que la consejería pueda establecer con ellos.

Como complemento de los anteriores, para la ejecución del presente Plan podrá contarse, en su caso, con el apoyo del personal de encomiendas de gestión de la consejería competente en materia de inspección ambiental. En cada programa anual se indicarán los efectivos reales con los que 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, en su caso, en los programas anuales.

8.- Dispositivos de cooperación entre las autoridades que participen 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 al ministerio competente en materia de medio ambiente las siguientes:

- Autorizar los traslados de residuos desde o hacia 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 tránsito a efectos de lo dispuesto en el artículo 53 del Reglamento (CE) número 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 el fin de mejorar la efectividad de las inspecciones en el ámbito de traslados transfronterizos de residuos se considera imprescindible la cooperación entre las distintas autoridades con competencias en la materia.

En este sentido, se identificará a 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 ámbito del intercambio de información y de buenas prácticas. Todo ello, 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 forma que oficialmente se establezca para cada caso.

La coordinación entre la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha y otras comunidades autónomas y/o con el ministerio competente en medio ambiente estará asegurada a través de la red Redia, red de inspección ambiental. Esta red es un instrumento para la cooperación e intercambio de experiencias 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.

Para la ejecución de las actuaciones de inspección y control de los traslados transfronterizos, será considerada la necesidad de establecer una cooperación y coordinación con el cuerpo de Agentes Medioambientales de Castilla-La Mancha, las unidades de Policía Local de los diferentes ayuntamientos de Castilla-La Mancha y el Seprona.

Particularmente, para las inspecciones que se realicen en carretera para los traslados transfronterizos en tránsito por el territorio de la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha es preciso coordinarse con los cuerpos del Seprona y/o de la Guardia civil de tráfico por lo que previo a la realización de la inspección, se informará a dichos cuerpos de la misma y se solicitará su colaboración.

9.- Seguimiento y evaluación del plan

El seguimiento y la evaluación del presente plan y de los programas que lo desarrollen se realizará mediante una memoria anual, que será el principal medio para evaluar el grado de cumplimiento de la normativa ambiental y la eficacia de las inspecciones realizadas.

A partir de las inspecciones ambientales realizadas en el periodo correspondiente a cada uno de los programas anuales de inspección, se elaborarán los siguientes indicadores que deberán incluirse en la memoria anual:

a) En cuanto al seguimiento de indicadores del grado de cumplimiento del Reglamento 1013/2006 en instalaciones inspeccionadas:

- Número de instalaciones que incumplen el Reglamento 1013/2006 respecto al número de instalaciones visitadas.

b) En cuanto al seguimiento de indicadores del grado de cumplimiento del Reglamento 1013/2006 en tránsito:

- Número de vehículos que incumplen el Reglamento 1013/2006 respecto al número de vehículos inspeccionados que transportan residuos.

Por lo tanto, la memoria anual constituirá el medio para la mejora continua y la creación de capacidad a desarrollar durante el año.

Las conclusiones nos permitirán conocer si hemos logrado cumplir con los objetivos de los programas anuales, tanto cualitativos como cuantitativos y detectar los problemas que se hayan presentado durante su desarrollo, con el único objetivo de mejorar la actuación inspectora en el futuro.

Anexo 1. Criterios de análisis de riesgo y determinación de prioridades de inspección para el traslado transfronterizo de residuos

1. Objeto y alcance

El objeto principal es establecer la metodología para la evaluación de los riesgos inherentes al conjunto de la actividad de traslado transfronterizo de residuos, de forma que se asegure en Castilla-La Mancha el cumplimiento con las obligaciones impuestas en el Reglamento (CE) nº 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

En 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 se presentan las siguientes premisas:

- Se realiza en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (UE) Nº 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014.
- Parte de la información existente en el momento, poniendo a disposición del órgano ambiental un procedimiento que facilite su análisis.
- Contempla 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 destino, en los operadores e instalaciones en las que finaliza 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 total anual de residuos que es objeto de traslado transfronterizo de residuos.
- Valora el número de traslados transfronterizos de residuos que se ha efectuado en los dos últimos años, así como la vía y el medio de transporte.
- Tiene en cuenta el impacto potencial y real de las instalaciones que importan o exportan residuos sobre la salud de las personas y el medio ambiente, considerando el riesgo ambiental intrínseco de la empresa en función del tipo de actividad que desarrolla.
- Considera la incidencia que sobre el riesgo tiene el destino final del traslado transfronterizo de residuos, en función de que este sea la valorización o la eliminación.
- Analiza la participación del titular de la actividad o instalación en algún sistema de gestión medioambiental (EMAS o ISO 14000), considerándola una práctica encaminada a mejorar el comportamiento medio ambiental de la actividad o instalación.
- Valora el historial desde los dos últimos años con referencia al 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.

Teniendo esto en cuenta, el primer paso para la realización de la evaluación de riesgos, consiste en identificar aquellos operadores que hayan realizado algún movimiento de traslado transfronterizo de residuos objeto de este Plan, en los dos años anteriores al referido en el Programa de inspección. Para ello, se partirá de la información disponible en la Dirección General de Economía Circular, en concreto:

- Documentos de movimiento según el Anexo IB del Reglamento (CE) número 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento 1379/2007, de 26 de noviembre de 2007, para traslados de residuos sometidos al procedimiento de notificación y autorización previa.

- Información aportada a través de los documentos según el anexo VII del Reglamento (CE) número 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento 1379/2007, de 26 de noviembre de 2007.
- Información procedente del archivo cronológico para aquellos operadores que utilizan plataforma telemática ACRO.
- Memorias resúmenes del archivo cronológico, que presentan los gestores de residuos de forma anual de acuerdo al artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Información procedente de denuncias e inspecciones.

3. Metodología de evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos

A los operadores obtenidos del punto anterior se les aplica la metodología de la evaluación de riesgos que se explica en este apartado. En Castilla-La Mancha se basa en el método IRAM (Integrated Risk Assessment Method) desarrollado en la red europea Impel, donde se define el riesgo como el impacto potencial de la actividad desarrollada sobre el medio ambiente o la salud de las personas, teniendo en cuenta el grado de cumplimiento de normativa por el operador y la gestión ambiental que realiza.

Todos los métodos se basan sobre el siguiente principio: $\text{Riesgo} = \text{Efecto} \times \text{Probabilidad}$.

El efecto o magnitud del daño depende de la fuente (en nuestro caso instalación IPPC) y del receptor (vulnerabilidad del medio) y se representa por criterios de impacto (CI).

La probabilidad es función del comportamiento del operador, esto es, de su nivel de cumplimiento legislativo, de su gestión ambiental, de su actitud, etc. Se representa por criterios de operador (CO).

En Castilla-La Mancha se ha establecido que todos los criterios tienen el mismo peso inicial a efectos de cálculo. A continuación, se describen los criterios utilizados, cuya selección se basa, no solo en criterios técnicos sino, entre otras cosas, en la disponibilidad de datos.

3.1 Criterios de impacto

La severidad o magnitud del daño se va a representar mediante el desarrollo de los siguientes Criterios de Impacto:

- Peligrosidad del residuo trasladado.
- Cantidad de residuos trasladados anualmente.
- Número de traslados anuales.
- Modo de transporte
- Grado de incidencia ambiental.
- Destino final de los residuos.

Todos los criterios de impacto (CI) se calculan mediante puntuación de 1 a 5 (representando 1 el valor mínimo de riesgo y 5 el máximo).

a. Peligrosidad del residuo trasladado

La citada metodología realiza la estimación de una puntuación para fuentes de riesgo-sustancia, que relaciona el tipo de sustancia con la cantidad. Eso es, se valoran las propiedades de los residuos y su cantidad de la siguiente manera.

En relación a las propiedades de los residuos, se distingue entre residuo peligroso y no peligroso según las definiciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Se asigna la siguiente valoración:

Tabla 1. Valoración por peligrosidad del residuo trasladado

| Peligrosidad residuo trasladado | Valoración |
|---------------------------------|------------|
| Residuo peligroso | 3 |
| Residuo no peligroso | 1 |

b. Cantidad del residuo trasladado anualmente

En función de las cantidades de residuos trasladados anualmente se valora de la siguiente forma:

Tabla 2. valoración por cantidad de residuos trasladados

| Cantidad de residuos trasladados anualmente (t) | Valoración |
|---|------------|
| >3000 (*) | 5 |
| 2000-3000 (*) | 4 |
| 1000-1999 (*) | 3 |
| 500-999 (*) | 2 |
| <500 (*) | 1 |

(*) Estas cifras deberán adaptarse a los movimientos reales pudiendo modificarse los intervalos si se considera apropiado.

c. Número de movimientos

El método valora el número de movimientos realizados anualmente, con base en 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, siendo 1 el que menor probabilidad implica y 5 el que más.

Tabla 3. Valoración por número de traslados anuales

| Número traslados anuales | Valoración |
|--------------------------|------------|
| > 40 (*) | 5 |
| 30- 39 (*) | 4 |
| 20-29 (*) | 3 |
| 10-19 (*) | 2 |
| <10 (*) | 1 |

(*) Estas cifras deberán adaptarse a los movimientos reales pudiendo modificarse los intervalos si se considera apropiado.

d. Modo de transporte

En este apartado se valora el modo de transporte en función de los accidentes o incidentes que pueden ocurrir. 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.

En la tabla 4 se establece el criterio adoptado, siendo 1 el que menos riesgo implica y 5 el que más.

Tabla 4. valoración por modo de transporte

| Calificación del modo de transporte | Valoración |
|-------------------------------------|------------|
| Mixto | 5 |
| Por carretera | 3 |
| Por ferrocarril | 1 |

e. 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, la 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.

En la tabla 5 se establece el criterio adoptado, siendo 1 el que menos riesgo implica y 5 el que más.

Tabla 5. valoración grado de incidencia ambiental

| Grado de evaluación ambiental | Valoración |
|-------------------------------|------------|
| AAI (RD Legislativo 1/2006) | 5 |
| Gestores (Ley 22/2011) | 3 |
| Otras. Comunicación ambiental | 1 |

f. Destino final de los residuos

Este criterio valora la incidencia que puede suponer el destino 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. Se estima que se producirá una mayor incidencia y, por ello, un mayor riesgo, en los traslados transfronterizos de residuos destinados a eliminación, que en los traslados que tienen como destino la valorización.

En la tabla 6 se establece el criterio adoptado, siendo 1 el que menor riesgo implica y 5 el que más.

Tabla 6. Valoración destino final de los residuos

| Destino final | Valoración |
|---------------|------------|
| Valorización | 1 |
| Eliminación | 5 |

3.2 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 relaciona 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 calculan mediante una puntuación de: -1, 0, +1, siendo -1 = bueno, disminuye el nivel de riesgo, 0 = moderado, no modifica el nivel de riesgo y 1 = malo; aumenta el nivel de riesgo.

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 (EMAS o ISO 14000). Se estima que la declaración ambiental o la certificación de los sistemas de gestión medioambiental de una actividad suponen un modo de control y de gestión del riesgo ambiental de esta. Asimismo, se considera que ponen de manifiesto una actitud 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. Recibiendo la peor valoración aquellas actividades o instalaciones que no cuenten con sistema ambiental alguno.

Tabla 7. Valoración por sistema de gestión ambiental

| Sistema de gestión ambiental | Valoración |
|------------------------------------|------------|
| ISO 14000 y EMAS | -1 |
| No tiene sistema o sin información | 0 |

b. Actitud del operador

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

En la tabla 8 se establece los criterios a adoptar para aplicarlos

Tabla 8. valoración actitud del operador

| Actitud del operador | Valoración |
|---|------------|
| Reacción proactiva. Reacción inmediata del operador ante cualquier desviación o incidencia interna, notificación inmediata al órgano ambiental de dichas incidencias, anticipándose a la necesidad de que la Administración le requiera que actúe. | -1 |
| Reacción correcta. Respuesta en plazo a los requerimientos o llamadas del órgano ambiental. | 0 |
| Reacción lenta o negativa. Respuesta a los requerimientos o llamadas del órgano ambiental fuera de plazo. Actitud no colaborativa durante las inspecciones. | +1 |

c. Datos de traslados ilícitos

Este criterio de operador valora el número de intercepciones de traslados ilícitos de residuos realizados. En la tabla 9 se establece los criterios a adoptar para aplicarlos.

Los traslados ilícitos serán considerados los indicados en el 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 un modo que no aparezca especificado materialmente en los documentos de notificación o de movimiento
- De un modo que dé lugar a una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional
- De modo contrario a los artículos 34, 36, 39, 40, 41 y 43 del señalado Reglamento (CE) 1013/2006 [1].
- De forma que, en relación con los traslados de residuos a 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 un modo no especificado concretamente en el documento que figura en el anexo VII.

Tabla 9. Valoración traslados ilícitos

| Intercepciones | Valoración |
|------------------------|------------|
| Ninguna intercepción | 0 |
| 1 o más intercepciones | +1 |

d. 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 ge-

neral. Para ello, se valoran los expedientes sancionadores resueltos y firmes durante el periodo de dos años 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, montes, etc., así como los que guarden relación con la evaluación, prevención y calidad ambiental, entre los que se incluirán los tramitados en materia de residuos, autorización ambiental, contaminación atmosférica, evaluación de impacto ambiental, etc.

En la tabla 10 se establece los criterios a adoptar para aplicar dicho criterio.

Tabla 10. Valoración expedientes sancionadores de carácter medioambiental

| Resultado inspecciones | Valoración |
|--|------------|
| Inspección en 2018-2019 sin deficiencias | -1 |
| Sin inspección en 2018-2019 | 0 |
| Inspección Documental o In situ en 2018-2019 que deriva en sancionador | +1 |

e. 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 dos años anteriores a la evaluación de riesgos. Al 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 relevante indicador de una gestión ambiental muy deficiente o muy incorrecta, y, por ello, 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 establece los criterios a adoptar para aplicarlos.

Tabla 11. Valoración delitos contra el medio ambiente cometidos

| Delitos contra el medio ambiente cometidos | Valoración |
|--|------------|
| Ninguno | -1 |
| Alguno | + 1 |

4. Aplicación de la metodología. Determinación de índice y categoría de riesgo y prioridad de inspección

En este apartado se definen las operaciones que procede realizar para obtener el índice de riesgo desde los criterios de impacto y los criterios de operador.

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 realizar la media aritmética de los criterios de operador se redondea por su proximidad a los valores: -1, 0 y +1.

2º En segundo lugar, el valor obtenido (-1, 0 y +1) es aplicado a cada criterio de impacto para corregirlo, esto 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 lo indicado, se determina el índice de riesgo inicial. Para ello, se selecciona el criterio de impacto que mayor valor absoluto tenga. (Puede ocurrir que haya varios criterios de impacto en los que coincida el mayor valor).

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

i) Si solo hay un criterio de impacto corregido con mayor valor absoluto, se vuelven a corregir todos los criterios de impacto disminuyéndolos 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.

3° Obtenido el índice de riesgo, se aplica la tabla 12 para determinar la categoría de riesgo

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 su traslado a prioridad de inspección de la siguiente manera:

Tabla 12. Determinación de categoría de riesgo

| Índice de riesgo | Categoría de riesgo | Prioridad de inspección |
|------------------|---------------------|-------------------------|
| 1 | Bajo | Baja |
| 2 | | |
| 3 | Medio | Media |
| 4 | | |
| 5 | Alto | Alta |