

- Decreto 6/2012, de 17 de enero, aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.
- Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.
- Decreto 18/2015, de 27 de enero, por el que se aprueba el Reglamento que regula el régimen aplicable a los suelos contaminados.
- Decreto 334/2012, de 17 de julio, por el que se regulan las entidades colaboradoras en materia de Calidad Ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Decreto 109/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Vertidos al Dominio Público Hidráulico y al Dominio Público Marítimo-Terrestre de Andalucía.
- Decreto 68/2009, de 24 de marzo, por el que se regulan las disposiciones específicas para la aplicación de la normativa comunitaria y estatal en materia de subproductos de origen animal no destinados a consumo humano en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

## ANEXO II

### METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EL ÁMBITO DE LA INSPECCIÓN DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS

#### 1. Objeto.

El Reglamento (CE) núm. 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, establece en su artículo 50 que los Estados miembros garantizarán que se han establecido en su territorio planes de inspección basados en una evaluación de riesgos que abarque flujos de residuos y fuentes de traslados ilícitos específicos y tenga 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.

El Plan Integral de Inspección en materia de calidad ambiental de Andalucía (PIDIA 2020-2025) fue aprobado mediante la Resolución de 30 de abril de 2020, de la Dirección General de Calidad Ambiental. El Anexo II de dicho Plan constituye la Metodología de evaluación de riesgos en el ámbito de la inspección de traslados transfronterizos de residuos. De la experiencia adquirida tras años de aplicación, y a su vez, atendiendo a la entrada en vigor de nueva la normativa de carácter nacional en materia de residuos, se ha considerado necesario revisar la metodología de evaluación de riesgos. Ésta metodología se ha desarrollado, en base al análisis sistemático de los riesgos inherentes al traslado de residuos, y asegura el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (CE) núm. 1013/2006, de 14 de junio de 2006, determinando el número mínimo de inspecciones exigidas, incluidos los controles físicos en establecimientos, empresas, agentes y negociantes y traslados de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes. Su revisión se ha desarrollado de forma colaborativa por el Servicio de Inspección Ambiental, el Servicio de Residuos y Calidad del Suelo, y el asesoramiento técnico de la Agencia de Medio Ambiente y Agua (AMAYA).

La evaluación de riesgos tiene en cuenta la información disponible de los dos últimos años anteriores al año la programación de las inspecciones y se aplicará de forma anual, revisándose a medida que se tenga más información sobre posibles traslados de residuos.

#### 2. Ámbito de aplicación y alcance.

El ámbito de aplicación de esta metodología se circunscribe a todos los operadores y flujos de residuos que intervengan en el traslado transfronterizo de residuos, desarrollándose en el marco del Plan Integral de Inspección en materia de calidad ambiental de Andalucía 2020-2025 (PIDIA). En concreto, esta Metodología es uno de los instrumentos por los que se desarrolla la línea de actuación LA.2.1 dentro del objetivo

00298862

específico OE.2. que trata de la realización de las intervenciones ejecutivas contempladas en los artículos 50 y 51 del Reglamento (CE) núm. 1013/2006, de 14 de junio de 2006, ya que el establecimiento de la metodología de evaluación de riesgos fija el sistema de gestión de las prioridades de las inspecciones programadas que serán contempladas en los Programas de Inspección anuales por los que se ejecutará el PITTRA.

En su desarrollo se ha tenido en cuenta todo el proceso de traslado transfronterizo de residuos, considerándose las fases siguientes:

- a) Operadores e instalaciones que inician el traslado (punto de origen).
- b) Traslado propiamente dicho, que incluye el tránsito de los residuos por las siguientes vías: terrestres, incluyendo todas las categorías de carreteras y ferrocarril; marítima y vía aérea.
- c) Operadores e instalaciones que finalizan el traslado, incluidas la valorización o la eliminación intermedias o definitivas (punto de destino).

Teniendo en cuenta los hitos anteriores y las posibles fuentes de información disponibles se ha particularizado dicha metodología según se trate de operadores/instalaciones o, traslado de residuos propiamente dicho.

### 3. Metodología de evaluación de riesgos.

La metodología de evaluación de riesgos desarrollada está basada en la metodología IRAM (Integrated Risk Assessment Method), en las orientaciones consensuadas dentro del grupo de trabajo constituido en la Red de Inspección Ambiental (REDIA), y en las conclusiones establecidas en el documento «Planificación de inspección de traslados de residuos» (Report number: 2015/04-2016/05), elaborado por la red IMPEL (European Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law).

El método considera el riesgo como el impacto potencial de la actividad sobre el medio ambiente o la salud, cuando el operador o establecimiento no cumple con las normas ambientales o las condiciones del permiso. El riesgo se define como la combinación de la probabilidad de ocurrencia o grado de certeza sobre un acontecimiento futuro y por otro lado, la magnitud del daño o severidad que sufre un agente vulnerable.

$$\text{Riesgo} = \text{Efecto} * \text{Probabilidad}$$

Así, la magnitud del daño o consecuencia se estima mediante los criterios de impacto inherentes al traslado de residuos y, la probabilidad de ocurrencia se relaciona directamente con el comportamiento del operador, valorándose mediante los criterios de comportamiento del operador.

Por lo tanto, la evaluación del riesgo medioambiental asociado al traslado transfronterizo de residuos se obtendrá en función de la categoría de impacto obtenida y de la valoración del comportamiento del operador. A partir de dicha evaluación se determinará el número mínimo de inspecciones exigidas en el correspondiente programa de inspección.

A continuación, se recogen las fuentes de información disponibles, se definen los criterios de impacto y comportamiento del operador, así como la metodología empleada para su valoración. Por último, cabe destacar que tanto la selección de los criterios de impacto como la de los criterios del operador se ha basado no solo en criterios técnicos sino también en la disponibilidad de información.

#### 3.1. Fuentes de información.

Partiendo de las fuentes de información disponibles se constituye el universo a evaluar, entendido como el conjunto de instalaciones/operadores/flujos de residuos obtenidos a partir de la puesta en común y contraste de la información disponible relativa a los traslados transfronterizos de residuos. Estas fuentes pueden ampliarse y mejorarse durante la implantación del Plan Integral de Inspección PIDIA (2020-2025) de acuerdo con lo establecido en el objetivo específico OE.5., relativo a la mejora de los sistemas de información existentes para suministro de los datos necesarios para la ejecución de

la planificación y cumplimiento de la normativa y, el objetivo estratégico OE.6., que versa sobre el impulso de los mecanismos de coordinación y cooperación entre Entidades y Administraciones con competencias en materia de inspección.

Las fuentes de partida son las siguientes:

- Para los traslados de residuos sometidos al procedimiento de notificación y autorización previa por escrito, los documentos de movimiento de traslados transfronterizos según el Anexo IB del Reglamento (CE) núm. 1013/2006, de 14 de junio de 2006, modificado por el Reglamento (CE) núm. 1379/2007, de 26 de noviembre de 2007.

- Para los traslados de residuos sometidos a requisitos de información general, la información aportada a través del documento Anexo VII que debe acompañar a los traslados de residuos. Dicha información debe ser suministrada en el caso de salidas por el notificante y en el caso de entradas por el destinatario, según artículo 32.6 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

La información anterior será contrastada y completada con otras comunicaciones tales como denuncias e informes de inspección disponibles en la Consejería que ostente las competencias de medio ambiente. Algunos ejemplos serían:

- Información procedente de denuncias.
- Información procedente de inspecciones realizadas.
- Informes trimestrales de traslados transfronterizos.
- Cualquier otra fuente que pueda aportar información adicional.

### 3.2. Metodología de evaluación para establecimientos, empresas, agentes y negociantes.

Esta metodología de evaluación de riesgos se aplicará a:

- Notificantes-exportadores con instalación o sede social en España cuando el traslado transfronterizo tiene origen en Andalucía.

- Instalaciones de eliminación/valorización de residuos, cuando el traslado transfronterizo tiene como destino Andalucía.

- Importadores-destinatarios del traslado con instalación o sede social en España, en el caso de ser distinto a la instalación gestora de destino.

De acuerdo con lo anterior, el universo a evaluar quedará constituido por las instalaciones/negociantes/agentes que hayan importado/exportado residuos a países UE, obteniéndose este a partir de las siguientes fuentes de datos, y siendo «n» la anualidad en la que se realiza la programación de las inspecciones y «n-1», «n-2» las anualidades en las que se realiza la evaluación de riesgos:

Anualidad anterior a la de programación de la inspección, en adelante, año (n-1):

Documentación disponible a 30 de septiembre:

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

- Información aportada a través del documento Anexo VII para los traslados de residuos sometidos a requisitos de información general.

- Información procedente de denuncias.
- Información procedente de inspecciones realizadas.
- Informes trimestrales de traslados transfronterizos.
- Cualquier otra fuente de información que pueda aportar datos.

Anualidad correspondiente a dos antes a la de programación de la inspección, en adelante, año (n-2):

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

• Información aportada a través de los documentos de los Anexos VII para los traslados de residuos sometidos a requisitos de información general.

- Información procedente de denuncias.
- Información procedente de inspecciones realizadas.
- Informes trimestrales de traslados transfronterizos.
- Cualquier otra fuente de información que pueda aportar datos.

### 3.2.1. Criterios de impacto.

Tal y como se describe anteriormente, la magnitud del daño se va a representar mediante el desarrollo de los siguientes criterios de impacto (CI). Todos los criterios, excepto el correspondiente al número de movimientos realizados, se calculan mediante puntuación de 1 a 5, representando 1 el valor mínimo y 5 el valor máximo de peligrosidad, aplicándoseles la misma ponderación a la hora de calcular la importancia del daño.

- CI.1. Peligrosidad y origen del residuo. Este criterio tiene en cuenta la naturaleza del residuo trasladado diferenciando entre residuos peligrosos y no peligrosos, y el origen de los residuos en el caso de residuos municipales mezclados (LER 20 03 01) durante los dos años anteriores a la programación de las inspecciones.

Se considera residuo peligroso aquel que presente una o varias de las características peligrosas enumeradas en el Anexo I de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y aquel que pueda aprobar el Gobierno de conformidad con lo establecido en la normativa europea o en los convenios internacionales de los que España sea parte, así como los recipientes o envases que los hayan contenido.

En la tabla 1 se establece el criterio adoptado.

PELIGROSIDAD DEL RESIDUO TRASLADADO	VALORACIÓN
Residuo peligroso	5
Residuo no peligroso	1
Residuos municipales mezclados	5

Tabla 1. VALORACIÓN PELIGROSIDAD DEL RESIDUO TRASLADADO

A efectos de la evaluación de riesgos, se considerará la situación más desfavorable si la instalación/operador gestiona distintos tipos de residuos.

- CI.2. Cantidad total de residuos trasladados. Este criterio valora la cantidad de residuos trasladada en los dos últimos años, existiendo una relación directa entre la cantidad de residuos transportados y el riesgo ambiental.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 2.

CANTIDAD DE RESIDUO TRASLADADO (t) (*)	VALORACIÓN
> 5000	5
5000 - 2000	4
1999 - 500	3
499 - 100	2
< 100	1

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

Tabla 2. VALORACIÓN CANTIDAD DE RESIDUOS TRASLADADOS

A efectos de la valoración, se considerarán las cantidades asociadas a cada una de las fuentes de datos disponibles y utilizadas para la configuración del universo a evaluar, de tal manera que para cada instalación/operador se considerará la cantidad máxima según la tipología de residuos, peligrosos o no peligrosos y, según sean importados o exportados, de la siguiente manera:

Año (n-2):

Residuos peligrosos importados ( $RP_{IMP(n-2)}$ ):

- Suma de cantidades consignadas en documentos de movimientos de traslados transfronterizos.

Residuos peligrosos exportados ( $RP_{EXP(n-2)}$ ):

- Suma de cantidades consignadas en documentos de movimientos de traslados transfronterizos.

Residuos no peligrosos importados ( $RNP_{IMP(n-2)}$ ). Suma de:

- Suma de cantidades comunicadas en documentos de movimientos de traslados transfronterizos (para residuos municipales mezclados), y
- Suma de cantidades consignadas en documentos Anexo VII.

Residuos no peligrosos exportados ( $RNP_{EXP(n-2)}$ ). Suma de:

- Suma de cantidades comunicadas en documentos de movimientos de traslados transfronterizos (para residuos municipales mezclados), y
- Suma de cantidades consignadas en documentos Anexo VII.

Así, la cantidad total de residuos correspondiente a la anualidad (n-2) es:

$$\text{Cantidad}_{(n-2)} = RP_{IMP(n-2)} + RP_{EXP(n-2)} + RNP_{IMP(n-2)} + RNP_{EXP(n-2)}$$

Año (n-1):

Residuos peligrosos importados ( $RP_{IMP(n-1)}$ ):

- Suma documentos movimiento de traslados transfronterizos.

Residuos peligrosos exportados ( $RP_{EXP(n-1)}$ ):

- Suma documentos movimiento de traslados transfronterizos.

Residuos no peligrosos importados ( $RNP_{IMP(n-1)}$ ):

- Suma de cantidades recogidas en documentos de movimientos de traslados transfronterizos (para residuos municipales mezclados), y
- Suma de cantidades que figuran en documentos Anexo VII.

Residuos no peligrosos exportados ( $RNP_{EXP(n-1)}$ ):

- Suma de cantidades recogidas en documentos de movimientos de traslados transfronterizos (para residuos municipales mezclados), y
- Suma de cantidades que figuran en documentos Anexo VII.

$$\text{Cantidad}_{(n-1)} = RP_{IMP(n-1)} + RP_{EXP(n-1)} + RNP_{IMP(n-1)} + RNP_{EXP(n-1)}$$

Por tanto, la cantidad de residuos a valorar correspondiente a las dos últimas anualidades es:

$$\text{Cantidad residuos: Cantidad (n-2) + Cantidad (n-1)}$$

- CI.3. Número total de movimientos realizados. El método valora el número de movimientos realizados en los 2 últimos años. Este criterio considera que a mayor número de movimientos o traslados, existe una mayor incidencia y riesgo ambiental. Además, en el caso de traslados realizados sin haber cumplido las correspondientes obligaciones de suministro de información se considera que han realizado el máximo número de movimientos, aumentando la probabilidad de ocurrencia de accidentes, así como de actuaciones ilícitas.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 3.

NÚMERO DE TRASLADOS (*)	VALORACIÓN
Serie incompleta (**)	6
>300	5

00298862

NÚMERO DE TRASLADOS (*)	VALORACIÓN
300 - 150	4
149 - 75	3
74 - 12	2
<12	1

(\*) Estas cifras deberán adaptarse a las cantidades reales pudiendo modificarse los intervalos si se considera oportuno.

(\*\*) Se analizarán las series de movimientos de traslados transfronterizos con documentos de Anexo IB que sean incompletos respecto al último movimiento recibido, se valorará con 6 puntos aquellas instalaciones/operadores en cuyas series falten al menos 3 numeraciones.

Tabla 3. VALORACIÓN NÚMERO DE TRASLADOS REALIZADOS

Las fuentes de información que se van a utilizar son:

- Documentos de movimientos de traslados transfronterizos Anexo IB y documentos de Anexo VII de los años (n-1) y (n-2).

- CI.4. Tratamiento final de los residuos. Este criterio valora la incidencia ambiental que puede suponer el destino final de los residuos a trasladar, en virtud de la jerarquía establecida en el artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Así, considera 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.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 4.

DESTINO FINAL	VALORACIÓN
Eliminación	5
Valorización	1

Tabla 4. VALORACIÓN TRATAMIENTO FINAL DE LOS RESIDUOS

A efectos de valoración, se considerará la situación más desfavorable si se han llevado a cabo traslados con distintos destinos finales.

Fuentes de información:

- Documentos de movimientos de traslados transfronterizos Anexo IB y documentos de Anexo VII, años (n-1) y (n-2).

- CI.5. Grado de incidencia ambiental. Este apartado tiene en cuenta el grado de incidencia ambiental de las actividades o instalaciones ya definidas en el punto 3.2. El riesgo ambiental intrínseco de la empresa se valora en función del tipo de actividad que desarrolla, la cual tiene su reflejo en el instrumento de prevención y control de aplicación de acuerdo con la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

El criterio adoptado se desarrolla en la siguiente tabla.

Instrumento de prevención ambiental	VALORACIÓN
Autorización ambiental integrada (AAI)	5
Autorización ambiental unificada (AAU), Autorización ambiental unificada simplificada (AAUS) o autorización de gestión de residuos	3
Resto de instrumentos de prevención y control	1

Tabla 5. VALORACIÓN INSTRUMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL

### 3.2.2. Criterios de operador.

La probabilidad de ocurrencia del riesgo está en relación directa con el comportamiento del operador (CO), el cual se representa a través de los criterios de operador que se relacionan a continuación. Estos criterios pueden ser puntuados como -1 (bueno) y +1 (malo).

Se ha considerado que todos estos criterios tienen el mismo peso inicial a los efectos de cálculo.

El resultado del comportamiento del operador es la media de los criterios aplicados, redondeando hasta la segunda cifra decimal.

- CO.1. Indicios de traslados ilícitos o irregulares. Este criterio valora la existencia de posibles traslados irregulares detectados y/o traslados de residuos realizados de los que no consta suministro de la información establecida legalmente.

A continuación se detallan los posibles casos que se pueden dar:

• CO.1.A. Se considera posible traslado ilícito si los documentos de notificación son incompletos. Se consideran documentos incompletos aquellos que no tengan cumplimentadas las siguientes casillas con información considerada esencial:

◦ Anexo 1B. Casilla 3. Notificante-Exportador; Casilla 5. Cantidad efectiva; Casilla 9. Productor del residuo; Casilla 11. Operaciones de eliminación-valorización; Casilla 14. Identificación del residuo. Casilla 15. Declaración y firma del exportador/notificante-generador/productor.

◦ Anexo VII. Casilla 1. Persona que organiza el traslado; Casilla 3. Cantidad efectiva; Casilla 6: Productor del residuo; Casilla 8. Operaciones de tratamiento; Casilla 10. Identificación del residuo; Casilla 12. Declaración y firma de la persona que organiza el traslado.

◦ También se considerarán traslados ilícitos aquellos traslados cuyas cantidades de residuos o plazos temporales se hayan excedido, en relación a lo autorizado y aquellos que traslados en los que no concuerde la información esencial indicada en los Anexos IA y 1B.

También se aplicará esta categoría si se trata de un posible traslado ilícito, de acuerdo con la definición establecida en el artículo 2.35 del Reglamento (CE) 1013/2016, de 13 de junio. En concreto los que se efectúen:

a) Sin haber notificado a todas las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento, o

b) Sin la autorización de las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento, o

c) Habiendo obtenido la autorización de las autoridades competentes afectadas mediante falsificación, tergiversación o fraude, o

d) De un modo que no aparezca especificado materialmente en los documentos de notificación o movimiento, o

e) De un modo que de lugar a una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional, o

f) De modo contrario a los artículos 34, 36, 39, 40, 41 y 43, o

g) 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, o

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;

• CO.1.B. Se consideran posibles traslados irregulares aquellos en los que han detectado no conformidades o incumplimientos en las inspecciones a operadores del traslado o instalaciones en los dos años anteriores al año de la programación de la inspección.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 6.

INDICIOS DE TRASLADOS IRREGULARES	VALORACIÓN
CO.1.A, CO.1.B, o ambos	+1
Ninguno	-1

Tabla 6. VALORACIÓN INDICIOS DE TRASLADOS IRREGULARES

- CO.2. Datos de expedientes sancionadores en materia de traslados transfronterizos de residuos. Este criterio tiene en cuenta la existencia de expedientes sancionadores iniciados o resueltos contra el operador del traslado o instalación ya definida en el punto 3.2, por infracciones en materia de traslados transfronterizos de residuos en los dos años anteriores al año de la realización programación de la inspección.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 7.

EXPEDIENTE SANCIONADOR	VALORACIÓN
Algún expediente sancionador	+1
Ningún expediente sancionador	-1

Tabla 7. VALORACIÓN EXPEDIENTES SANCIONADORES EN MATERIA DE TRASLADOS DE RESIDUOS

- CO.3. Adopción de EMAS. Este criterio valora la implementación voluntaria por parte del operador del traslado o instalación ya definidas en el punto 3.2, operador del sistema de gestión y auditoría medioambiental EMAS. Se estima que la declaración ambiental de una actividad supone un modo de control y de gestión del riesgo ambiental de esta. Asimismo, se considera que pone de manifiesto una actitud responsable por parte del operador y, al mismo tiempo, comprometida con la mejora del comportamiento medioambiental de la actividad o instalación.

Para aplicar este ítem el operador ha debido mantener su registro EMAS en vigor durante la evaluación de riesgos y, las actividades asociadas al traslado transfronterizo de residuos por las que se evalúa deben estar incluidas en el alcance de su sistema de gestión ambiental.

La valoración de este criterio figura en la siguiente tabla:

SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL	VALORACIÓN
No inscrito en EMAS	+1
Inscrito en EMAS	-1

Tabla 8. VALORACIÓN POR SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL EMAS

### 3.2.3. Aplicación de la metodología. Índice de riesgo.

En este apartado se definen las operaciones que procede realizar para obtener el índice de riesgo (IR) a partir de los criterios de impacto y los criterios del operador.

El índice de riesgo (IR) se determina por la suma de la puntuación de los criterios de impacto después de su ponderación con el comportamiento del operador. A partir del índice de riesgo obtenido se establece la categoría de riesgo, que se concreta en tres tipos: riesgo bajo, riesgo medio y riesgo alto, a partir de la cual se obtendrá el número mínimo de inspecciones que se van a realizar.

De acuerdo con lo expuesto, a continuación se describen los pasos a seguir a los efectos de obtener el índice de riesgo:

1.º Se valoran cada uno de los criterios de impacto (CI) definidos anteriormente para un establecimiento, empresa, agente o negociante, obteniéndose una serie de puntuaciones que varían en el rango de 0 a 6.

2.º El comportamiento del operador (CO) se determina realizando la media aritmética de los resultados obtenidos de los criterios del operador. El resultado de realizar la media aritmética de los criterios de operador se redondeará hasta la segunda cifra decimal.

3.º El valor obtenido del comportamiento del operador es aplicado a cada criterio de impacto (CI) para corregirlo, esto es, los criterios de impacto se disminuyen en el caso de obtener un comportamiento del operador de valor negativo, y se aumentan en el caso de obtener un valor positivo.

4.º Una vez corregidos los criterios de impacto de acuerdo con lo indicado, se determina el índice de riesgo como el sumatorio de todos los criterios de impacto corregidos.

5.º Una vez obtenido el índice de riesgo, se determina la categoría de riesgo de acuerdo con la tabla siguiente:

ÍNDICE DE RIESGO	CATEGORÍA DE RIESGO
< 12,00	BAJO
23,00-12,00	MEDIO
> 23,00	ALTO

Tabla 9. DETERMINACIÓN DE LA CATEGORÍA DE RIESGO

### 3.3. Metodología de evaluación para flujos de residuos en tránsito.

Las inspecciones que se van a efectuar durante los traslados de residuos por carretera, en puertos, estaciones de ferrocarril o instalaciones aeroportuarias requieren una adaptación de la metodología de evaluación de riesgos, configurando esta en función de sus particularidades y estando condicionada por las fuentes de información disponibles.

Las inspecciones realizadas durante los traslados in itinere se realizarán mediante campañas de inspección coordinadas con la Guardia Civil, con los Servicios de Vigilancia Aduanera u otras Fuerzas de Seguridad del Estado, Autonómicas o Locales.

La ubicación de los controles se determinará priorizando las rutas con mayor categoría de riesgo, teniendo en consideración los siguientes factores, siempre que sea posible:

- Proximidad de las instalaciones de origen y destino que hayan resultado con mayor riesgo en base a la metodología descrita en el apartado anterior.
- Proximidad a los puertos comerciales, estaciones de ferrocarril o instalaciones aeroportuarias con mayor índice de riesgo, atendiendo a los criterios establecidos en el siguiente apartado.

En cuanto a las fuentes de información se considerarán:

- Documentos de movimiento de traslados transfronterizos según el Anexo IB del Reglamento (CE) núm. 1013/2006, de 14 de junio de 2006, modificado por el Reglamento (CE) núm. 1379/2007, de 26 de noviembre de 2007, para los traslados de residuos sometidos al procedimiento de notificación y autorización previa por escrito.
- Información aportada a través del documento Anexo VII para los traslados de residuos sometidos a requisitos de información general.
- Cualquier otra fuente de información que pueda aportar datos.

De acuerdo con lo anterior, el universo a evaluar quedará constituido por las instalaciones/negociantes/agentes que hayan importado/exportado residuos a países UE, así como su tránsito, obteniéndose este a partir de las siguientes fuentes de datos, y siendo «n» la anualidad en la que se realiza la programación de la inspección y «n-1», «n-2» las anualidades en las que se realiza la evaluación de riesgos. A continuación se establecen los criterios de la evaluación de riesgos en tránsito, que se realizarán respecto a esta información y este ámbito temporal.

#### 3.3.1. Evaluación de riesgos de flujos de residuos en tránsito.

La evaluación de riesgos para inspecciones en tránsito se aplicará a carreteras, puertos, estaciones de ferrocarril e instalaciones aeroportuarias que durante las dos últimas anualidades hayan actuado como punto de entrada, salida o tránsito intermedio de traslados transfronterizos de residuos.

Los criterios de impacto establecidos serán comunes para todos los modos de transporte, recogiendo a continuación:

- Cl.1. Peligrosidad del residuo trasladado. Este criterio tiene en cuenta la naturaleza del residuo trasladado diferenciando entre residuos peligrosos y no peligrosos, y el origen de los residuos en el caso de residuos municipales mezclados (LER 20 03 01).

Se considera residuo peligroso aquel que presente una o varias de las características peligrosas enumeradas en el Anexo I de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, y aquel que pueda aprobar el Gobierno de conformidad con lo establecido en la normativa europea o en los convenios

internacionales de los que España sea parte, así como los recipientes o envases que los hayan contenido.

En la tabla 10 se establece el criterio adoptado.

PELIGROSIDAD DEL RESIDUO TRASLADADO	VALORACIÓN
Residuo peligroso	5
Residuos municipales mezclados	5
Residuo no peligroso	1

Tabla 10. VALORACIÓN PELIGROSIDAD DEL RESIDUO TRASLADADO

A efectos de la evaluación de riesgos, se considerará la situación más desfavorable si se han trasladado distintos tipos de residuos.

- CI.2. Cantidad total de residuos trasladados. Este criterio valora la cantidad de residuos trasladada por esas vías de transporte en los dos últimos años, existiendo una relación directa entre la cantidad de residuos transportados y el riesgo ambiental.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 11.

CANTIDAD DE RESIDUO TRASLADADO (t) (*)	VALORACIÓN
> 5000	5
5000 – 2000	4
1999 – 500	3
499 – 100	2
< 100	1

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

Tabla 11. VALORACIÓN CANTIDAD DE RESIDUOS TRASLADADOS

A efectos de la valoración, se considerarán las cantidades asociadas a cada una de las fuentes de datos disponibles y utilizadas para la configuración del universo a evaluar, de tal manera que se considerará la cantidad máxima según la tipología de residuos, peligrosos o no peligrosos, de la siguiente manera:

$$\text{Cantidad a valorar} = \text{RP} + \text{RNP}$$

siendo,

RP (t): Suma de cantidades trasladadas a través de esa vía de transporte que figura en los documentos de movimientos de traslados transfronterizos correspondientes a las dos últimas anualidades.

RNP (t): Suma de cantidades trasladadas en las dos últimas anualidades a través de esa vía de transporte que figura en:

- Documentos de movimientos de traslados transfronterizos (para residuos municipales mezclados) y/o,
- Documentos Anexo VII.

- CI.3. Número total de movimientos realizados. El método valora el número de movimientos realizados en los dos últimos años por ese eje de transporte. Este criterio considera que a mayor número de movimientos trasladados, existe una mayor incidencia y riesgo ambiental.

El criterio adoptado se muestra en la tabla 12.

NÚMERO DE TRASLADOS (*)	VALORACIÓN
>300	5
300 - 150	4
149 - 75	3

NÚMERO DE TRASLADOS (*)	VALORACIÓN
74 - 12	2
<12	1

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

Tabla 12. VALORACIÓN NÚMERO DE TRASLADOS REALIZADOS

Fuentes de la información:

- Documentos de movimientos de traslados transfronterizos y documentos Anexo VII correspondientes a las dos últimas anualidades.

3.3.2. Aplicación de la metodología. Índice de riesgo.

En este apartado se definen las operaciones que procede realizar para obtener el índice de riesgo (IR) a partir de los criterios de impacto. Se calculará un índice de riesgo para cada uno de los medios de transporte.

El índice de riesgo (IR) se determina por la suma de la puntuación de los criterios de impacto. A partir del índice de riesgo obtenido se establece la categoría de riesgo, que se concreta en tres tipos: riesgo bajo, riesgo medio y riesgo alto, a partir de la cual se determina el número mínimo de inspecciones a realizar.

Así, en primer lugar se valoran cada uno de los criterios de impacto (CI) definidos anteriormente, obteniéndose una serie de puntuaciones que varían en el rango de 0 a 5. El índice de riesgo (IR) se determina como:

$$IR = (CI.1 + CI.2 + CI.3)$$

Una vez obtenido el índice de riesgo, se determina la categoría de riesgo de acuerdo con la tabla siguiente:

ÍNDICE DE RIESGO	CATEGORÍA DE RIESGO
< 8	BAJO
8-13	MEDIO
>13	ALTO

Tabla 13. DETERMINACIÓN DE LA CATEGORÍA DE RIESGO

3.4. Número mínimo de inspecciones.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 50.2 bis del Reglamento (CE) núm. 1013/2006, de 14 de junio, la evaluación de riesgos tendrá como objetivo, entre otras cosas, 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.

Teniendo en cuenta el amplio espectro de establecimientos y operadores cubierto por el Plan de Inspección de Traslados Transfronterizos de Residuos en Andalucía y sus diferentes características, la escasez y dispersión de fuentes de información sistemáticas para detectar posibles flujos de traslados irregulares de residuos, y los medios humanos y técnicos disponibles para la ejecución de estas inspecciones por esta Administración, la determinación del número mínimo de inspecciones se realizará distribuyendo la capacidad inspectora disponible de acuerdo con los resultados obtenidos en la evaluación de riesgos, priorizando las inspecciones a los establecimientos, empresas, agentes, negociantes o flujos de residuos que hayan obtenido una mayor categoría de riesgo y, por otra parte, a las situaciones que se presenten ad hoc, entendidas como inspecciones no programadas, tales como denuncias y quejas, irregularidades detectadas en controles por carretera, puerto o ferrocarril, solicitudes de investigación y apoyo provenientes de otras autoridades intervinientes en los traslados transfronterizos, etc.

En estas circunstancias, la distribución de la capacidad inspectora disponible se realizará anualmente en función de los resultados obtenidos en la evaluación de riesgos y la experiencia acumulada en años anteriores sobre inspecciones ad hoc y de requerimiento de información, determinándose la distribución porcentual de dicha capacidad de acuerdo con la siguiente tabla:

	% INSPECCIONES A REALIZAR EN FUNCIÓN DE LA CAPACIDAD INSPECTORA DISPONIBLE
Inspecciones a establecimientos, empresas, agentes y negociantes con categoría de riesgo alta	100%
Inspecciones a establecimientos, empresas, agentes y negociantes con categoría de riesgo media	SE DETERMINARÁ ANUALMENTE
Inspecciones a establecimientos, empresas, agentes y negociantes con categoría de riesgo baja	SE DETERMINARÁ ANUALMENTE
Inspecciones a flujos de residuos en tránsito con categoría de riesgo alta	100%
Inspecciones a flujos de residuos en tránsito con categoría de riesgo media/baja	SE DETERMINARÁ ANUALMENTE
Inspecciones ad hoc, por denuncias, requerimientos de otras autoridades o derivadas de la realización de controles documentales que requieran información adicional	100%

NOTA: Si dentro de las inspecciones incluidas en el Programa, hubiera alguna que no tenga movimientos o Anexos VII dentro del periodo de inspección, años «n» y «n-1», serán excluidas de ser inspeccionadas.

Tabla 14. DISTRIBUCIÓN DE INSPECCIONES A REALIZAR EN FUNCIÓN DE LA CAPACIDAD INSPECTORA DISPONIBLE