

Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica

RESOLUCIÓ de 4 d'agost de 2021, de la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental, per la qual s'aprova el Programa d'inspecció de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana de l'any 2021.
[2021/8711]

En virtut de l'article 12.4.d de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, en el qual s'estableix que correspon a les comunitats autònomes autoritzar els trasllats de residus des de països o cap a països pertanyents a la Unió Europea, i exercir les funcions d'inspecció i sanció derivades del citat règim de trasllats, amb data 4 de gener de 2017, es va dictar Resolució de la llavors consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural, que aprovava el Pla d'inspecció en matèria de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a les anualitats 2017-2022.

Seguint les directrius d'aquest pla s'aprova, mitjançant aquesta resolució, el Programa d'inspecció de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a l'exercici 2021, amb un període de vigència des de l'1 de gener al 31 de desembre de 2021.

Aquest programa d'inspecció s'estructura en sis apartats amb el contingut que, en síntesi, s'indica a continuació.

Una part introductòria que recull els antecedents i una anàlisi dels moviments que han tingut lloc durant l'any 2020.

En el segon apartat es desenvolupen les activitats dutes a terme durant l'any 2020 i en l'apartat tercer s'exposen de manera succinta els objectius estratègics establits en el Pla d'inspecció de trasllats transfronterers de residus 2017-2022, i es fixen aquells que es troben relacionats amb aquest programa.

Els apartats quart i cinqué fan referència a totes les autoritats implicades i els recursos humans i financers disponibles per a l'execució del programa.

En l'últim apartat es desenvolupa la metodologia per a l'avaluació de riscos i es plasma la seua aplicació en els moviments realitzats durant el 2020, els resultats del qual ajuden a establir la planificació per a l'any 2021.

Per tot el que s'hi ha exposat, i fent ús de les atribucions que em confereixen l'article 38 de la Llei 5/1983, de 30 de desembre, del Consell, en relació amb l'article 10 del Decret 5/2019, de 16 de juny, del president de la Generalitat, pel qual es determinen el nombre i la denominació de les conselleries i les seues atribucions, l'article 128 del Decret 105/2019, del Consell, pel qual s'estableix l'estructura orgànica bàsica de la Presidència i de les conselleries de la Generalitat, així com l'article 13 del Decret 176/2020, de 30 d'octubre, del Consell d'aprovació del Reglament orgànic i funcional de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, i a la vista del que es disposa en l'article 9.2 de la Llei 2/2015, de 2 d'abril de la Generalitat de transparència, bon govern i participació ciutadana de la Comunitat Valenciana, resolc:

Primer

Aprovar el Programa d'inspecció de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a l'anualitat 2021, que figura com a annex a aquesta resolució.

Segon

Adoptar totes aquelles mesures que siguin necessàries per a la difusió del contingut del programa.

Contra aquesta resolució, que no posa fi a la via administrativa, podrà interposar-se recurs d'alçada davant la Secretaria Autònoma d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica en el termini d'un mes a comptar des de l'endemà de la notificació, de conformitat amb el que s'estableix en l'apartat primer de l'article 122, en relació amb els articles 112.1 i 121 i següents de la Llei 39/2015 d'1 d'octubre, del pro-

Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica

RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 2021, de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, por la que se aprueba el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana del año 2021. [2021/8711]

En virtud del artículo 12.4.d 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, con fecha 4 de enero de 2017, se dictó Resolución de la entonces consellera de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, aprobando el Plan de inspección en materia de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para las anualidades 2017-2022.

Siguiendo las directrices de dicho plan se aprueba, mediante la presente resolución, el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para el ejercicio 2021, con un periodo de vigencia desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021.

Este programa de inspección se estructura en seis apartados con el contenido que, en síntesis, se indica a continuación.

Una parte introductoria que recoge los antecedentes y un análisis de los movimientos que han tenido lugar durante el año 2020.

En el segundo apartado se desarrollan las actividades llevadas a cabo durante el año 2020 y en el apartado tercero se exponen de modo sucinto los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos 2017-2022, fijando aquellos que se encuentran relacionados con este programa.

Los apartados cuarto y quinto hacen referencia a todas las autoridades implicadas y los recursos humanos y financieros disponibles para la ejecución del programa.

En el último apartado se desarrolla la metodología para la evaluación de riesgos y se plasma su aplicación en los movimientos realizados durante el 2020, cuyos resultados ayudan a establecer la planificación para el año 2021.

En virtud de cuanto antecede, y en uso de las atribuciones que me confieren el artículo 38 de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, del Consell, en relación con el artículo 10 del Decreto 5/2019, de 16 de junio, del presidente de la Generalitat, por el que se determinan el número y la denominación de las consellerias y sus atribuciones, el artículo 128 del Decreto 105/2019, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las consellerias de la Generalitat, así como el artículo 13 del Decreto 176/2020, de 30 de octubre, del Consell de aprobación del Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, y a la vista de lo dispuesto en el artículo 9.2 de la Ley 2/2015, de 2 de abril de la Generalitat de transparencia, buen gobierno y participación ciudadana de la Comunidad Valenciana, resuelvo:

Primero

Aprobar el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para la anualidad 2021, que figura como anexo a la presente resolución.

Segundo

Adoptar cuantas medidas sean necesarias para la difusión del contenido del citado programa.

Contra esta resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría Autònoma d'Emergència Climàtica y Transició Ecològica en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de conformidad con lo establecido en el apartado primero del artículo 122, en relación con los artículos 112.1 y 121 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del

cediment administratiu comú de les administracions públiques, tot això sense perjudici que s'utilitze qualsevol altra via que considere oportuna.

València, 4 d'agost de 2021.– El director general de Qualitat i Educació Ambiental: Joan Piquer Huerga.

ANNEX

Programa d'inspecció en matèria de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a l'annualitat 2021

Índex

1. Introducció
- 1.1. Antecedents
- 1.2. Anàlisi de moviments de trasllats de residus a la Comunitat Valenciana
2. Memòria d'actuacions en 2020
- 2.1. Inspeccions programades a operadors
- 2.2. Inspeccions programades i no programades en trànsit
3. Inspeccions previstes per al programa 2021
- 3.1. Objectius estratègics i projectes 2021
- 3.2. Projectes d'inspecció 2021
- 3.2.1. Projecte 2021. Inspeccions programades en operadors dels quals disposem d'informació relativa a trasllats
- 3.2.2. Projecte 2021. Inspeccions programades en port
- 3.2.3. Projecte 2021. Inspeccions programades en carretera
- 3.2.4. Projecte 2021. Inspeccions no programades
4. Autoritats implicades i repartiment de tasques
5. Organització dels recursos humans i financers
6. Metodologia d'avaluació de riscos
- 6.1. Objecte
- 6.2. Àmbit d'aplicació i abast
- 6.3. Metodologia d'avaluació de riscos en l'àmbit dels plans d'inspecció de trasllats transfronterers de residus
- 6.3.1. Criteris d'impacte
- 6.3.2. Criteris d'operador
- 6.4. Aplicació de la metodologia
- 6.5. Resultats obtinguts

1. Introducció

1.1. Antecedents

Aquest Programa 2021 s'emmarca en el Pla d'inspecció de trasllats de residus 2017-2022 en el qual la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental centra la seua actuació, principalment en les labors d'inspecció de trasllats transfronterers de residus, com a potestat administrativa i executiva específica.

Els objectius estratègics establits en el Pla d'inspecció són els següents:

– Impulsar en l'àmbit autonòmic el compliment dels objectius establits en la normativa europea en matèria de trasllats de residus, en concret, en el Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny, de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

– Complir els objectius establits en la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, en matèria de trasllats transfronterers de residus.

– Comprovar el grau de compliment de la normativa aplicable en els trasllats transfronterers de residus per part d'establiments, empreses, agents, negocianys i transportistes de residus o en la valorització o eliminació corresponents.

– Detectar i, en el seu cas, controlar actuacions de trasllats transfronterers de residus contràries a la normativa, així com els trasllats il·lícits de residus, amb especial èmfasi a aquells de major risc per al medi ambient i la salut humana tenint en compte les quantitats i perillositat dels residus, els que suposen un major incompliment de la normativa o els que es dispose de menor informació.

– Aconseguir un òptim grau de compliment de la legislació, especialment, mitjançant la prevenció i la informació.

Els objectius estratègics es plasmaran en les inspeccions programades en operadors, les inspeccions programades en trànsit i les inspeccions no programades en operadors i en trànsit.

procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, todo ello sin perjuicio de que se utilice cualquier otra vía que considere oportuna.

València, 4 de agosto de 2021.– El director general de Calidad y Educación Ambiental: Joan Piquer Huerga.

ANEXO

Programa de inspección en materia de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para la anualidad 2021

Índice

1. Introducción
- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Análisis de movimientos de traslados de residuos en la Comunitat Valenciana
2. Memoria de actuaciones en 2020
- 2.1. Inspecciones programadas a operadores
- 2.2. Inspecciones programadas y no programadas en tránsito
3. Inspecciones previstas para el programa 2021
- 3.1. Objetivos estratégicos y proyectos 2021
- 3.2. Proyectos de inspección 2021
- 3.2.1. Proyecto 2021. Inspecciones programadas en operadores de los que disponemos de información relativa a traslados
- 3.2.2. Proyecto 2021. Inspecciones programadas en puerto
- 3.2.3. Proyecto 2021. Inspecciones programadas en carretera
- 3.2.4. Proyecto 2021. Inspecciones no programadas
4. Autoridades implicadas y reparto de tareas
5. Organización de los recursos humanos y financieros
6. Metodología de evaluación de riesgos
- 6.1. Objeto
- 6.2. Ámbito de aplicación y alcance
- 6.3. Metodología de evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos
- 6.3.1. Criterios de impacto
- 6.3.2. Criterios de operador
- 6.4. Aplicación de la metodología
- 6.5. Resultados obtenidos

1. Introducción

1.1. Antecedentes

Este Programa 2021 se enmarca en el Plan de inspección de traslados de residuos 2017-2022 en el que la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental centra su actuación, principalmente en las labores de inspección de traslados transfronterizos de residuos, como potestad administrativa y ejecutiva específica.

Los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de inspección son los siguientes:

– 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, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

– 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 normativa, así como los traslados ilícitos de residuos, con especial énfasis a aquellos de mayor riesgo para el medio ambiente y la salud humana 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.

Los objetivos estratégicos se plasmarán en las inspecciones programadas en operadores, las inspecciones programadas en tránsito y las inspecciones no programadas en operadores y en tránsito.



En aquest programa d'inspecció 2021, es concretaran els projectes planificats per l'autoritat responsable de la inspecció amb la finalitat d'aconseguir un grau alt de compliment dels objectius estratègics establits.

1.2. Anàlisi de moviments de trasllats de residus a la Comunitat Valenciana

S'han analitzat els moviments de trasllats realitzats des de l'any 2017 per a veure l'evolució, aquest estudi s'ha realitzat amb els trasllats de residus de la llista ambre, subjectes a notificació i autorització.

En la següent taula es pot veure les diferències que hi ha hagut en els moviments de residus tant als països d'origen/destí com en les quantitats de residus traslladats subjectes a notificació i autorització.

Quilograms importats			
2017	2018	2019	2020
893.185	160.840	277.921	87.760
			1.006.120
655.500	416.000	202.260	223.320
67.300		227.370	194.940
72.590	116.653	371.742	19.710
			89.800
1.688.575	693.493	1.079.293	1.621.650

MALTA
FRANÇA
ITÀLIA
GRÈCIA
ÀUSTRIA
BÈLGICA
TOTAL UE

Quilograms exportats			
2017	2018	2019	2020
350.940	178.961	201.331	143.180
169.368	49.704		23.492
520.308	228.665	201.331	166.672

Kilogramos importados			
2017	2018	2019	2020
893.185	160.840	277.921	87.760
			1.006.120
655.500	416.000	202.260	223.320
67.300		227.370	194.940
72.590	116.653	371.742	19.710
			89.800
1.688.575	693.493	1.079.293	1.621.650

MALTA
FRANCIA
ITALIA
GRECIA
AUSTRIA
BÈLGICA
TOTAL UE

Kilogramos exportados			
2017	2018	2019	2020
350.940	178.961	201.331	143.180
169.368	49.704		23.492
520.308	228.665	201.331	166.672

S'observa que les importacions de residus han patit un ascens de l'ordre del 50 % respecte a l'any anterior i s'acosten ja bastant a la xifra aconseguida l'any 2017. Malgrat que s'observa un important descens de les importacions de Grècia, Malta i Àustria, no ocorre el mateix amb Itàlia que manté una xifra estabilitzada trencant així la tendència descendent que estava generant. A més, s'han reactivat de manera molt important les importacions des de França i apareix un nou origen a Bèlgica.

Quant a les exportacions se segueix la tendència global de disminució en la quantitat de residus que són exportats, encara que es torna al repartiment dels destins entre França amb un notable descens, i Itàlia que, per contra reactiva la seua participació en el còmput d'exportacions dutes a terme en 2020, i no consten exportacions de residus de la llista ambre a altres països.

Quant als trasllats transfronterers de residus no perillosos, comunicats durant 2020, cal assenyalar que s'ha produït un increment del 25 % de la quantitat total de residus exportats respecte a la xifra de moviments comunicats en 2019. Com pot veure's en la taula adjunta, Itàlia manté el seu lideratge emportant-se la pràctica totalitat d'aquests residus, desapareixent els enviaments a Luxemburg i Lituània i disminuint aquells destinats a Portugal. Destacar també la incorporació a la llista d'Alemanya i Bèlgica.

En este programa de inspección 2021, se concretarán los proyectos planificados por la autoridad responsable de la inspección con el fin de alcanzar un grado alto de cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos.

1.2. Análisis de movimientos de traslados de residuos en la Comunidad Valenciana

Se han analizado los movimientos de traslados realizados desde el año 2017 para ver la evolución, este estudio se ha realizado con los traslados de residuos de la lista ambar, sujetos a notificación y autorización.

En la siguiente tabla se puede ver las diferencias que ha habido en los movimientos de residuos tanto en los países de origen/destino como en las cantidades de residuos trasladados sujetos a notificación y autorización.

Se observa que las importaciones de residuos han sufrido un ascenso del orden del 50 % respecto al año anterior acercándose ya bastante a la cifra alcanzada en el año 2017. Pese a que se observa un importante descenso de las importaciones de Grecia, Malta y Austria, no ocurre lo mismo con Italia que mantiene una cifra estabilizada rompiendo así la tendencia descendente que venía generando. Además, se han reactivado de manera muy importante las importaciones desde Francia y aparece un nuevo origen en Bélgica.

En cuanto a las exportaciones se sigue la tendencia global de disminución en la cantidad de residuos que son exportados, aunque se vuelve al reparto de los destinos entre Francia con un notable descenso, e Italia que, por el contrario reactiva su participación en el cómputo de exportaciones llevadas a cabo en 2020, no constando exportaciones de residuos de la lista ambar a otros países.

En cuanto a los traslados transfronterizos de residuos no peligrosos, comunicados durante 2020, cabe señalar que se ha producido un incremento del 25 % de la cantidad total de residuos exportados con respecto a la cifra de movimientos comunicados en 2019. Como puede verse en la tabla adjunta, Italia mantiene su liderazgo llevándose la práctica totalidad de dichos residuos, desapareciendo los envíos a Luxemburgo y Lituania y disminuyendo aquellos destinados a Portugal. Destacar también la incorporación a la lista de Alemania y Bélgica.

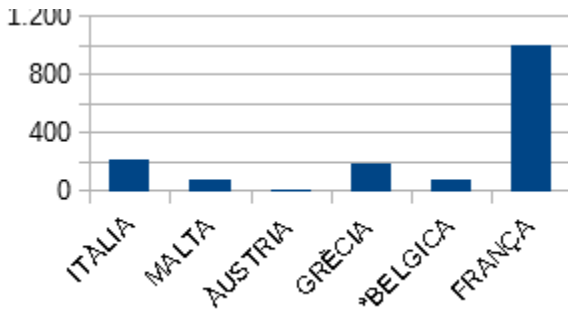


2019		2020
2.000.000	ITALIA	3.078.100
	ALEMANYA	28.793
145.386	PORTUGAL	88.840
387.000	LUXEMBURG	
38.000	LITUÀNIA	
	BÈLGICA	22.648
2.570.386	TOTAL UE	3.218.381

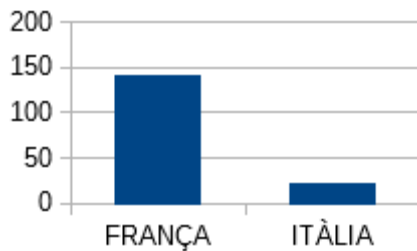
Centrant-nos en els moviments de la llista ambre realitzats durant l'any 2020, subjectes a notificació i autorització, s'han analitzat per països d'origen o destinació, per tipus de residu, per tipus de valorització i per tipus de transport. S'ha tingut en compte aquests criteris atés que són els que ens faciliten l'ús de l'eina d'avaluació de riscos explicada en l'apartat sisé d'aquest programa.

TONES DE RESIDUS TRASLLADATS PER PAÏSOS D'ORIGEN/DESTÍ

Importacions



Exportacions



Com pot observar-se en els gràfics, el país que lidera l'origen de les importacions de residus és França, i és aquest així mateix el país al qual més residus s'han exportat durant 2020.

Sens dubte la influència de la pandèmia mundial per Covid 19 i les limitacions a la mobilitat derivades d'aquesta, han tingut la seua influència en el trànsit de vehicles fonamentalment per carretera.

Quant a les exportacions s'han reactivat durant 2020 els moviments amb destinació Itàlia dels residus de la llista ambre.

Si ho analitzem d'una forma global, convé assenyalar que en el cas dels residus de la llista ambre, la xifra de tones de residus importats supera amb escreix la de les exportacions que es realitzen des del nostre país a la resta d'Europa.

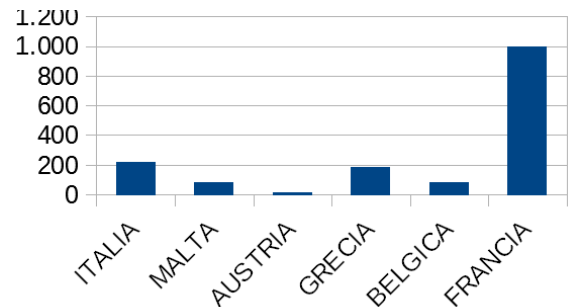
Amb motiu de l'eixida del Regne Unit de la Unió Europea, és establert un període transitori fins al 31 de desembre de 2020, per la qual cosa durant aquest exercici han sigut les comunitats autònomes les competents per a autoritzar els trasllats transfronterers amb el Regne

2019		2020
2.000.000	ITALIA	3.078.100
	ALEMANIA	28.793
145.386	PORTUGAL	88.840
387.000	LUXEMBURGO	
38.000	LITUANIA	
	BÈLGICA	22.648
2.570.386	TOTAL UE	3.218.381

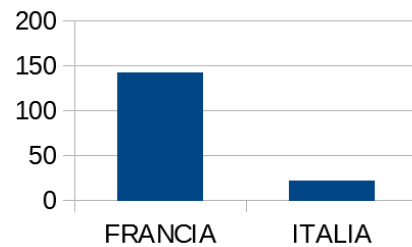
Centrándonos en los movimientos de la lista ámbar realizados durante el año 2020, sujetos a notificación y autorización, se han analizado por países de origen o destino, por tipo de residuo, por tipo de valorización y por tipo de transporte. Se ha tenido en cuenta estos criterios dado que son los que nos facilitan el uso de la herramienta de evaluación de riesgos explicada en el apartado sexto de este programa.

TONELADAS DE RESIDUOS TRASLADADOS POR PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO

Importaciones



Exportaciones



Como puede observarse en los gráficos, el país que lidera el origen de las importaciones de residuos es Francia, siendo este así mismo el país al que más residuos se han exportado durante 2020.

Sin duda la influencia de la pandemia mundial por Covid 19 y las limitaciones a la movilidad derivadas de la misma, han tenido su influencia en el tránsito de vehículos fundamentalmente por carretera.

En cuanto a las exportaciones se han reactivado durante 2020 los movimientos con destino Italia de los residuos de la lista ámbar.

Si lo analizamos de una forma global, conviene señalar que en el caso de los residuos de la lista ámbar, la cifra de toneladas de residuos importados supera con creces la de las exportaciones que se realizan desde nuestro país al resto de Europa.

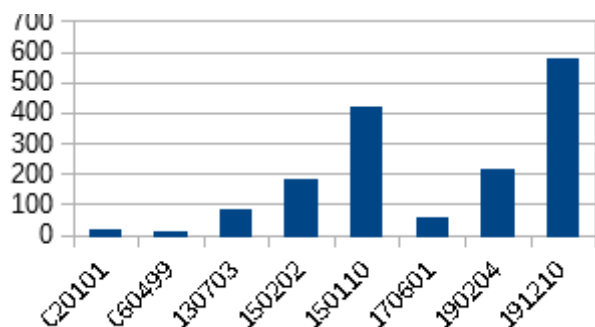
Con motivo de la salida de Reino Unido de la Unión Europea, se estableció un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2020, por lo que durante dicho ejercicio han sido las comunidades autónomas las competentes para autorizar los traslados transfronterizos con Reino

Unit, i no és així per a aquest 2021 en el qual aquesta competència serà exercida pel ministeri.

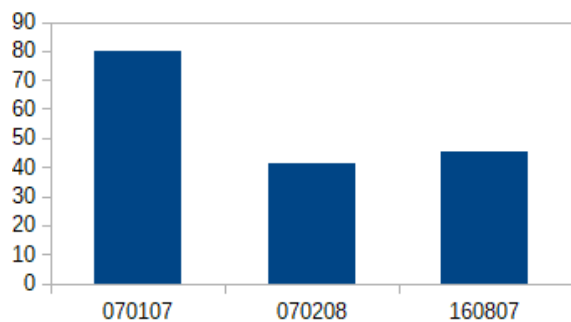
Quant a la tipologia dels residus traslladats, d'acord amb la codificació de la llista LER, trobem els següents:

TONES DE RESIDUS TRASLLADATS PER TIPUS DE RESIDU

Importació



Exportacions



en què els codis LER són els següents:

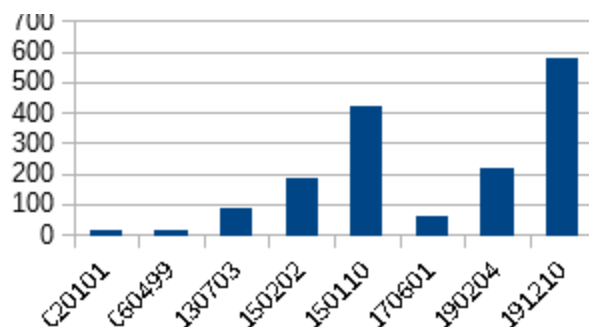
- 02 Residus de l'agricultura, horticultura, aqüicultura, silvicultura, caça i pesca. Residus de la preparació i elaboració d'aliments:
 - 02 01 01 Llots de rentada i neteja.
- 06 Residus de processos químics inorgànics:
 - 06 04 99 Residus que contenen metalls de processos químics inorgànics no especificats en una altra categoria
- 07 Residus de processos químics orgànics:
 - 07 01 07* Residus de reacció i de destil·lació halogenats
 - 07 02 08* Altres residus de reacció i de destil·lació
- 13 Residus de combustibles líquids:
 - 13 07 03* Altres combustibles incloses mesclades
- 15 Residus d'envasos; absorbents, draps de neteja, materials de filtració i robes de protecció no especificats en una altra categoria:
 - 15 01 10* Envasos que contenen restes de substàncies perilloses o estan contaminats per aquestes.
 - 15 02 02* Absorbents, materials de filtració (inclosos els filtres d'oli no especificats en una altra categoria), draps de neteja i robes protectores contaminats per substàncies perilloses.
 - 16 Residus no especificats en un altre capítol:
 - 16 08 07* Catalitzadors usats contaminats amb substàncies perilloses
 - 17 Residus de la construcció i demolició (inclosa la terra excavada de zones contaminades):
 - 17 06 01* Materials d'aïllament que contenen amiant.
 - 19 Residus de les instal·lacions per al tractament de residus:
 - 19 02 04* Residus mesclats prèviament, compostos almenys per un residu perillós

Unido, no siendo así para este 2021 en el que dicha competencia será ejercida por el ministerio.

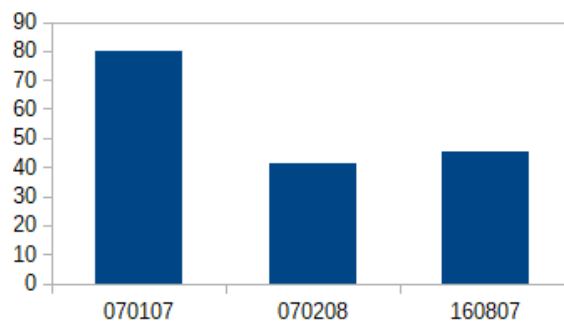
En cuanto a la tipología de los residuos trasladados, de acuerdo con la codificación de la lista LER, encontramos los siguientes:

TONELADAS DE RESIDUOS TRASLADADOS POR TIPO DE RESIDUO

Importaciones



Exportaciones



donde los códigos LER son los siguientes:

- 02 Residuos de la agricultura, horticultura, acuicultura, silvicultura, caza y pesca. Residuos de la preparación y elaboración de alimentos:
 - 02 01 01 Lodos de lavado y limpieza.
- 06 Residuos de procesos químicos inorgánicos:
 - 06 04 99 Residuos que contienen metales de procesos químicos inorgánicos no especificados en otra categoría
- 07 Residuos de procesos químicos orgánicos:
 - 07 01 07* Residuos de reacción y de destilación halogenados
 - 07 02 08* Otros residuos de reacción y de destilación
- 13 Residuos de combustibles líquidos:
 - 13 07 03* Otros combustibles incluidas mezclas
- 15 Residuos de envases; absorbentes, trapos de limpieza, materiales de filtración y ropas de protección no especificados en otra categoría:
 - 15 01 10* Envases que contienen restos de sustancias peligrosas o están contaminados por ellas.
 - 15 02 02* Absorbentes, materiales de filtración (incluidos los filtros de aceite no especificados en otra categoría), trapos de limpieza y ropas protectoras contaminados por sustancias peligrosas.
 - 16 Residuos no especificados en otro capítulo:
 - 16 08 07* Catalizadores usados contaminados con sustancias peligrosas
 - 17 Residuos de la construcción y demolición (incluida la tierra excavada de zonas contaminadas):
 - 17 06 01* Materiales de aislamiento que contienen amianto.
 - 19 Residuos de las instalaciones para el tratamiento de residuos:
 - 19 02 04* Residuos mezclados previamente, compuestos por al menos un residuo peligroso

· 19 12 10* Residus combustibles (combustible derivat de residus).

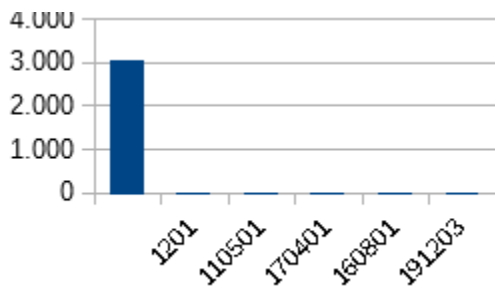
La tipologia de residus importats durant l'any 2020 segueix aproximadament la pauta de l'any 2019, encara que cal assenyalar que desapareixen alguns codis respecte als de les importacions de l'any anterior en els grups (07) i (16) i s'introdueixen importacions de dos grups nous de residus, d'una banda els residus de la preparació i elaboració d'aliments (02) i els residus de combustibles líquids (13), encara que en tots dos casos es tracta de quantitats d'escassa rellevància en el còmput total de les importacions les xifres de les quals més altes corresponen a residus combustibles del grup (19) seguides dels residus d'envasos (15).

Quant a les exportacions s'han mantingut en 2020 els mateixos codis de residus exportats durant l'any anterior, encara que es detecta una disminució de les xifres, descens més acusat en l'exportació de catalitzadors usats, dins del codi (16).

Durant l'any 2020 han operat en el moviment transfronterer de residus de la llista ambre un total de 6 empreses davant de les 4 de 2019 i les 2 de l'any anterior.

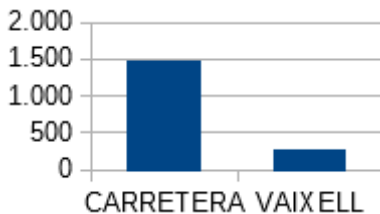
Quant als moviments de residus no perillosos que han sigut comunicats durant 2020 cal assenyalar tal com es mostra en la imatge següent, que la pràctica totalitat de les tones de residus traslladats corresponen al trasllat d'envasos plàstics, residus no perillosos amb codi LER 15.01.02.

Aquests residus han sigut traslladats per carretera per un sol operador, amb destinació a Itàlia i trànsit a França.



Si tenim en compte la manera de transport utilitzada en els trasllats de residus, es pot observar que en la gran majoria s'han traslladat per carretera i sols en alguns casos el mitjà utilitzat ha sigut el vaixell.

TONES TOTALES DE RESIDUS TRASLLADATS SEGONS LA MANERA DE TRANSPORT UTILITZAT



És important esmentar que no tots els residus importats d'altres països de la Unió Europea tenen com a destinació final la Comunitat Valenciana, ja que una part d'aquests es dirigeixen a instal·lacions d'una altra comunitat autònoma, havent-se registrat destins a Múrcia, la Corunya i Barcelona. En aquests casos la instal·lació de la Comunitat Valenciana ha funcionat únicament com a instal·lació de transferència.

Aquestes dades poden veure's en el gràfic següent:

· 19 12 10* Residuos combustibles (combustible derivado de residuos).

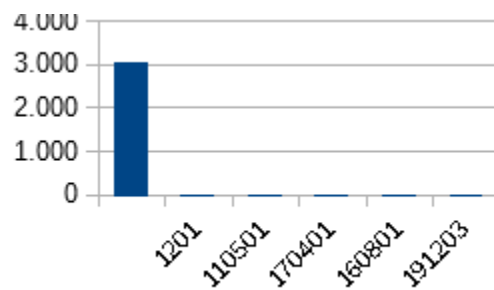
La tipología de residuos importados durante el año 2020 sigue aproximadamente la pauta del año 2019, aunque cabe señalar que desaparecen algunos códigos con respecto a los de las importaciones del año anterior en los grupos (07) y (16) y se introducen importaciones de dos grupos nuevos de residuos, por un lado los residuos de la preparación y elaboración de alimentos (02) y los residuos de combustibles líquidos (13), aunque en ambos casos se trata de cantidades de escasa relevancia en el cómputo total de las importaciones cuyas cifras más altas corresponden a residuos combustibles del grupo (19) seguidas de los residuos de envases (15).

En cuanto a las exportaciones se han mantenido en 2020 los mismos códigos de residuos exportados durante el año anterior, aunque detectándose una disminución de las cifras, descenso más acusado en la exportación de catalizadores usados, dentro del código (16).

Durante el año 2020 han operado en el movimiento transfronterizo de residuos de la lista ámbar un total de 6 empresas frente a las 4 de 2019 y las 2 del año anterior.

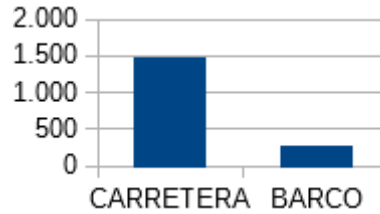
En cuanto a los movimientos de residuos no peligrosos que han sido comunicados durante 2020 cabe señalar tal y como se muestra en la imagen siguiente, que la practica totalidad de las toneladas de residuos trasladados corresponden al traslado de envases plásticos, residuos no peligrosos con código LER 15.01.02.

Estos residuos han sido trasladados por carretera por un solo operador, con destino a Italia y tránsito en Francia.



Si tenemos en cuenta el modo de transporte utilizado en los traslados de residuos se puede observar que en su gran mayoría se han trasladado por carretera y solo en algunos casos el medio utilizado ha sido el barco.

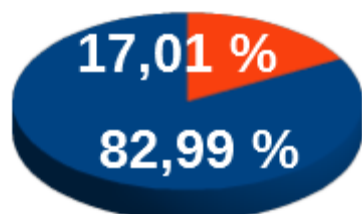
TONELADAS TOTALES DE RESIDUOS TRASLADADOS SEGÚN EL MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO



Es importante mencionar que no todos los residuos importados de otros países de la Unión Europea tienen como destino final la Comunitat Valenciana, ya que una parte de ellos se dirigen a instalaciones de otra comunidad autónoma, habiéndose registrado destinos a Murcia, A Coruña y Barcelona. En estos casos la instalación de la Comunidad Valenciana ha funcionado únicamente como instalación de transferencia.

Estos datos pueden verse en el siguiente gráfico:

	Kg importats
DESTÍ FINAL EN CV	1.345.820
TRÀNSIT EN LA CV	275.830
TOTAL	1.621.650



El nombre d'operadors ha augmentat durant l'any 2020, passant a registrar-se 7 operadors de trasllats de residus de la llista ambre, i exercint tots ells els mateixos rols de notificador, destinatari, transportista i negociant.

Les rutes origen-destinació han patit lleus variacions com s'ha explicat en els apartats anteriors.

Finalment significar que entre les operacions de tractament sol·licitades per als residus importats en 2020 destaquen R3 (reciclatge de substàncies orgàniques) i R1 (ús posterior com a combustible), així com la R12 (intercanvi de residus) i encara que en menor quantitat, la R5 (reciclatge o recuperació d'altres matèries inorgàniques).

També s'inclouen per a les importacions operacions D13 (combinació o mescla prèvia) i D14 (reembalatge previ) en aquells residus amb destinació final en altres comunitats autònomes.

Per part seua, en les exportacions de residus de la llista ambre ha prevalgut l'operació d'intercanvi de residus R12 i d'eliminació mitjançant incineració en trasllats amb destinació França, i l'operació D13 (combinació o mescla) en els trasllats amb destinació Itàlia.

Anàlisi a part mereixen els moviments de residus subjectes al procediment d'informació general dels quals ja hem comentat que s'ha produït un increment del 25 % de la quantitat total de residus exportats respecte a la xifra de moviments comunicats en 2019.

Així, de les dades que es disposa d'aquests moviments corresponents a les 7 mercantils que han utilitzat el procediment telemàtic habilitat per a això es desprèn que la majoria dels residus exportats a altres països de la Unió Europea són:

- 11 05 01 Mates de galvanització.
- 12 01 Residus del modelatge i tractament físic i mecànic de superfície de metalls i plàstics.
- 15 01 02 Envasos de plàstic.
- 16 02 16 Components retirats d'equips rebutjats, diferents dels especificats en el codi 16 02 15.
- 16 08 01 Catalitzadors usats que contenen or, plata, reni, rodi, pal·ladi, iridi o platí (excepte el codi 16 08 07)
- 17 04 01 Coure, bronze, llautó.
- 17 04 11 Cables diferents dels especificats en el codi 07 04 10.
- 19 12 03 Metalls no ferris.

El país de la Unió Europea que més volum de residus, subjectes a informació general, ha rebut de la Comunitat Valenciana ha sigut Itàlia, corresponent amb el residu 15 01 02, envasos de plàstic procedents d'un únic operador, moviment que es realitza de forma regular durant tot l'any i és recurrent en els últims anys. Els altres residus corresponen a trasllats puntuals de residus de la llista verda, cap als països de Portugal en la major part però també cap a Alemanya i Bèlgica.

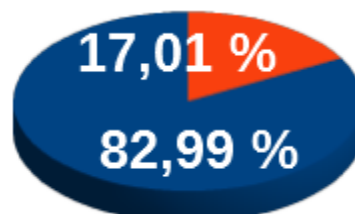
En tots els casos la manera de transport dels trasllats comunicats ha sigut per carretera.

2. Memòria d'actuacions en 2020

2.1. Inspeccions programades a operadors

Durant l'annualitat 2020 s'han inspeccionat dues instal·lacions corresponents a operadors que, després de l'anàlisi de riscos realitzada

	Kg importados
DESTINO FINAL EN CV	1.345.820
TRANSITO EN LA CV	275.830
TOTAL	1.621.650



El número de operadores ha aumentado durante el año 2020, pasando a registrarse 7 operadores de traslados de residuos de la lista ámbar, y desempeñando todos ellos los mismos roles de notificador, destinatario, transportista y negociante.

Las rutas origen-destino han sufrido leves variaciones como se ha explicado en los apartados anteriores.

Por último significar que entre las operaciones de tratamiento solicitadas para los residuos importados en 2020 destacan R3 (reciclado de sustancias orgánicas) y R1 (uso posterior como combustible), así como la R12 (intercambio de residuos) y aunque en menor cantidad, la R5 (reciclado o recuperación de otras materias inorgánicas).

También se incluyen para las importaciones operaciones D13 (combinación o mezcla previa) y D14 (reembalaje previo) en aquellos residuos con destino final en otras comunidades autónomas.

Por su parte, en las exportaciones de residuos de la lista ámbar ha primado la operación de intercambio de residuos R12 y de eliminación mediante incineración en traslados con destino Francia, y la operación D13 (combinación o mezcla) en los traslados con destino Italia.

Análisis a parte merecen los movimientos de residuos sujetos al procedimiento de información general de los que ya hemos comentado que se ha producido un incremento del 25 % de la cantidad total de residuos exportados con respecto a la cifra de movimientos comunicados en 2019.

Así, de los datos que se dispone de estos movimientos correspondientes a las 7 mercantiles que han utilizado el procedimiento telemático habilitado para ello se desprende que la mayoría de los residuos exportados a otros países de la Unión Europea son:

- 11 05 01 Matas de galvanización.
- 12 01 Residuos del moldeado y tratamiento físico y mecánico de superficie de metales y plásticos.
- 15 01 02 Envases de plástico.
- 16 02 16 Componentes retirados de equipos desechados, distintos de los especificados en el código 16 02 15.
- 16 08 01 Catalizadores usados que contienen oro, plata, renio, rodio, paladio, iridio o platino (excepto el código 16 08 07)
- 17 04 01 Cobre, bronce, latón.
- 17 04 11 Cables distintos de los especificados en el código 07 04 10.
- 19 12 03 Metales no féreos.

El país de la Unión Europea que mayor volumen de residuos sujetos a información general, ha recibido de la Comunitat Valenciana ha sido Italia, correspondiendo con el residuo 15 01 02, envases de plástico procedentes de un único operador, movimiento que se realiza de forma regular durante todo el año y viene siendo recurrente en los últimos años. Los otros residuos corresponden a traslados puntuales de residuos de la lista verde, hacia los países de Portugal en su mayor parte pero también hacia Alemania y Bèlgica.

En todos los casos el modo de transporte de los traslados comunicados ha sido por carretera.

2. Memoria de actuaciones en 2020

2.1. Inspecciones programadas a operadores

Durante la anualidad 2020 se han inspeccionado dos instalaciones correspondientes a operadores que, tras el análisis de riesgos realizado

amb els moviments de l'any 2019, els corresponia un nivell alt i per tant inspecció anual.

Amb aquesta inspecció s'ha complit el programat per a l'any 2020 quant a les inspeccions a operadors.

2.2. Inspeccions programades i no programades en trànsit

Les inspeccions realitzades en trànsit, es realitzen en la seua majoria pels agents de la Guàrdia Civil. En 2020 es van realitzar un total de 1.628 inspeccions, majoritàriament en port, amb la següent distribució territorial, 576 a València, 131 a Castelló i 921 a Alacant. Aquestes dades corresponen a inspeccions de contenidors i reflecteixen un important increment (>43 %) del nombre d'inspeccions dutes a terme respecte a les realitzades en 2019, encara que amb un repartiment territorial desigual atés que el fort increment de les inspeccions en 2020 han sigut realitzades a Alacant.

Igualment, dins de les inspeccions no programades, per part del personal tècnic de la Conselleria, s'han realitzat durant l'any 2020 quatre inspeccions, tres d'aquestes en el port de València en col·laboració amb la Guàrdia Civil i una altra inspecció documental més, totes dins de la cooperació amb el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

Els informes relatius al grau de compliment de la normativa ambiental, obtinguts com a resultat de les inspeccions dels contenidors es van traslladar al Ministeri atés que per tractar-se de trasllats transfronterers a tercers països no pertanyents a la Unió Europea l'òrgan competent és el citat Ministeri.

3. Inspeccions previstes per al programa 2021

El Programa d'inspecció de trasllats transfronterers de residus es basa en pilars fonamentals següents:

a) Inspeccions programades en operadors que importen/exporten residus des dels estats membres de la UE o cap aquests.

L'objectiu d'aquestes inspeccions és controlar que els operadors, establits a la Comunitat Valenciana, relacionats amb importacions i exportacions cap als estats membres de la Unió Europea o des d'aquests a la Comunitat Valenciana, presenten un alt grau de compliment de la normativa vigent en matèria de residus. Així, els esforços en 2021 se centraran en el compliment de les inspeccions programades d'acord amb l'avaluació de riscos realitzada.

b) Inspeccions programades durant el trasllat transfronterer de residus per la Comunitat Valenciana (en ports i carreteres).

L'objectiu d'aquestes inspeccions és realitzar el control durant els trasllats, bé en ports o en carreteres, de cara al fet que presenten un grau de compliment de la normativa comunitària.

c) Inspeccions no programades, s'entenen com a tals les associades a queixes, denúncies, incidents, accidents o a dades rebudes sobre investigacions policials i duaneres i anàlisis d'activitats delictives.

3.1. Objectius estratègics i projectes 2021

La següent classificació agrupa els projectes programats per a l'exercici 2021 en desenvolupament dels objectius estratègics del Pla d'inspecció.

a) Inspeccions programades en operadors dels quals es disposa d'informació relativa a trasllats. En la Comunitat Valenciana durant l'any 2020 es van detectar 6 operadors, que realitzen trasllats de residus subjectes a notificació i autorització i altres 6 operadors corresponents a trasllats de residus subjectes al tràmit d'informació general, que són els que realitzen els majors moviments de trasllats de residus transfronterers des dels estats membres de la Unió Europea o cap a aquests. Seran dutes a terme inspeccions programades, com a mínim, en el 5 % dels establiments, empreses, agents o negociants d'acord amb els resultats de l'avaluació de risc.

b) Inspeccions programades durant el trasllat:

– Inspeccions en port. Es realitzaran inspeccions en port a residus procedents d'un altre Estat membre, programades d'acord amb els resultats de l'avaluació de risc. Es realitzaran, com a mínim, el 2 % de les jornades de treball.

– Inspeccions en carretera. Es duran a terme inspeccions en trànsit per carretera que suposaran, com a mínim, l'1 % de les jornades de treball.

c) Inspeccions no programades realitzades en operadors o durant el trasllat. Seran considerades com a tals les associades a queixes, denúncies, incidents, accidents o a dades rebudes sobre investigacions policials

con los movimientos del año 2019, les correspondía un nivel alto y por lo tanto inspección anual.

Con esta inspección se ha dado cumplimiento a lo programado para el año 2020 en cuanto a las inspecciones a operadores.

2.2. Inspecciones programadas y no programadas en tránsito

Las inspecciones realizadas en tránsito, se realizan en su mayoría por los agentes de la Guardia Civil. En 2020 se realizaron un total de 1.628 inspecciones, mayoritariamente en puerto, con la siguiente distribución territorial, 576 en Valencia, 131 en Castellón y 921 en Alicante. Estos datos corresponden a inspecciones de contenedores y reflejan un importante incremento (>43 %) del número de inspecciones llevadas a cabo con respecto a las realizadas en 2019, aunque con un reparto territorial desigual dado que el fuerte incremento de las inspecciones en 2020 han sido realizadas en Alicante.

Igualmente, dentro de las inspecciones no programadas, por parte del personal técnico de la Conselleria, se han realizado durante el año 2020 cuatro inspecciones, tres de ellas en el puerto de Valencia en colaboración con la Guardia Civil y otra inspección documental más, todas dentro de la cooperación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Los informes relativos al grado de cumplimiento de la normativa ambiental, obtenidos como resultado de las inspecciones de los contenedores se trasladaron al Ministerio dado que por tratarse de traslados transfronterizos a terceros países no pertenecientes a la Unión Europea el órgano competente es el citado ministerio.

3. Inspecciones previstas para el Programa 2021

El Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos se basa en los siguientes pilares fundamentales:

a) Inspecciones programadas en operadores que importen/exporten residuos desde o hacia los estados miembros de la UE.

El objetivo de estas inspecciones es controlar que los operadores, establecidos en la Comunitat Valenciana, relacionados con importaciones y exportaciones hacia o desde los estados miembros de la Unión Europea a la Comunitat Valenciana, presenten un alto grado de cumplimiento de la normativa vigente en materia de residuos. Así, los esfuerzos en 2021 se centrarán en el cumplimiento de las inspecciones programadas de acuerdo a la evaluación de riesgos realitzada.

b) Inspecciones programadas durante el traslado transfronterizo de residuos por la Comunitat Valenciana (en puertos y carreteras).

El objetivo de estas inspecciones es realizar el control durante los traslados, bien en puertos o en carreteras, de cara a que presenten un grado de cumplimiento de la normativa comunitaria.

c) Inspecciones no programadas, entendiéndose como tales las asociadas a quejas, denuncias, incidentes, accidentes o a datos recibidos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas.

3.1. Objetivos estratégicos y proyectos 2021

La siguiente clasificación agrupa los proyectos programados para el ejercicio 2021 en desarrollo de los objetivos estratégicos del Plan de inspección.

a) Inspecciones programadas en operadors de los que se dispone de información relativa a traslados. En la Comunitat Valenciana durante el año 2020 se detectaron 6 operadors, que realizan traslados de residuos sujetos a notificación y autorización y otros 6 operadors correspondientes a traslados de residuos sujetos al trámite de Información general, que son los que realizan los mayores movimientos de traslados de residuos transfronterizos desde o hacia los Estados miembros de la Unión Europea. Serán llevadas a cabo inspecciones programadas, como mínimo, en el 5 % de los establecimientos, empresas, agentes o comerciantes de acuerdo a los resultados de la evaluación de riesgo.

b) Inspecciones programadas durante el traslado:

– Inspecciones en puerto. Se realizarán inspecciones en puerto a residuos procedentes de otro Estado miembro, programadas de acuerdo a los resultados de la evaluación de riesgo. Se realizarán como mínimo el 2 % de las jornadas de trabajo.

– Inspecciones en carretera. Se llevarán a cabo inspecciones en tránsito por carretera que supondrán, como mínimo, el 1 % de las jornadas de trabajo.

c) Inspecciones no programadas realizadas en operadors o durante el traslado. Serán consideradas como tales las asociadas a quejas, denuncias, incidentes, accidentes o a datos recibidos sobre investiga-

i duaneres i anàlisis d'activitats delictives, i es tramitaran la totalitat dels casos.

3.2. Projectes d'inspecció 2021

A continuació es detallen els objectius específics i metes dels projectes, dins dels objectius estratègics del pla.

Projecte 2021. Inspeccions programades en operadors dels quals disposem d'informació relativa a trasllats.

En la Comunitat Valenciana s'han detectat durant l'any 2020, 6 operadors que es dediquen a l'exportació/importació de residus, subjectes al tràmit de notificació i autorització, des dels estats membres de la Unió Europea o cap aquests.

El nombre d'inspeccions a realitzar serà determinat per l'avaluació de riscos efectuada i que es desenvolupa en el punt sisé, serà com a mínim del 5 % dels operadors. Tal com s'explica en l'apartat 6, s'ha aplicat l'avaluació de riscos als operadors que realitzen trasllats de residus de la llista àmbre. Per tant dels sis operadors que es troben a la Comunitat s'inspeccionarà almenys un d'ells.

– Objectius específics i metes

· Incrementar el grau de compliment de la normativa en matèria de residus, pels operadors que realitzen importacions i exportacions de residus des dels estats membres de la Unió Europea o cap aquests.

· Diagnòstic del grau de compliment, caracterització dels incompliments així com les raons per a aquest.

· Definició i aplicació de les estratègies d'intervenció administrativa per a portar aquestes activitats cap al compliment, amb major esforç administratiu en aquelles desviacions amb major risc.

– Pla d'actuació:

D'acord amb l'avaluació de riscos, es farà una selecció d'operadors a inspeccionar.

– Seguiment:

Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzaran per a realitzar un seguiment del grau d'execució del projecte i estaran actualitzats a mesura que es realitzen les inspeccions al llarg de l'any 2021:

· Nombre d'instal·lacions que incompleixen el Reglament (CE) 1013/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

· Nombre d'expedients sancionadors proposats del nombre d'instal·lacions visitades.

– Recursos:

Els recursos humans aportats per la Comunitat Valenciana per a aconseguir el compliment d'aquest projecte, es corresponen amb quatre persones amb titulació superior del Servei d'Inspecció Mediambiental i una persona amb coneixements tècnics del Servei de Residus.

– Procediment:

1. Descripció de la situació i avaluació de riscos.
2. Establiment de prioritats.
3. Definició d'objectius i estratègies.
4. Planificació de les inspeccions a realitzar.
5. Equips d'inspecció i horaris.
6. Execució de les inspeccions.
7. Realització d'informes sobre les inspeccions per presumpta infracció.

8. Traslats dels informes a les entitats que corresponga i, si escau, obertura de procediments sancionadors.

Projecte 2021. Inspeccions programades en port.

En la Comunitat Valenciana estan situats els ports d'Alacant, Castelló, València, Gandia i Sagunt.

Es realitzaran inspeccions en port, com a mínim, el dos per cert de les jornades de treball, la qual cosa implica unes cinc jornades d'inspecció en ports durant l'any. En les inspeccions realitzades en ports és necessari comptar amb la col·laboració de la Guàrdia Civil de duanes que és la que disposa d'autoritat per a inspeccionar dins del recinte portuari.

– Objectius específics i metes:

· Incrementar el grau de compliment de la normativa ambiental pels operadors de transport que realitzen importacions i exportacions de residus des dels estats membres de la UE o cap a aquests utilitzant els ports situats a la comunitat autònoma.

ciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas, tramitándose la totalidad de los casos.

3.2. Proyectos de inspección 2021

A continuación se detallan los objetivos específicos y metas de los proyectos, dentro de los objetivos estratégicos del plan.

Proyecto 2021. Inspecciones programadas en operadores de los que disponemos de información relativa a traslados.

En la Comunitat Valenciana se han detectado durante el año 2020, 6 operadores que se dedican a la exportación/importación de residuos, sujetos al trámite de notificación y autorización, desde o hacia Estados miembros de la Unión Europea.

El número de inspecciones a realizar será determinado por la evaluación de riesgos efectuada y que se desarrolla en el punto sexto, será como mínimo del 5 % de los operadores. Tal como se explica en el apartado 6, se ha aplicado la evaluación de riesgos a los operadores que realizan traslados de residuos de la lista ámbre. Por lo tanto de los seis operadores que se encuentran en la Comunitat se inspeccionará al menos uno de ellos.

– Objetivos específicos y metas

· Incrementar el grado de cumplimiento de la normativa en materia de residuos, por los operadores que realizan importaciones y exportaciones de residuos desde o hacia Estados miembros de la Unión Europea.

· Diagnóstico del grado de cumplimiento, caracterización de los incumplimientos así como las razones para el mismo.

· Definición y aplicación de las estrategias de intervención administrativa para llevar estas actividades hacia el cumplimiento, con mayor esfuerzo administrativo en aquellas desviaciones con mayor riesgo.

– Plan de actuación:

De acuerdo con la evaluación de riesgos, se hará una selección de operadores a inspeccionar.

– Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y serán actualizados a medida que se realizan las inspecciones a lo largo del año 2021:

· Número de instalaciones que incumplen el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

· Número de expedientes sancionadores propuestos del número de instalaciones visitadas.

– Recursos:

Los recursos humanos aportados por la Comunitat Valenciana para conseguir el cumplimiento de este proyecto, se corresponden con cuatro personas con titulación superior del Servicio de Inspección Medioambiental y una persona con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos.

– Procedimiento:

1. Descripción de la situación y evaluación de riesgos.
2. Establecimiento de prioridades.
3. Definición de objetivos y estrategias.
4. Planificación de las inspecciones a realizar.
5. Equipos de inspección y horarios.
6. Ejecución de las inspecciones.
7. Realización de informes sobre las inspecciones por presunta infracción.

8. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimientos sancionadores.

Proyecto 2021. Inspecciones programadas en puerto.

En la Comunitat Valenciana están situados los puertos de Alicante, Castellón, València, Gandia y Sagunto.

Se realizarán inspecciones en puerto de, como mínimo, el dos por ciento de las jornadas de trabajo, lo que implica unas cinco jornadas de inspección en puertos durante el año. En las inspecciones realizadas en puertos es necesario contar con la colaboración de la Guardia Civil de aduanas que es la que dispone de autoridad para inspeccionar dentro del recinto portuario.

– Objetivos específicos y metas:

· Incrementar el grado de cumplimiento de la normativa ambiental por los operadores de transporte que realizan importaciones y exportaciones de residuos desde o hacia Estados miembros de la UE utilizando los puertos situados en la Comunidad Autónoma.



· Diagnòstic del grau de compliment, caracterització dels incompliments així com les raons per a aquest.

· Definició i aplicació de les estratègies d'intervenció administrativa per a portar aquestes activitats cap al compliment, amb major esforç administratiu en aquelles desviacions amb major risc.

– Pla d'actuació:

Atés que el port de València és el que majors moviments té, en principi les inspeccions se centraran en aquest port, únicament s'inspeccionaran els altres ports de la Comunitat en cas d'indicis de moviment il·lícit en aquests. S'establirà dia i hora per a la inspecció i es coordinarà amb les autoritats portuàries.

– Seguiment:

Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzaran per a realitzar un seguiment del grau d'execució del projecte i s'aniran actualitzant a mesura que es van realitzant les inspeccions al llarg de l'any 2021:

· Nombre de trasllats que incompleixen el Reglament (CE) 1013/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

· Nombre d'expedients sancionadors proposats.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana disposa, com a recursos humans per al compliment del present programa, de quatre persones amb titulació superior del Servei d'Inspecció Mediambiental i una persona amb coneixements tècnics del Servei de Residus.

– Procediment:

1. Descripció de la situació i avaluació de riscos.
2. Establiment de prioritats.
3. Definició d'objectius i estratègies.
4. Planificació de les inspeccions a realitzar.
5. Equips d'inspecció i horaris.
6. Execució de les inspeccions.
7. Realització d'informes sobre les inspeccions per presumpta infracció.
8. Traslats dels informes a les entitats que corresponga i, si escau, obertura de procediments sancionadors.

Projecte 2021. Inspeccions programades en carretera.

En la Comunitat Valenciana s'utilitzen per al trasllat de residus amb altres països de la Unió Europea principalment les carreteres següents: A-7, AP-7, A-23.

Les inspeccions es realitzaran en les carreteres que presenten major volum de transport de residus i que siguin pròximes a punts fronterers o operadors que gestionen trasllats transfronterers. Es realitzaran inspeccions en trànsit per carretera, com a mínim, l'1 per cent de les jornades de treball, la qual cosa suposa dues jornades a l'any.

Les inspeccions programades en carretera podran ser dutes a terme:

– De manera conjunta per la Unitat del Cos Nacional de Policia adscrita a la Comunitat Valenciana i el Servei d'Inspecció Mediambiental de la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.

– Pel Servei d'Inspecció Mediambiental de la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental o la Unitat del Cos Nacional de Policia adscrita a la Comunitat Valenciana, en l'entrada i eixida de les instal·lacions de residus.

En tot cas en les inspeccions realitzades en carreteres s'haurà de comptar amb la col·laboració de la Guàrdia Civil de trànsit que és l'autoritat competent per a la parada de vehicles en trànsit.

– Objectius específics i metes:

· Incrementar el grau de compliment de la normativa en matèria de residus pels operadors que realitzen importacions i exportacions de residus des dels estats membres de la UE o cap a aquests en trànsit per la comunitat autònoma.

· Diagnòstic del grau de compliment, caracterització dels incompliments així com les raons per a aquest.

· Definició i aplicació de les estratègies d'intervenció administrativa per a portar aquestes activitats cap al compliment, amb major esforç administratiu en aquelles desviacions amb major risc.

– Pla d'actuació:

· Diagnóstico del grado de cumplimiento, caracterización de los incumplimientos así como las razones para el mismo.

· Definición y aplicación de las estrategias de intervención administrativa para llevar estas actividades hacia el cumplimiento, con mayor esfuerzo administrativo en aquellas desviaciones con mayor riesgo.

– Plan de actuación:

Dado que el puerto de València es el que mayores movimientos tiene, en principio las inspecciones se centraran en este puerto, únicamente se inspeccionaran los otros puertos de la Comunidad en caso de indicios de movimiento ilícito en los mismos. Se establecerá día y hora para la inspección y se coordinará con las autoridades portuarias.

– Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y se irán actualizando a medida que se van realizando las inspecciones a lo largo del año 2021:

· Número de traslados que incumplen el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

· Número de expedientes sancionadores propuestos.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana dispone, como recursos humanos para el cumplimiento del presente programa, de cuatro personas con titulación superior del Servicio de Inspección Medioambiental y una persona con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos.

– Procedimiento:

1. Descripción de la situación y evaluación de riesgos.
2. Establecimiento de prioridades.
3. Definición de objetivos y estrategias.
4. Planificación de las inspecciones a realizar.
5. Equipos de inspección y horarios.
6. Ejecución de las inspecciones.
7. Realización de informes sobre las inspecciones por presunta infracción.
8. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimientos sancionadores.

Proyecto 2021. Inspecciones programadas en carretera.

En la Comunitat Valenciana se utilizan para el traslado de residuos con otros países de la Unión Europea principalmente las siguientes carreteras: A-7, AP-7, A-23.

Las inspecciones se realizarán en las carreteras que presenten mayor volumen de transporte de residuos y que estén próximas a puntos fronterizos u operadores que gestionan traslados transfronterizos. Se realizarán inspecciones en tránsito por carretera, como mínimo, el uno por ciento de las jornadas de trabajo, lo que supone dos jornadas al año.

Las inspecciones programadas en carretera podrán ser llevadas a cabo:

– De forma conjunta por la Unidad del Cuerpo Nacional de Policía adscrita a la Comunitat Valenciana y el Servicio de Inspección Medioambiental de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

– Por el Servicio de Inspección Medioambiental de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental o la Unidad del Cuerpo Nacional de Policía adscrita a la Comunitat Valenciana, en la entrada y salida de las instalaciones de residuos.

En todo caso en las inspecciones realizadas en carreteras se deberá contar con la colaboración de la Guardia Civil de tráfico que es la autoridad competente para la parada de vehículos en tránsito.

– Objetivos específicos y metas:

· Incrementar el grado de cumplimiento de la normativa en materia de residuos por los operadores que realizan importaciones y exportaciones de residuos desde o hacia Estados miembros de la UE en tránsito por la Comunidad Autónoma.

· Diagnóstico del grado de cumplimiento, caracterización de los incumplimientos así como las razones para el mismo.

· Definición y aplicación de las estrategias de intervención administrativa para llevar estas actividades hacia el cumplimiento, con mayor esfuerzo administrativo en aquellas desviaciones con mayor riesgo.

– Plan de actuación:



D'acord amb els criteris definits en l'apartat tipus de projecte, hi haurà una selecció de les carreteres a inspeccionar, establint-se dia i hora per a la inspecció, en coordinació amb els diferents agents implicats.

– Seguiment:

Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzaran per a realitzar un seguiment del grau d'execució del projecte i s'aniran actualitzant a mesura que es van realitzant les inspeccions al llarg de l'any 2021:

· Nombre de vehicles que incompleixen el Reglament (CE) 1013/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

· Nombre d'expedients sancionadors proposats.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana disposa, com a recursos humans per al compliment del present pla, de quatre persones amb titulació superior del Servei d'Inspecció Mediambiental i una persona amb coneixements tècnics del Servei de Residus.

– Procediment:

1. Descripció de la situació i avaluació de riscos.
2. Establiment de prioritats.
3. Definició d'objectius i estratègies
4. Planificació de les inspeccions a realitzar.
5. Equips d'inspecció i horaris.
6. Execució de les inspeccions.
7. Realització d'informes sobre les inspeccions per presumpta infracció.
8. Traslats dels informes a les entitats que corresponga i, si escau, obertura de procediment sancionador.

Projecte 2021. Inspeccions no programades

Atenent la possibilitat de producció d'incidents relacionats amb els trasllats de residus des d'un altre país de la Unió Europea o cap a un d'aquests, l'autoritat responsable ha d'estar preparada per a fer front a imprevistos i a la necessitat de realitzar inspeccions no programades.

Les inspeccions no programades estan associades a queixes, denúncies, incidents, accidents o a dades rebudes sobre investigacions policials i duaneres i anàlisis d'activitats delictives.

– Objectius específics i metes:

· Gestió de la resposta efectiva per part de l'autoritat competent en matèria d'inspecció de trasllats transfronterers.

· Millora en procediments de gestió i documentació de les actuacions realitzades, prèvia anàlisi d'aquests.

– Pla d'actuació:

S'ha d'establir un pla d'actuació per a donar resposta a incidents fortuits que necessiten l'actuació d'una inspecció no programada. Es tramitaran el 100 % dels casos.

– Seguiment:

Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzaran per a realitzar un seguiment del grau d'execució del projecte i s'aniran actualitzant a mesura que es van realitzant les inspeccions al llarg de l'any 2021:

· Nombre de casos anuals.

· Nombre d'expedients sancionadors proposats.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana disposa, com a recursos humans per al compliment del present programa de quatre persones amb titulació superior del Servei d'Inspecció Mediambiental i una persona amb coneixements tècnics del Servei de Residus.

– Procediment:

1. Recepció de l'avís
2. Definició del Pla d'actuació
3. Execució de les accions i inspeccions, en cas que es considere oportú
4. Realització d'informes sobre les inspeccions o actuacions realitzades.
5. Traslats dels informes a les entitats que corresponga i, en el seu cas, obertura de procediment sancionador.

De acuerdo con los criterios definidos en el apartado tipo de proyecto, se hará una selección de las carreteras a inspeccionar, estableciéndose día y hora para la inspección, en coordinación con los diferentes agentes implicados.

– Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y se irán actualizando a medida que se van realizando las inspecciones a lo largo del año 2021:

· Número de vehículos que incumplen el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

· Número de expedientes sancionadores propuestos.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana dispone, como recursos humanos para el cumplimiento del presente plan, de cuatro personas con titulación superior del Servicio de Inspección Medioambiental y una persona con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos.

– Procedimiento:

1. Descripción de la situación y evaluación de riesgos.
2. Establecimiento de prioridades.
3. Definición de objetivos y estrategias
4. Planificación de las inspecciones a realizar.
5. Equipos de inspección y horarios.
6. Ejecución de las inspecciones.
7. Realización de informes sobre las inspecciones por presunta infracción.
8. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimiento sancionador.

Proyecto 2021. Inspecciones no programadas

Atendiendo a la posibilidad de producción de incidentes relacionados con los traslados de residuos desde/hacia otro país de la Unión Europea, la autoridad responsable debe estar preparada para hacer frente a imprevistos y a la necesidad de realizar inspecciones no programadas.

Las inspecciones no programadas están asociadas a quejas, denuncias, incidentes, accidentes o a datos recibidos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas.

– Objetivos específicos y metas:

· Gestión de la respuesta efectiva por parte de la autoridad competente en materia de inspección de traslados transfronterizos.

· Mejora en procedimientos de gestión y documentación de las actuaciones realizadas, previo análisis de los mismos.

– Plan de actuación:

Se debe establecer un plan de actuación para dar respuesta a incidentes fortuitos que necesitan la actuación de una inspección no programada. Se tramitarán el 100 % de los casos.

– Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y se irán actualizando a medida que se van realizando las inspecciones a lo largo del año 2021:

· Número de casos anuales.

· Número de expedientes sancionadores propuestos.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana dispone, como recursos humanos para el cumplimiento del presente programa de cuatro personas con titulación superior del Servicio de Inspección Medioambiental y una persona con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos.

– Procedimiento:

1. Recepción del aviso
2. Definición del plan de actuación
3. Ejecución de las acciones e inspecciones, en caso de considerarse oportuno
4. Realización de informes sobre las inspecciones o actuaciones realizadas.
5. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimiento sancionador.

4. Autoritats implicades i repartiment de tasques

L'autoritat competent en matèria de control i inspecció de trasllats transfronterers de residus a la Comunitat Valenciana és la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.

La coordinació entre la Comunitat Valenciana i altres comunitats autònomes, així com amb el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic estarà assegurada a través de la Xarxa REDIA, xarxa d'inspecció mediambiental, o a través de qualsevol altra xarxa específica habilitada expressament per a això. REDIA és un instrument per a la cooperació i intercanvi d'experiència entre els responsables de les inspeccions ambientals de les comunitats autònomes mitjançant un fòrum permanent de participació i intercanvi de coneixements i experiències en matèria d'inspecció ambiental, així com per a la realització de projectes d'interès comú.

5. Organització dels recursos humans i financers

Durant l'any 2021, les funcions d'inspecció de trasllats transfronterers de residus, s'exercirà per quatre persones amb titulació superior del Servei d'Inspecció Mediambiental i una persona amb coneixements tècnics del Servei de Residus, si bé és cert que cap d'elles té dedicació exclusiva a la inspecció del programa de trasllats transfronterers de la Comunitat Valenciana. L'equip està situat en el carrer Democràcia, 77, Ciutat Administrativa 9 d'Octubre, torre 1, telèfon 961208628, correu: inspeccion_medioambienta@gva.es

Les actuacions programades estan ajustades als recursos existents, assegurant-se la formació contínua del personal. En la Comunitat Valenciana no es destinen recursos financers específics per a la consecució del Programa d'inspecció, ja que el personal disponible és funcional i els mitjans disponibles són els vehicles dels quals ja disposa la Generalitat Valenciana.

Un factor important per a millorar l'efectivitat de les inspeccions mediambientals, el constitueix la coordinació entre els diferents estaments amb competència en la matèria. En la Comunitat Valenciana comptem amb els següents:

- Equip tècnic de la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.
- Equip tècnic de la Secció de Qualitat Ambiental en serveis territorials.
- Agents mediambientals
- Policia nacional adscrita a la Comunitat Valenciana
- Agents de la Guàrdia Civil

En aquest sentit, està previst mantenir un contacte directe amb les administracions implicades en els diferents tipus d'inspeccions ambientals i a vegades realitzar visites en les quals puguen ser presents representants d'altres administracions. Aquesta coordinació tindrà lloc en totes les fases de la inspecció: planificació i execució de les visites i en el seguiment posterior.

Per a millorar la coordinació amb els diferents estaments amb competències en matèria mediambiental i gestionar més eficaçment les denúncies remeses per aquests, anualment es coordinaran les campanyes d'inspecció específiques realitzades per les diverses autoritats inspectores. En aquestes campanyes s'establiran uns protocols d'actuació, que inclouran la formació específica del personal d'inspecció segons l'àmbit d'aplicació de la campanya, l'elaboració de fitxes per a la realització de les visites i els procediments d'actuació previs a la seua remissió al Servei d'Inspecció Mediambiental adscrit a la Subdirecció General de Qualitat i Educació Ambiental, que elaborarà l'informe final i, si escau, iniciarà el corresponent expedient sancionador.

6. Metodologia d'avaluació de riscos

6.1. Objecte

L'objecte principal del present procediment és desenvolupar una metodologia, que basant-se en l'avaluació dels riscos inherents al conjunt de l'activitat de trasllat de residus, assegure el compliment amb les obligacions imposades en el Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny, de 2016, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014. En concret, la metodologia d'avaluació de riscos tindrà, entre altres, l'objectiu de determinar el nombre mínim d'inspeccions exigides, inclosos els controls físics en establiments, empreses, agents, negociants i trasllats de residus o en la valorització o eliminació corresponents.

4. Autoridades implicadas y reparto de tareas

La autoridad competente en materia de control e inspección de traslados transfronterizos de residuos en la Comunitat Valenciana es la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

La coordinación entre la Comunitat Valenciana y otras comunidades autónomas, así como con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico estará asegurada a través de la Red REDIA, red de inspección medioambiental, o a través de cualquier otra Red específica habilitada expresamente para ello. REDIA 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 para la realización de proyectos de interés común.

5. Organización de los recursos humanos y financieros

Durante el año 2021, las funciones de inspección de traslados transfronterizos de residuos, se ejercerá por cuatro personas con titulación superior del Servicio de Inspección Medioambiental y una persona con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos, si bien es cierto que ninguna de ellas tiene dedicación exclusiva a la inspección del programa de traslados transfronterizos de la Comunitat Valenciana. El equipo se encuentra ubicado en calle Democràcia, 77, Ciutat Administrativa 9 d'octubre, Torre 1, teléfono 961208628, correo: inspeccion_medioambienta@gva.es

Las actuaciones programadas están ajustadas a los recursos existentes, asegurándose la formación continua del personal. En la Comunitat Valenciana no se destinan recursos financieros específicos para la consecución del Programa de inspección, ya que el personal disponible es funcional y los medios disponibles son los vehículos de los que ya dispone la Generalitat Valenciana.

Un factor importante para mejorar la efectividad de las inspecciones medioambientales, lo constituye la coordinación entre los distintos estamentos con competencia en la materia. En la Comunitat Valenciana contamos con los siguientes:

- Equipo técnico de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental
- Equipo técnico de la Sección de Calidad Ambiental en servicios territoriales.
- Agentes medioambientales
- Policia nacional adscrita a la Comunidad Valenciana
- Agentes de la Guardia Civil

En este sentido, está previsto mantener un contacto directo con las administraciones implicadas en los diferentes tipos de inspecciones ambientales y en ocasiones realizar visitas en las que puedan estar presentes representantes de otras administraciones. Esta coordinación tendrá lugar en todas las fases de la inspección: planificación y ejecución de las visitas y en el seguimiento posterior.

Para mejorar la coordinación con los distintos estamentos con competencias en materia medioambiental y gestionar más eficazmente las denuncias remitidas por estos, anualmente se coordinarán las campañas de inspección específicas realizadas por las diversas autoridades inspectoras. En dichas campañas se establecerán unos protocolos de actuación, que incluirán la formación específica del personal de inspección según el ámbito de aplicación de la campaña, la elaboración de fichas para la realización de las visitas y los procedimientos de actuación previos a su remisión al Servicio de Inspección Medioambiental adscrito a la Subdirección General de Calidad y Educación Ambiental, que elaborará el informe final y si procede iniciará el correspondiente expediente sancionador.

6. Metodología de evaluación de riesgos

6.1. Objeto

El objeto principal del presente procedimiento es desarrollar una metodología, que basándose en la evaluación de los riesgos inherentes al conjunto de la actividad de traslado de residuos, asegure el cumplimiento con las obligaciones impuestas en el Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2016, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014. 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.



6.2. Àmbit d'aplicació i abast.

L'àmbit d'aplicació del present document se circumscriu a la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.

La metodologia per a l'avaluació de riscos en l'àmbit dels plans d'inspecció de trasllats transfronterers de residus que a continuació es desenvolupa presenta les següents característiques:

– Es realitza en l'àmbit d'aplicació del Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny, de 2016, relatiu als trasllats de residus. Reglament (UE) núm. 660/2014 del Parlament Europeu i del Consell de 15 de maig de 2014 pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 1013/2006 relatiu als trasllats de residus.

– Es basa en tot el procés de trasllat transfronterer de residus que, en aquest cas, abasta les fases següents:

· Operadors i instal·lacions que inicien el trasllat (punt d'origen).

· El trasllat pròpiament dit, que inclou les següents vies: vies terrestres, amb tota la categoria de carreteres i de ferrocarril, via marítima i via aèria.

· Operadors i instal·lacions que finalitzen el trasllat (punt de destí).

– Té en compte la diferent naturalesa dels residus perillosos i no perillosos, identificant els residus perillosos per remissió a les normes que ho defineixen, en particular, Directiva 2008/98/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de novembre de 2008, sobre els residus.

A més, considera la quantitat de residus anual que és objecte de trasllat transfronterer de residus.

– Valora el nombre de trasllats transfronterers de residus que s'efectua cada any, així com la via de transport, i indirectament, per això, el mitjà de transport que s'utilitza.

– Té en compte l'impacte potencial i real de les instal·lacions que importen o exporten residus sobre la salut humana i el medi ambient, que considera el risc ambiental intrínsec de l'empresa en funció de la mena d'activitat que desenvolupa.

– Considera la incidència que sobre el risc té el destí final del trasllat transfronterer de residus, en funció que aquest siga la valorització o l'eliminació.

– Analitza la participació del titular de l'activitat o instal·lació en algun sistema de gestió i auditoria ambiental tipus EMAS o ISO 14000, i la considera una pràctica positiva encaminada a millorar el comportament mediambiental de l'activitat o instal·lació.

– Valora l'historial de compliment de l'operador des de la perspectiva dels trasllats il·lícits de residus, així com des de l'actuació il·lícita de caràcter administratiu i, en conseqüència, atén el nombre dels expedients sancionadors tramitats contra el titular de l'activitat o instal·lació en relació, amb la incidència i efectes adversos que aquesta pot provocar en el medi ambient en sentit ampli.

– Pren en consideració la responsabilitat penal que s'haja pogut exigir a l'operador per la conducta que tinga en pugna amb la protecció del medi ambient. A tals efectes, valora els delictes contra el medi ambient que siguen imputables a l'operador de l'activitat o instal·lació.

– Parteix de la informació existent en el moment, i posa a la disposició de l'òrgan ambiental un procediment que facilite la seua anàlisi.

6.3. Metodologia d'avaluació de riscos en l'àmbit dels plans d'inspecció de trasllats transfronterers de residus.

La metodologia de l'avaluació de riscos desenvolupada es basa en el mètode IRAM (Integrated Risk Assessment Method) desenvolupat en la Xarxa IMPEL, xarxa de la Unió Europea per a l'aplicació i el compliment de la legislació mediambiental.

El risc es defineix com la combinació de la probabilitat d'ocurrència o grau de certesa sobre un esdeveniment futur i la magnitud del mal o severitat que pateix un agent vulnerable. Per tant, la magnitud del mal o conseqüència es representa mitjançant els criteris d'impacte i la probabilitat d'ocurrència que està directament lligada al comportament de l'operador s'aglutina dins dels criteris d'operador.

Finalment, cal destacar que tant la selecció dels criteris d'impacte com la dels criteris d'operador, entre altres coses, es basen no sols en criteris tècnics sinó també en la disponibilitat de dades. A continuació es desenvolupen els conceptes dels criteris d'impacte i dels criteris d'operador.

6.2. Ámbito de aplicación y alcance.

El ámbito de aplicación del presente documento se circunscribe a la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

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 presenta las siguientes características:

– Se realiza en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2016, relativo a los traslados de residuos. Reglamento (UE) Núm. 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 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:

· Operadores e instalaciones que inician el traslado (punto de origen).

· El traslado propiamente dicho, que incluye las siguientes vías: vías terrestres, con toda la categoría de carreteras y de ferrocarril, vía marítima y vía aérea.

· Operadores e instalaciones que finalizan el traslado (punto de destino).

– 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.

Además, 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 ello, 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 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 y auditoría ambiental 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 en el momento, poniendo a disposición del órgano ambiental un procedimiento que facilite su análisis.

6.3. 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 desarrollada se basa en el método IRAM (Integrated Risk Assessment Method) desarrollado en la Red IMPEL, red de la Unión Europea para la aplicación y el cumplimiento de la legislación medio ambiental.

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 un agente vulnerable. Por tanto, la magnitud del daño o consecuencia se representa mediante los criterios de impacto y la probabilidad de ocurrencia que está directamente ligada al comportamiento del operador se aglutina dentro de los criterios de operador.

Por último, cabe destacar que tanto la selección de los criterios de impacto como la de los criterios de operador, entre otras cosas, se basan no solo en criterios técnicos sino también en la disponibilidad de datos. A continuación se desarrollan los conceptos de los criterios de impacto y de los criterios de operador.



Criteris d'impacte.

Tal com es descriu anteriorment, la magnitud del mal es representarà mitjançant el desenvolupament dels criteris d'impacte següents:

- Perillositat del residu traslladat.
- Quantitat de residus traslladats anualment.
- Nombre de trasllats anuals.
- Manera de transport.
- Grau d'avaluació ambiental.
- Destí final dels residus.

Tots els criteris d'impacte (CI) es calculen mitjançant puntuació de l'1 a 5 (representant 1 el valor mínim i 5 el màxim de perillositat).

S'ha establert com a terme de ponderació (TP) = 0, per la qual cosa tots els criteris d'impacte tenen el mateix pes inicial a l'efecte de càlcul.

Les puntuacions dels criteris d'impacte estan directament relacionades amb el risc i, per això, amb les freqüències d'inspecció. Per tant, com més gran siguen els valors dels criteris d'impacte, major serà la freqüència amb la qual s'inspeccionarà.

Criteri 1. Perillositat

La citada metodologia realitza l'estimació d'una puntuació per a fonts de risc-substància, que relaciona el tipus de substància amb la quantitat. Considerant l'anterior, es valoraran les propietats dels residus i la seua quantitat de la manera que es desenvolupa a continuació. En relació amb les propietats dels residus, es realitzarà la diferenciació entre residu perillós i no perillós.

Es considerarà residu perillós aquell que presente una o diverses de les característiques perilloses enumerades en l'annex III de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, i aquell que puga aprovar el Govern de conformitat amb el que s'estableix en la normativa europea o en els convenis internacionals dels quals Espanya forme part, així com els recipients i envasos que els hagen continguts.

Per a facilitar la identificació de residus perillosos davant dels residus no perillosos, es contrastarà la informació recollida en el Document d'Acompanyament de Trasllet (annex VII) del Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny, de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014, amb la Llista Europea de Residus recollida en la Decisió 2000/532/CE, sobre la llista de residus, de conformitat amb la Directiva 2008/98/CE del Parlament Europeu i del Consell.

Les valoracions adoptades són les indicades en la taula següent:

Taula 1. Valoració per perillositat del residu traslladat

Perillositat residu traslladat	Valoració
Residu perillós	5
Residu no perillós	1

Criteri 2. Quantitat del residu traslladat anualment.

Es calcula per a cada operador les quantitats totals de residus traslladats i se li aplica una valoració d'acord amb el que s'indica en la taula següent:

Taula 2. Valoració per quantitat de residus traslladats anualment

Quantitat de residus traslladats anualment (t)	Valoració
>3000 (*)	5
2000-3000 (*)	4
1000-1999 (*)	3
500-999 (*)	2
<500 (*)	1

(*) Aquestes xifres hauran d'adaptar-se als moviments reals i es podran modificar els intervals si es considera convenient.

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:

- Peligrosidad del residuo trasladado.
- Cantidad de residuos trasladados anualmente.
- Numero de traslados anuales.
- Modo de transporte.
- Grado de evaluación 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 y 5 el máximo de peligrosidad).

Se ha establecido como termino de ponderación (TP) = 0., por lo que 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 ello, con las frecuencias de inspección. Por lo tanto, cuanto mayor sean los valores de los criterios de impacto, mayor será la frecuencia con la que se inspeccionará.

Criterio 1. Peligrosidad

La citada metodología realiza la estimación de una puntuación para fuentes de riesgo-sustancia, que relaciona el tipo de sustancia con la cantidad. Considerando lo anterior, se van a valorar las propiedades de los residuos y su cantidad de la manera que se desarrolla a continuación. Con relación a las propiedades de los residuos, se va a realizar la diferenciació entre residuo peligroso y no peligroso.

Se considerarà residuo peligroso aquell que presente una o varias de las características peligrosas enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y aquell que pueda aprovar 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 y envases que los hayan contenido.

Para facilitar la identificación de residuos peligrosos frente a 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 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014, 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.

Las valoraciones adoptadas son las indicadas en la siguiente tabla:

Tabla 1. Valoración por peligrosidad del residuo trasladado

Peligrosidad residuo trasladado	Valoración
Residuo peligroso	5
Residuo no peligroso	1

Criterio 2.cantidad del residuo trasladado anualmente.

Se calcula para cada operador las cantidades totales de residuos trasladados y se le aplica una valoració de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla:

Tabla 2. Valoración por cantidad de residuos trasladados anualmente

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.



criteri 3. Nombre de moviments anuals.

El mètode valora el nombre de moviments realitzats anualment, amb base que l'augment del nombre de trasllats augmenta proporcionalment la probabilitat d'ocurrència d'accidents, així com d'actuacions il·lícites.

En la taula 3 s'estableix el criteri adoptat.

Taula 3. Valoració per nombre de trasllats anuals

Nombre trasllats anuals	Valoració
> 300 (*)	5
201- 300 (*)	4
101-200 (*)	3
50-100 (*)	2
<50 (*)	1

(*) Aquestes xifres hauran d'adaptar-se als moviments reals i es podran modificar els intervals si es considera convenient.

criteri 4. Manera de transport

En aquest apartat es pretén qualificar el mode de transport en funció dels accidents o incidents registrats. Considerant que els índexs d'accidents estan en relació amb la via i el mitjà de transport que s'utilitze, així com amb la freqüència en la utilització del mitjà de transport concret, la probabilitat del nombre d'accidents estarà en proporció amb aqueixa relació.

Es consideraran totes les maneres de transport: per carretera, per ferrocarril, per vies navegables i per aire.

En la taula 4 s'estableix el criteri adoptat:

Taula 4. Valoració per manera de transport

Qualificació de la manera de transport	Valoració
Per carretera	4
Per ferrocarril	3
Per aire	2
Per via navegable	1
Mixt (quan se succeïsquen diverses maneres de transport per a un mateix moviment)	5

criteri 5. Grau d'incidència ambiental.

Aquest apartat recull la valoració del grau d'incidència ambiental de les activitats o instal·lacions de l'operador que inicien o finalitzen l'expedient d'importació o exportació.

Aquesta valoració mesura el risc ambiental intrínsec de l'empresa, en funció de la mena d'activitat que desenvolupa, la qual té el seu reflex en el grau de protecció ambiental exigida per la normativa per a permetre l'exercici de l'activitat o el funcionament de la instal·lació.

El criteri adoptat es desenvolupa en la taula 5.

Taula 5. Valoració grau d'avaluació ambiental

Grau d'avaluació ambiental	Valoració
AAI	3
Llicència ambiental	2
Altres. Comunicació ambiental	1

criteri 6. Destí final dels residus.

Aquest criteri valora la incidència que pot suposar el destí final dels residus a traslladar, en virtut de la jerarquia establida en l'article 8 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats. De manera que s'estima que es produirà una major incidència i, per això, un major

Criterio 3. Número de movimientos anuales.

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.

Tabla 3. Valoración por número de traslados anuales

Número traslados anuales	Valoración
> 300 (*)	5
201- 300 (*)	4
101-200 (*)	3
50-100 (*)	2
<50 (*)	1

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

Criterio 4. Modo de transporte.

En este apartado se pretende calificar el modo 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 esa relación.

Se considerarán todos los modos 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 modo de transporte

Calificación del modo de transporte	Valoración
Por carretera	4
Por ferrocarril	3
Por aire	2
Por vía navegable	1
Mixto(cuando se sucedan varios modos de transporte para un mismo movimiento)	5

Criterio 5. 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 intrínsecos 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.

El criterio adoptado se desarrolla en la tabla 5.

Tabla 5. Valoración grado de evaluación ambiental

Grado de evaluación ambiental	Valoración
AAI	3
Licencia ambiental	2
Otros. Comunicación ambiental	1

Criterio 6. 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. De manera que se estima que se producirá una mayor incidencia y, por ello, un mayor riesgo, en los traslados transfronterizos de

risc, en els trasllats transfronterers de residus destinats a eliminació, que en els trasllats que tenen com a destí la valorització.

En la taula 6 s'estableix el criteri adoptat.

Taula 6. Valoració destí final dels residus

Destí final	Valoració
Valorització	1
Eliminació	5

Criteris d'operador.

Com s'ha avançat, la probabilitat d'ocurrència està en relació directa amb el comportament de l'operador, el qual es representa a través dels criteris d'operador que s'indica a continuació.

- Adopció de sistemes de gestió ambiental per part de l'operador.
- Actitud de l'operador.
- Dades de trasllats il·lícits.
- Dades d'expedients sancionadors de caràcter mediambiental.
- Dades de delictes contra el medi ambient comesos.

La totalitat de criteris d'operador es calculen mitjançant una puntuació de: -1, 0, +1, sent -1 = bo, disminueix el nivell de risc, 0 = moderat i 1 = dolent; augmenta el nivell de risc.

S'ha establert com a factor de ponderació (FP) =1, per la qual cosa tots els criteris d'operador tenen el mateix pes inicial a l'efecte de càlcul.

El resultat del comportament de l'operador és la mitjana dels criteris aplicats arrodonint al nombre enter més pròxim a -1, 0 o +1.

Criteri 1. Adopció de sistemes de gestió ambiental.

Es valora la implementació voluntària per part de l'empresa d'algun sistema de gestió ambiental, com ara EMAS o ISO 14000. S'estima que la declaració ambiental o la certificació dels sistemes de gestió mediambiental a una activitat suposen una manera de control i de gestió del risc ambiental d'aquesta. Així mateix, es considera que posen de manifest una aptitud responsable per part de l'operador, tant des d'un punt de vista mediambiental com econòmic, i, al mateix temps, compromesa amb la millora del comportament mediambiental de l'activitat o instal·lació.

En la valoració es donarà prioritat al sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS), atès que resulta més exigent des del punt de vista ambiental. Rebran la pitjor valoració aquelles activitats o instal·lacions que no compten amb cap sistema ambiental.

Taula 7. Valoració sistemàticament de gestió ambiental

Sistema de gestió ambiental	Valoració
Inscrit en EMAS	- 1
ISO 14000 i altres	0
No té sistema o sense informació	+1

Criteri 2. Actitud de l'operador.

Aquest apartat valora la reacció de l'operador davant qualsevol desviació, incidència, requeriment.

En la taula 8 s'estableix els criteris a adoptar per a aplicar-ho.

Taula 8. Valoració actitud de l'operador

Actitud de l'operador	Valoració
Reacció immediata de l'operador davant qualsevol desviació o incidència interna. Notificació immediata a l'òrgan ambiental d'aquestes incidències. Actitud col·laboradora durant les inspeccions	- 1

residuos destinados a eliminación, que en los traslados que tienen como destino la valorización.

En la tabla 6 se establece el criterio adoptado.

Tabla 6. Valoración destino final de los residuos

Destino final	Valoración
Valorización	1
Eliminación	5

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 y 1 = malo; aumenta el nivel de riesgo.

Se ha establecido como factor de ponderación (FP) =1, por lo que 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.

Criterio 1. 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 un modo 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 auditoria medioambientales (EMAS), dado que resulta más exigente desde el punto de vista ambiental. Recibiendo la peor valoración aquellas actividades o instalaciones que no cuentan con sistema ambiental alguno.

Tabla 7. Valoración por sistema de gestión ambiental

Sistema de gestión ambiental	Valoración
Inscrito en EMAS	- 1
ISO 14000 y otras	0
No tiene sistema o sin información	+1

Criterio 2. 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 aplicarlo.

Tabla 8. Valoración actitud del operador

Actitud del operador	Valoración
Reacción inmediata del operador ante cualquier desviación o incidencia interna. Notificación inmediata al órgano ambiental de dichas incidencias. Actitud colaboradora durante las inspecciones	- 1



Reacció proactiva després de rebre un requeriment o crida de l'òrgan ambiental. Actitud neutra durant les inspeccions	0
Reacció lenta després de rebre requeriments expressos i posar inconvenients a les accions de l'òrgan ambiental. Actitud no col·laborativa durant les inspeccions	+1

criteri 3. Dades de trasllats il·lícits.

Aquest criteri d'operador valora el nombre d'intercepcions de trasllats il·lícits de residus **realitzats**. En la taula 9 s'estableix els criteris a adoptar per a aplicar-los.

Els trasllats il·lícits seran considerats els indicats en l'article 2.35 Definicions, del Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny, de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014. En concret, els que s'efectuen:

- Sense haver sigut notificat a totes les autoritats competents afectades de conformitat amb aquest reglament
- Sense l'autorització de les autoritats competents afectades de conformitat amb aquest reglament
- Havent obtingut l'autorització de les autoritats competents afectades mitjançant falsificació, tergiversació o frau
- D'una manera que no aparega especificat materialment en els documents de notificació o de moviment
- D'una manera que done lloc a una valorització o una eliminació que infringeix la normativa comunitària o internacional
- De manera contrària als articles 34, 36, 39, 40, 41 i 43 de l'esmentat Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny, de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.
- De manera que, en relació amb els trasllats de residus a què es refereix l'article 3, apartats 2 i 4:
 - es comprove que els residus no figuren en els annexos III, IIIA o IIIB
 - no s'haja complert amb l'article 3, apartat 4,
 - el trasllat s'efectue d'una manera no especificada concretament en el document que figura en l'annex VII.

Taula 9. Valoració trasllats il·lícits

Intercepcions	Valoració
Cap intercepció	- 1
1 o més intercepcions	+1

criteri 4. Dades d'expedients sancionadors de caràcter mediambiental.

Partint de les consideracions reflectides en el criteri anterior, i, en aquest cas, posant-les en relació amb un àmbit més ampli, s'analitza el comportament de l'operador en funció de la seua afecció al medi ambient en general. Per a això, es valoren els expedients sancionadors resolts i fermes durant el període d'un any que s'hagen seguit contra aquell, per infraccions en matèria ambiental.

A aquest efecte, es computaran tots aquells expedients que estiguen relacionats amb el medi natural, com ara els que s'hagen substanciat per infraccions en matèria d'espais naturals, vies pecuàries, muntanyes, etc., així com els que guarden relació amb l'avaluació, prevenció i qualitat ambiental, entre els quals s'inclouran els tramitats en matèria de residus, autorització ambiental, contaminació atmosfèrica, avaluació d'impacte ambiental, etc.

En la taula 10 s'estableix els criteris a adoptar per a aplicar aquest criteri.

Taula 10. Valoració expedients sancionadors de caràcter mediambiental

Expedients sancionadors en medi ambient	Valoració
Cap	- 1
Algun	+1

Reacción proactiva después de recibir un requerimiento o llamada del órgano ambiental. Actitud neutra durante las inspecciones	0
Reacción lenta tras recibir requerimientos expresos y poniendo inconvenientes a las acciones del órgano ambiental. Actitud no colaborativa durante las inspecciones	+1

Criterio 3. Datos de traslados ilícitos.

Este criterio de operador valora el número de intercepciones de traslados ilícitos de residuos realizadas. 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, de 13 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014. 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, de 13 de junio, de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.
- De forma que, en relación con los traslados de residuos a que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 4:
 - se compruebe que los residuos no figuran en los anexos III, IIIA o IIIB
 - no se haya cumplido con el artículo 3, apartado 4,
 - 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	- 1
1 o más intercepciones	+1

Criterio 4. 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 ello, 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, 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

Expedientes sancionadores en medio ambiente	Valoración
Ninguno	- 1
Alguno	+1



Criteri 5. Dades de delictes contra el medi ambient comesos.

Aquest criteri d'operador valora l'existència de delictes comesos en l'activitat o instal·lació contra el medi ambient, en una anualitat.

Igual que en el supòsit anterior, però amb una major penalització del seu risc ambiental, es considera que la comissió d'un delictes contra el medi ambient constitueix un rellevant indicador d'una gestió ambiental molt deficient o molt incorrecta, i, per això, d'un comportament de l'operador que incideix directament sobre el risc ambiental en termes molt negatius per al medi ambient en el seu conjunt.

En la taula 11 s'estableixen els criteris a adoptar per a aplicar-los.

Taula 11. Valoració delictes contra el medi ambient comesos

<i>Delictes contra el medi ambient comesos</i>	<i>Valoració</i>
Cap	- 1
Algun	+1

6.4. Aplicació de la metodologia.

En aquest apartat es defineixen les operacions que correspon realitzar per a obtenir l'índex de risc des dels criteris d'impacte i els criteris d'operador.

Així, l'índex de risc és determinat pel valor de la puntuació màxima dels criteris d'impacte després de la seua ponderació amb els criteris d'operador.

A partir de l'índex de risc obtingut s'estableix la categoria de risc, que es concreta en tres tipus: risc baix (3), risc mitjà (2) i risc alt (1), i aquesta s'associa directament amb la freqüència de les inspeccions a realitzar, que es fixen en tres anys per a les de risc baix, dos anys per a les de risc mitjà, i un any per a les de risc alt.

D'acord amb l'exposat, una vegada determinats els criteris d'impacte i els criteris d'operador segons els apartats anteriors, es realitzaran les operacions que s'indiquen a continuació, per a determinar la freqüència de les inspeccions a realitzar als operadors de trasllats transfronterers de residus.

El mètode que ha d'observar-se a l'efecte d'obtenir des dels criteris d'impacte i els criteris d'operadors, l'índex de risc i, en funció d'aquest, determinar la freqüència de les inspeccions, és el que es descriu a continuació:

– En primer lloc, el comportament de l'operador es determina realitzant la mitjana aritmètica dels resultats obtinguts dels criteris d'operador. El resultat de realitzar la mitjana aritmètica dels criteris d'operador s'arrodoneix per la seua proximitat als valors: -1, 0 i +1.

– En segon lloc, el valor obtingut (-1, 0 i +1) és aplicat a cada criteri d'impacte per a corregir-ho, això és, els criteris d'impacte es disminueixen un nivell en el cas d'obtenir el valor -1, es mantenen igual en el cas d'obtenir un 0 i s'augmenten un nivell en el cas d'obtenir un 1.

– Una vegada corregits els criteris d'impacte d'acord amb l'indicat, es determina l'índex de risc inicial. Per a això, se selecciona el criteri d'impacte que major valor absolut tinga. (Pot ocórrer que hi haja diversos criteris d'impacte en els quals coincidisca el major valor).

– A continuació, s'aplica la regla = 2, és a dir, s'actua de la manera següent:

- Si només hi ha un criteri d'impacte corregit amb major valor absolut, es tornen a corregir tots els criteris d'impacte disminuint-los un nivell.

- Si hi ha dues o més criteris d'impacte corregits amb major valor absolut, es mantenen els valors dels criteris d'impacte originals una vegada corregits amb els criteris d'operador.

– Una vegada realitzades les operacions anteriors, s'obté l'índex de risc seleccionant el valor absolut màxim corresponent dels criteris d'impacte.

– Obtingut l'índex de risc, s'aplica la taula 12 per a determinar la freqüència de les inspeccions que es realitzaran a l'operador en trasllat transfronterer de residus.

Criterio 5. 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.

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

<i>Delitos contra el medio ambiente cometidos</i>	<i>Valoración</i>
Ninguno	- 1
Alguno	+1

6.4. Aplicación de la metodología.

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.

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 tres años para las de riesgo bajo, dos años para las de riesgo medio, y un año para las de riesgo alto.

De acuerdo con lo expuesto, una vez determinados los criterios de impacto y los criterios de operador según los apartados anteriores, se realizarán las operaciones que se indican a continuación, para determinar la frecuencia de las inspecciones a realizar a los operadores de traslados transfronterizos de residuos.

El método que debe observarse a los efectos de obtener desde los criterios de impacto y los criterios de operador, el Índice de riesgo y, en función de este, determinar la frecuencia de las inspecciones, es el que se describe a continuación:

– 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.

– 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:

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

- 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.

– Obtenido el índice de riesgo, se aplica la tabla 12 para determinar la frecuencia de las inspecciones que se realizarán al operador en traslado transfronterizo de residuos.

Taula 12. Determinació freqüència inspeccions

Índex de risc	Categoria de risc	Periodicitat inspecció
1	3 BAIX	triennal
2	3 BAIX	triennal
3	2 MITJÀ	bianual
4	1 ALT	bianual
5	1 ALT	anual

6.5. Resultats obtinguts

S'ha aplicat la metodologia explicada anteriorment per a l'avaluació de riscos dels sis operadors que han actuat a la Comunitat Valenciana durant l'any 2020, en el trasllat transfronterer de residus de la llista ambre. Per a l'anàlisi s'han tingut en compte els criteris d'impacte definits i s'han obtingut els resultats següents:

	Criteris d'impacte ponderats						Índex risc	Periodicitat inspecció
	1	2	3	4	5	6		
Operador 1	5	1	1	4	3	1	4	Bianual
Operador 2	1	2	1	4	3	1	3	Bianual
Operador 3	4	0	0	3	2	4	4	Bianual
Operador 4	1	1	1	4	3	1	3	Bianual
Operador 5	1	1	1	1	3	1	2	Triennal
Operador 6	5	2	1	4	3	5	5	Anual

A la vista de l'avaluació de riscos realitzada s'observa que un dels operadors hauria de tindre una inspecció anual, i els altres quatre operadors els correspondria una inspecció cada dos anys. D'aquests quatre operadors només la meitat van efectuar trasllats en 2020 i un d'ells va ser objecte d'inspecció ja en aquest exercici.

Per tant es proposarà en aquest any 2021 la realització d'inspecció programada de l'operador 6 així com inspecció documental de l'operador 4.

A fi de determinar els riscos dels sis operadors que han actuat a la Comunitat Valenciana durant l'any 2020, en el trasllat transfronterer de residus subjectes al procediment d'informació general (llista verda), encara que és d'esperar que el risc d'aquests siga molt inferior, s'ha realitzat la mateixa anàlisi seguint els criteris d'avaluació assenyalats, és a dir, tenint en compte els mateixos criteris d'impacte definits, i s'han obtingut els resultats següents:

	Criteris d'impacte ponderats						Índex risc	Periodicitat inspecció
	1	2	3	4	5	6		
Operador 1	0	4	3	3	1	0	3	Bianual
Operador 2	0	0	0	3	1	0	2	Triennal
Operador 3	0	0	0	3	2	0	2	Triennal
Operador 4	1	1	1	4	2	1	3	Bianual
Operador 5	1	1	1	4	2	1	3	Bianual
Operador 6	0	0	0	3	1	0	2	Triennal

A la vista de l'avaluació de riscos realitzada s'observa que no es requereix efectuar cap inspecció anual en cap dels operadors, i tres d'ells requeririen inspecció bianual.

Tenint en compte que es tracta de residus no perillosos el trasllat transfronterer dels quals està sotmès al procediment d'informació prèvia, així com el fet que la pràctica totalitat de les tones de residus transportades han sigut dutes a terme per un sol dels operadors, es proposa realitzar la inspecció documental d'aquest operador.

Per tant es proposarà la realització en aquest any 2021 de la inspecció documental de l'operador 1.

Tabla 12. Determinación frecuencia inspecciones

Índice de riesgo	Categoría de riesgo	Periodicidad inspección
1	3 BAJO	triennal
2	3 BAJO	triennal
3	2 MEDIO	bianual
4	1 ALTO	bianual
5	1 ALTO	anual

6.5. Resultados obtenidos

Se ha aplicado la metodología explicada anteriormente para la evaluación de riesgos de los seis operadores que han actuado en la Comunitat Valenciana durante el año 2020, en el traslado transfronterizo de residuos de la lista ámbar. Para el análisis se han tenido en cuenta los criterios de impacto definidos, obteniendo los resultados siguientes:

	Criterios de impacto ponderados						Índice riesgo	Periodicidad inspección
	1	2	3	4	5	6		
Operador 1	5	1	1	4	3	1	4	Bianual
Operador 2	1	2	1	4	3	1	3	Bianual
Operador 3	4	0	0	3	2	4	4	Bianual
Operador 4	1	1	1	4	3	1	3	Bianual
Operador 5	1	1	1	1	3	1	2	Triennal
Operador 6	5	2	1	4	3	5	5	Anual

A la vista de la evaluación de riesgos realizada se observa que uno de los operadores debería tener una inspección anual, y a otros cuatro operadores les correspondría una inspección cada dos años. De estos cuatro operadores solo la mitad efectuaron traslados en 2020 y uno de ellos fue objeto de inspección ya en dicho ejercicio.

Por lo tanto se propondrá en este año 2021 la realización de inspección programada del operador 6 así como inspección documental del operador 4.

Con objeto de determinar los riesgos de los seis operadores que han actuado en la Comunitat Valenciana durante el año 2020, en el traslado transfronterizo de residuos sujetos al procedimiento de información general (lista verde), aunque es de esperar que el riesgo de estos sea muy inferior, se ha realizado el mismo análisis siguiendo los criterios de evaluación señalados es decir, teniendo en cuenta los mismos criterios de impacto definidos, obteniendo los resultados siguientes:

	Criterios de impacto ponderados						Índice riesgo	Periodicidad inspección
	1	2	3	4	5	6		
Operador 1	0	4	3	3	1	0	3	Bianual
Operador 2	0	0	0	3	1	0	2	Triennal
Operador 3	0	0	0	3	2	0	2	Triennal
Operador 4	1	1	1	4	2	1	3	Bianual
Operador 5	1	1	1	4	2	1	3	Bianual
Operador 6	0	0	0	3	1	0	2	Triennal

A la vista de la evaluación de riesgos realizada se observa que no se requiere efectuar ninguna inspección anual en ninguno de los operadores, y tres de ellos requerirían inspección bianual.

Teniendo en cuenta que se trata de residuos no peligrosos cuyo traslado transfronterizo está sometido al procedimiento de información previa, así como el hecho de que la práctica totalidad de las toneladas de residuos transportadas han sido llevadas a cabo por uno solo de los operadores, se propone realizar la inspección documental de este operador.

Por lo tanto se propondrá la realización en este año 2021 de la inspección documental del operador 1.