

**RESOLUCIÓN DE 14 DE DICIEMBRE DE 2016 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD POR LA QUE SE APRUEBA LA METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EL ÁMBITO DE LOS PLANES DE INSPECCIÓN DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS DE ACUERDO AL ARTÍCULO 50 DEL REGLAMENTO (CE) 1013/2006, EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN.**

El Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, establece una normativa uniforme para toda la Unión Europea, con el fin de organizar y regular la vigilancia y el control de los traslados de residuos entre estados de la Unión Europea, y entre éstos y terceros países.

Con la reforma llevada a cabo por el Reglamento UE 660/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, se introduce la obligación para los Estados Miembros de realizar inspecciones más exhaustivas, que permitan detectar si se están llevando a cabo traslados de residuos contrarios a la norma. La principal novedad introducida por el Reglamento UE 660/2014 es la obligación para los Estados Miembros de aprobar planes de inspección, a más tardar el 1 de enero de 2017.

Más concretamente, establece para los Estados miembros, en concreto para la autoridad competente en materia de inspección, las siguientes obligaciones:

- Elaborar uno o más planes de inspección de traslados de residuos que deberán cubrir todo el territorio.
- Realizar una evaluación sistemática de los riesgos para decidir la periodicidad de las inspecciones, que será de tres meses para las instalaciones que planteen los riesgos más altos y de tres años para aquellas que disponen del riesgo más bajo.
- Llevar a cabo tales inspecciones a través de las autoridades competentes en cada caso.
- Resolver los procedimientos administrativos sancionadores por la autoridad competente en cada caso.
- Publicar el informe anual en la parte que se refiere a inspecciones de traslados y las sanciones correspondientes.

El Plan de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunidad Autónoma de Aragón para 2017-2019, aprobado mediante Orden de 13 de diciembre de 2016 del Consejero de Desarrollo Rural y Sostenibilidad, indica que se fijará un método basado en IRAM (Integrated Risk Assessment Method) para evaluar los riesgos de las instalaciones dentro de su ámbito de aplicación, y que será aprobado por la Dirección General de Sostenibilidad.

En el presente documento se define la metodología para la evaluación de los riesgos por parte de la Comunidad Autónoma de Aragón, que ha sido desarrollada por la

Dirección General de Sostenibilidad, a quien, de acuerdo al Decreto 317/2015, de 15 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad, le corresponde la coordinación e impulso de la planificación y programación de la inspección ambiental.

La metodología de la evaluación de riesgos desarrollada se fundamenta en la propuesta realizada por REDIA, formada por las autoridades ambientales responsable de la inspección ambiental en las Comunidades Autónomas y por el Ministerios de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, que a su vez está basada en el método IRAM (Integrated Risk Assessment Method). 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 se distingue entre dos tipos de criterios:

- a) Criterios de Impacto: representan la magnitud del daño o consecuencia.
- b) Criterios de Operador: el comportamiento del operador está directamente ligado a la probabilidad de ocurrencia.

La selección de los Criterios de Impacto como la de los Criterios de Operador, entre otras cosas, se basa en criterios técnicos y en la disponibilidad de datos.

La clasificación de las empresas se realizará en función de la evaluación de los riesgos. La frecuencia de inspección no sólo dependerá del impacto de cada instalación (a), sino también del comportamiento del operador (b), que podrá rebajar o aumentar la periodicidad de las inspecciones.

La 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, y las que se realicen "in itinere".

En consecuencia, acuerdo aprobar el método para la evaluación de los riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos de acuerdo al artículo 50 del Reglamento (CE) 1013/2006, en la Comunidad Autónoma de Aragón, que se adjunta como Anexo a esta Resolución.

Zaragoza, 14 de diciembre de 2016.- L a Directora General de Sostenibilidad, Sandra Ortega Bravo.

# ANEXO

1. OBJETO.....	2
2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE.....	2
3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EL AMBITO DE LOS PLANES DE INSPECCIÓN DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS .....	3
3.1 CRITERIOS DE IMPACTO.....	4
A) Peligrosidad y cantidad del residuo trasladado anualmente.....	4
B) Número de movimientos anuales .....	5
C) Modo de transporte.....	6
D) Grado de incidencia ambiental.....	6
E) Destino final de los residuos.....	7
3.2 CRITERIOS DE OPERADOR.....	7
A) Adopción de sistemas de gestión ambiental.....	8
B) Actitud del operador.....	8
C) Datos de traslados ilícitos.....	9
D) Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental.....	10
E) Datos de delitos contra el medio ambiente cometidos.....	10
4. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA. INDICE DE RIESGO Y FRECUENCIA DE INSPECCIÓN	11
4.1. INDICE DE RIESGO Y FRECUENCIA DE INSPECCIÓN.....	11

## 1. OBJETO

El objeto principal del presente procedimiento es desarrollar una metodología, que en base a 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.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE

La metodología para la evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos que a continuación se desarrolla, se aplicará por la Dirección General de Sostenibilidad y 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) N° 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1013/2006 relativo a los traslados de residuos.
- Se basa en todo el proceso de traslado transfronterizo de residuos que, en este caso, abarca las siguientes fases:
  - a) Operadores e instalaciones que inician el traslado (punto de origen).
  - b) El traslado propiamente dicho, que incluye las siguientes vías: vías terrestres, con toda la categoría de carreteras y de ferrocarril.
  - c) 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.
- 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 medioambiental tipo EMAS o ISO 14001, considerándola una práctica positiva encaminada a mejorar el comportamiento medio ambiental 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.

### **3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS EN EL AMBITO 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).

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.

### 3.1 CRITERIOS DE IMPACTO

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

- A. Peligrosidad del residuo trasladado.
- B. Cantidad de residuos trasladados anualmente.
- C. Número de traslados anuales.
- D. Modo de transporte
- E. Grado de evaluación ambiental.
- F. 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.

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

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

Se considerará residuos peligroso aquel que presenten 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 aquél que pueda aprobar el Gobierno de conformidad con lo establecido en la normativa europea o en los convenios internacionales de los que España sea parte, así como los recipientes 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, con la Lista Europea de Residuos recogida en la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

Tabla 1. VALORACIÓN POR PELIGROSIDAD DEL RESIDUO TRASLADADO

PELIGROSIDAD RESIDUO TRASLADADO	VALORACIÓN
Residuo peligroso	5
Residuo no peligroso	1

Tabla 2. VALORACIÓN POR CANTIDAD DE RESIDUOS TRASLADADOS ANUALMENTE

CANTIDAD DE RESIDUOS TRASLADADOS ANUALMENTE (t)	VALORACIÓN
>25.000	5
10.000 - 24.999	4
1.000 - 9.999	3
500 - 999	2
<500	1

#### B) 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
> 1.000	5
500 - 1.000	4
100 - 499	3
50 - 99	2
<50	1

### C) 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	1
Por ferrocarril	2
Por aire	3
Por vía navegable	4
Mixto (incluyendo aire y/o navegable)	5

### D) Grado de incidencia ambiental

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

Esta valoración mide el riesgo ambiental intrínseco de la empresa, en función del tipo de actividad que desarrolla, 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 EVALUACION AMBIENTAL	VALORACIÓN
AAI	3
Actividad clasificada	2
Otras. Comunicación ambiental	1



### E) 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 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

### 3.2 CRITERIOS DE OPERADOR

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

- A. Adopción de sistemas de gestión ambiental por parte del operador.
- B. Actitud del operador.
- C. Datos de traslados ilícitos.
- D. Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental.
- E. 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.

### A) Adopción de sistemas de gestión ambiental

Se valora la implementación voluntaria por parte de la empresa de algún sistema de gestión ambiental, tales como EMAS o ISO 14000. Se estima que la declaración ambiental o la certificación de los sistemas de gestión medioambiental a una actividad suponen 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 auditoría medioambientales (EMAS), dado que resulta más exigente desde el punto de vista ambiental. Recibiendo la peor valoración aquellas actividades o instalaciones que no cuenten con sistema ambiental alguno.

Tabla 7. VALORACIÓN POR SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

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

### B) Actitud del operador

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

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

Tabla 8. VALORACIÓN ACTITUD DEL OPERADOR

ACTITUD DEL OPERADOR	VALORACIÓN
Reacción inmediata del operador ante cualquier desviación o incidencia interna. Notificación inmediata al órgano ambiental de dichas incidencias. Actitud colaboradora durante las inspecciones	-1
Reacción proactiva después de recibir un requerimiento o llamada del órgano ambiental. Actitud neutra durante las inspecciones	0

Reacción lenta tras recibir requerimientos expresos y poniendo inconvenientes a las acciones del órgano ambiental. Actitud no colaborativa durante las inspecciones	+1
---	----

**C) Datos de traslados ilícitos**

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

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

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

Tabla 9. VALORACIÓN TRASLADOS ILICITOS

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

**D) Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental**

Partiendo de las consideraciones reflejadas en el criterio anterior, y, en este caso, poniéndolas en relación con un ámbito más amplio, se analiza el comportamiento del operador en función de su afección al medio ambiente en 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

**E) Datos de delitos contra el medio ambiente cometidos**

Este Criterio de Operador valora la existencia de delitos cometidos en la actividad o instalación contra el medio ambiente, en 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

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

## 4. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA. INDICE DE RIESGO Y FRECUENCIA DE INSPECCIÓN

En este apartado se definen las operaciones que procede realizar para obtener el Índice de Riesgo desde los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador.

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

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

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

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

1º. En primer lugar, el comportamiento del operador se determina realizando la media aritmética de los resultados obtenidos de los Criterios de Operador.

El resultado de realizar la media aritmética de los Criterios de Operador se redondea por su proximidad a los valores: -1, 0 y +1.

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

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

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

i) Si solo hay un Criterio de Impacto corregido con mayor valor absoluto, se vuelven a corregir todos los Criterios de Impacto disminuyéndolos un nivel.

ii) Si hay dos o más Criterios de Impacto corregidos con mayor valor absoluto, se mantienen los valores de los Criterios de Impacto originales una vez corregidos con los Criterios de Operador.

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

3º.- 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.

Tabla 12. DETERMINACIÓN FRECUENCIA INSPECCIONES

INDICE DE RIESGO	CATEGORÍA DE RIESGO	PERIODICIDAD INSPECCIÓN
1	3 BAJO	TRIENAL
2	3 BAJO	TRIENAL
3	2 MEDIO	BIENAL
4	1 ALTO	ANUAL
5	1 ALTO	TRIMESTRAL