

# PROCEDIMIENTO PARA EL RECHAZO DE VEHÍCULOS PROCEDENTES DE LA RECOGIDA SELECTIVA DE ENVASES LIGEROS EN PUNTOS DE ENTREGA

## OBJETO:

Este procedimiento tiene por objeto evitar la entrada en las estaciones de transferencia o en las plantas de selección, de vehículos procedentes, en teoría, de una recogida selectiva de envases ligeros, pero que realmente **contengan material mezclado** de diferentes tipos de contenedores (contenedor amarillo + contenedor resto; contenedor resto; voluminosos) y evitar la entrada de camiones que aun siendo procedentes de la recogida selectiva presenten unas características tales (presencia de material hospitalario de riesgo, residuos peligrosos, residuos putrefactos, materiales dañinos para equipos, excesiva compactación,..) que haga **imposible su procesado** en las plantas de selección sin las suficientes garantías de seguridad.

Asimismo el procedimiento tiene por objeto evitar las posibles mezclas en las estaciones de transferencia, de material de vehículos procedentes de la recogida selectiva con material de vehículos procedente de la recogida de la fracción resto (confusión en la descarga en tolva).

Para alcanzar el objetivo del procedimiento es necesario que las partes implicadas y, especialmente, las plantas de selección, lo apliquen con **racionalidad, objetividad y proporcionalidad**, buscando el máximo consenso y siempre en base al fin último de mejorar la recuperación de residuos de envases.

## ALCANCE:

El procedimiento de control de entradas se aplicará en todas las instalaciones que reciban material procedente de la recogida selectiva de envases ligeros: **plantas de selección** (para las entradas directas de recogida y para las entradas procedentes de estaciones de transferencia) y **estaciones de transferencia** (para entradas directas de recogida).

## PROBLEMÁTICA CONCRETA DE VEHÍCULOS DE ESTACIONES DE TRANSFERENCIA:

Las Estaciones de transferencia deben controlar los vehículos que admiten, rechazando aquellos que lleven residuos mezclados, ya que si no los rechazan en ese punto, posteriormente en las plantas de selección no es viable proceder a su rechazo (no hay % de impropios de referencia y además no habría criterios concretos para imputar la reducción de los kilos rechazados a las Entidades locales de origen). Por ello debe hacerse un control preventivo en las propias estaciones de transferencia y, si a una planta de selección llega un vehículo procedente de una estación de transferencia con material mezclado, se considerará que ha sido debido a una mezcla de flujos en la propia estación de transferencia, asumiendo ésta la responsabilidad de la mezcla.

## PLANTEAMIENTO:

El procedimiento consiste en el desarrollo de tres posibles niveles de control consecutivos: control por peso, control visual y caracterización.

- **Control por peso:** se basa en la relación existente entre la calidad del material (% de impropios, que es conocido para cada Entidad local) y la densidad del mismo (se incluye tabla de relación en el Anexo I). A partir del dato de densidad en contenedor,

y aplicando un factor de compactación en vehículo y el volumen de la caja, se puede obtener el peso “esperado” de la carga (hipótesis de compactación en Anexo I). Se definen unas horquillas de variación, considerando dos referencias: un índice de superación máximo (que es el que correspondería a un material con más del 60 % de impropios; en el Anexo I se establece el índice de superación máximo en función de la calidad real del material de cada Entidad local) que tiene como consecuencia el rechazo directo del vehículo, y un índice de superación de referencia (para contemplar desviaciones sobre las hipótesis básicas: densidad, factor de compactación,...; se considera un incremento en términos absolutos, por lo que porcentualmente será diferente en función de los impropios; en el Anexo I se establece este índice) que, de superarse, daría paso al siguiente nivel de control, es decir al control visual. Para poder aplicar el control por peso, las plantas de selección y estaciones de transferencia deben disponer de una lista actualizada con los volúmenes de las cajas de todos los vehículos que pueden entregar material; deberán solicitar esta información a las Entidades locales. A su vez, Ecoembes proporcionaría a las plantas de selección y estaciones de transferencia, cada cuatrimestre, una tabla con los pesos “esperados” para diferentes volúmenes de cajas, en base al dato de calidad del material (% de impropios promedio) para las Entidades locales que entregan material en dichas instalaciones.

- **Control visual:** si un vehículo supera el límite de peso de referencia (o bien si, aun no superando el peso de referencia, al descargar se identifican materiales de riesgo para la seguridad de los operarios o dañinos para los equipos), se pasa al control visual. Para ello se descarga el material del vehículo en una zona aislada del resto de residuos y se procede a avisar a la Entidad local de origen (aviso en el mismo día). La instalación deberá justificar adecuadamente la incidencia detectada y su origen, incluyendo registro fotográfico. Se concede un máximo de 2 días para que se persone en la instalación un representante de la Entidad, el cual procederá conjuntamente con el representante de la instalación a realizar el control visual. Los aspectos a tener en cuenta en el control visual serán: en primer lugar la desviación de la calidad aparente del material respecto de la calidad obtenida en las caracterizaciones (desviación global o desviación en ciertas fracciones significativas); en segundo lugar presencia de elementos de riesgo (hospitalarios, peligrosos, ..) o dañinos para equipos (voluminosos, piedras, ..). La conclusión de este control puede ser: aceptación, rechazo parcial, rechazo total o paso al siguiente nivel de control (caracterización). En el caso de estaciones de transferencia que no dispongan de una zona para la descarga y control visual del material, se dará la opción de desviar el vehículo a planta de selección o a otra instalación según disponibilidad, en la que sea posible la descarga para el control visual.
- **Caracterización:** es el último nivel de control, que procederá en el caso de que previamente las partes no se hayan puesto de acuerdo en el control visual y decidan someterse a este control (el representante de la Entidad local y de la instalación, firmarán un documento indicando que se procede a la realización de la caracterización). Se llevará a cabo siguiendo la metodología de caracterización del Convenio. La caracterización la podrá llevar a cabo la misma empresa que trabaja para Ecoembes para la realización del programa de caracterizaciones (la cual respetará el mismo precio unitario) o por otra empresa elegida de común acuerdo entre la planta y la Entidad local (en este último caso, se avisará a Ecoembes para que ésta pueda comprobar la aplicación de la metodología correcta). El resultado de la caracterización se contrastará con el dato de calidad existente para la Entidad según el programa de caracterización (dato proporcionado por Ecoembes). Si hay una cantidad de impropios superior a la desviación admitida (tabla en Anexo II), la conclusión será que el material ha de ser rechazado, si no supera la desviación admitida (en global o por presencia de ciertas fracciones específicas también definidas en Anexo II), el material será admitido.

## **Control de pesos**

Desde el momento en que un vehículo haya superado los límites de peso y la carga haya sido apartada para la realización de posteriores controles, el peso del material no se computará como entrada procedente de recogida selectiva de envases ligeros, debiendo quedar constancia en el albarán o bono de pesaje de tal circunstancia. En función de la conclusión del procedimiento, el peso del material computará o no, para establecer el total de material recogido mensualmente por una Entidad. Las plantas de selección o estaciones de transferencia serán responsables de la correcta aplicación de este control de pesos.

## **Costes derivados de la aplicación del procedimiento**

Los costes derivados de la aplicación del procedimiento: coste de realización de la caracterización, coste de gestión como rechazo del material no aceptado, ..., serán asumidos:

- Si en el control visual las partes llegan a un acuerdo en que el material debe ir a rechazo, la Entidad local asumirá los costes de gestión.
- Si se pasa al siguiente nivel de control y en la caracterización el resultado es no OK, todos los costes los asume la Entidad local (o la estación de transferencia si el vehículo rechazado procede de una de estas instalaciones); si el resultado es OK, todos los costes los asume la planta de selección (o estación de transferencia si el vehículo aceptado procede de una de estas instalaciones).

Los costes derivados de la aplicación de los controles (gestión de rechazo, caracterización, desvío de vehículos), en el caso de que no hayan sido abonados directamente, serán imputados con cargo a las aportaciones por la recogida selectiva de envases ligeros, mediante la emisión del correspondiente abono.

## **Comunicación de los rechazos mensuales de vehículos**

Las plantas de selección y estaciones de transferencia comunicarán mensualmente a Ecoembes los vehículos rechazados (según formato indicado en el Anexo III) y también aquellas situaciones que todavía no hayan sido resueltas.

## **PROCEDIMIENTO:**

### **1. VEHÍCULOS PROCEDENTES DIRECTAMENTE DE LA RECOGIDA SELECTIVA (o procedentes de una estación de transferencia que recibe envases de una única Entidad local).**

<b>CONTROL POR PESO</b>
-------------------------

#### **a. Entrada en estación de transferencia:**

- i. Si no supera el límite de referencia: se admite la entrada y se descarga para la transferencia
- ii. Si supera el límite máximo (100 % del peso “esperado”) el material se rechaza directamente y se gestiona como fracción resto. El peso del vehículo no contabilizará como cantidad de recogida selectiva; para ello el basculista entregará junto con el tiquet de báscula o albarán un formulario donde se indicará el motivo del rechazo de la carga indicando la fecha, los kilos, la matrícula e irá firmado y sellado por la planta.. Desde la estación de transferencia se avisará a la Entidad local de origen.
- iii. Si supera el límite de referencia pero no el límite máximo, se da de alta incidencia en el albarán o bono de pesaje, y el Jefe de planta o en la persona en quien este delegue entregará al chofer del vehículo un formulario donde se indicará que el material está pendiente de analizar y por lo tanto queda pendiente de ser rechazado o aceptado finalmente:
  1. Si es posible descargar el material en una zona aislada para realizar el control visual, y existen medios para posteriormente recoger el material y depositarlo en las tolvas: se descarga el material y se avisa a la Entidad local de origen de forma inmediata. La instalación elaborará informe con justificación de la incidencia detectada, incluyendo reportaje fotográfico
    - a. Si a los dos días no se ha personado ningún representante de la Entidad local, se procede directamente al rechazo del material y a su gestión como fracción resto. El peso de la carga no se tendrá en cuenta como recogida selectiva.
    - b. Si se persona el representante de la Entidad local, se lleva a cabo el CONTROL VISUAL.
  2. Si no existe una zona para descarga del material o no hay medios para la posterior recogida, se da la opción a la Entidad local de llevar el vehículo a una planta de selección u otra instalación para su control visual:
    - i. Si la Entidad local no acepta el desvío de la carga a la planta de selección: el vehículo se rechaza y se gestiona como fracción resto.
    - ii. Si la Entidad local acepta: el vehículo se lleva a una planta de selección, se espera a la llegada del representante de la Entidad local (plazo máximo 2 días hábiles) y se lleva a cabo el CONTROL VISUAL.

#### **b. Entrada en planta de selección:**

- i. Si no supera el límite de referencia: se descarga en la playa de descarga:
  1. El material es gestionado como recogida selectiva y procesado en la planta.

2. Si una vez en la playa se lleva a cabo un seguimiento visual (dirigido o circunstancial) y se detecta la presencia de elementos voluminosos, se vuelven a cargar en el vehículo de recogida y se descuenta el peso del albarán de entrada.
  3. Si una vez en la playa se lleva a cabo un seguimiento visual (dirigido o circunstancial) y se detecta la presencia de residuos problemáticos (seguridad laboral o dañino para los equipos) se descarga el material en una zona aislada y se pasa al CONTROL VISUAL. La instalación elaborará informe con justificación de la incidencia detectada, incluyendo reportaje fotográfico
- ii. Si supera el límite máximo (100 % del peso “esperado”) el material se rechaza directamente y se gestiona como fracción resto. El peso del vehículo no contabilizará como cantidad de recogida selectiva; para ello el basculista entregará junto con el tiquet de báscula o albarán un formulario donde se indicará el motivo del rechazo de la carga indicando la fecha, los kilos, la matrícula e irá firmado y sellado por la planta. Desde la planta de selección se avisará a la Entidad local de origen del rechazo del vehículo.
  - iii. Si supera el límite de referencia, pero no el límite máximo, se da de alta una incidencia, se descarga el material en una zona aislada y se avisa a la Entidad local de origen para que se persone en la planta en el plazo máximo de 2 días hábiles para llevar a cabo el control visual. La instalación elaborará informe con justificación de la incidencia detectada, incluyendo reportaje fotográfico.
    1. Si acude un representante de la Entidad local, se procede a realizar el CONTROL VISUAL.
    2. Si no acude ningún representante de la Entidad local, será el propio responsable de la planta el que decidirá si el material se acepta, o hay un rechazo parcial o total, a partir del control visual.

## CONTROL VISUAL

Una vez personado en la instalación un representante de la Entidad local, se procede a realizar el control visual, o control de la calidad aparente de la carga, conjuntamente entre el representante de la Entidad y un representante de la instalación. Se tendrá en cuenta: el aspecto general de la carga, la existencia de fracciones de la carga con calidad aparente muy diferente, la presencia de materiales específicos de riesgo (hospitalarios, peligrosos, ..). Una vez realizado el control visual:

1. Si hay acuerdo sobre la solución a adoptar, finaliza el procedimiento: la solución puede ser:
  - a. Aceptación del material en la instalación para su procesado como envases ligeros
  - b. Rechazo parcial de la carga. En esta situación, una parte de la carga sería procesada como envase ligeros y otra parte sería gestionada como rechazo (y sería descontada del albarán o bono de pesaje)
  - c. Rechazo completo de la carga. El material se gestiona como fracción resto y su peso no sería computado como cantidad de recogida selectiva.
2. Si no hay acuerdo entre el representante de la Entidad local y el representante de la instalación, éste propone realizar una caracterización:
  - a. Si el representante de la Entidad local no acepta la caracterización: la carga del vehículo es rechazada y gestionada como fracción resto. No computaría a efectos de la recogida selectiva.
  - b. Si el representante de la Entidad local acepta la caracterización (debe firmarse un documento que indique que se acepta por ambas partes la realización de la caracterización), se ponen de acuerdo en que empresa la llevará a cabo (la que trabaja con Ecoembes u otra) y se programa (plazo máximo para la caracterización: 2 días hábiles tras el control visual). Se lleva a cabo la CARACTERIZACIÓN.

## CARACTERIZACIÓN

Se procede a la caracterización del material según la metodología general de muestreo:

1. Si el resultado de la caracterización justifica el rechazo (supera en un % establecido la media móvil de impropios o existe alguna fracción específica no admitida): se rechaza el material y se gestiona como fracción resto. En este caso la Entidad local puede optar por:
  - a. Aceptar que el peso no computará en la facturación por recogida selectiva. En este caso el resultado de la caracterización no se tendrá en cuenta para el cálculo de la caracterización representativa para aplicación de la fórmula de corrección por impropios.
  - b. Incluir el peso del vehículo rechazado en la facturación por recogida selectiva. En este caso el resultado de la caracterización se incluirá en el cálculo de la caracterización representativa para aplicación de la fórmula de corrección del pago por impropios (es decir, la caracterización realizada se considerará como uno de los muestreos incluido en el Programa de caracterización).
2. Si el resultado de la caracterización no justifica el rechazo, se admite el material para su gestión (transferencia o procesado).

## 2. VEHÍCULOS PROCEDENTES DE UNA ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA (que contiene material procedente de varias Entidades locales)

### CONTROL POR PESO

- i. Si no supera el límite: se admite la entrada y se descarga para su procesado
- ii. Si supera el límite máximo (100 % del peso esperado): se rechaza directamente. Para ello el basculista entregará junto con el tiquet de báscula o albarán un formulario donde se indicará el motivo del rechazo de la carga indicando la fecha, los kilos, la matrícula e irá firmado y sellado por la planta
- iii. Si supera el límite de referencia pero no el límite máximo, se avisa a la estación de transferencia de origen para que se persone en el plazo máximo de 2 días hábiles para llevar a cabo el control visual:
  1. Si pasados los 2 días hábiles no se ha personado ningún representante de la estación de transferencia, la decisión de aceptar o rechazar el material será de la propia planta de selección. Si opta por el rechazo, se gestiona como material resto y el coste de esta gestión será asumido por la estación de transferencia. Sin embargo, al considerar que las Entidades locales de donde procede el material no son las responsables, no se descontarán estas cantidades como recogida selectiva. No obstante, si es repite en varias ocasiones esta situación, el problema se elevará a Comisión de Seguimiento.
  2. Si se persona el representante de la estación de transferencia se lleva a cabo el CONTROL VISUAL

## CONTROL VISUAL

Una vez personado en la instalación un representante de estación de transferencia, se procede a realizar el control visual, o control de la calidad aparente de la carga, conjuntamente entre el representante de la instalación. Se tendrá en cuenta: el aspecto general de la carga, la existencia de fracciones de la carga con calidad aparente muy diferente, la presencia de materiales específicos de riesgo (hospitalarios, peligrosos, ..). Una vez realizado el control visual:

3. Si hay acuerdo sobre la solución a adoptar, finaliza el procedimiento: la solución puede ser:
  - a. Aceptación del material en la instalación para su procesado como envases ligeros
  - b. Rechazo parcial de la carga. En esta situación, una parte de la carga sería procesada como envase ligeros y otra parte sería gestionada como rechazo. La estación de transferencia asumirá el coste de gestión como rechazo.
  - c. Rechazo completo de la carga. El material se gestiona como fracción resto y el coste de gestión lo asumirá la estación de transferencia.
  
4. Si no hay acuerdo entre el representante de la estación de transferencia y el representante de la instalación, éste propone realizar una caracterización:
  - a. Si el representante de la estación de transferencia no acepta la caracterización: la carga del vehículo es rechazada y gestionada como fracción resto y la estación de transferencia asume el coste de gestión.
  - b. Si el representante de la estación de transferencia acepta la caracterización (debe firmarse un documento que indique que se acepta por ambas partes la realización de la caracterización), se ponen de acuerdo en que empresa la llevará a cabo (la que trabaja con Ecoembes u otra) y se programa (plazo máximo para la caracterización: 2 días tras el control visual). Se lleva a cabo la CARACTERIZACIÓN.

## CARACTERIZACIÓN

1. Si el resultado de la caracterización justifica el rechazo (supera en un % establecido la media móvil de impropios o existen fracciones específicas no admitidas): se rechaza el material y la estación de transferencia asume el coste de la caracterización y el coste de la gestión como rechazo; además los kilos rechazados no computan para la facturación por transferencia. Sin embargo no se descuenta el peso del vehículo en la facturación de recogida selectiva de los municipios de origen.
  
2. Si el resultado de la caracterización no justifica el rechazo, se admite el material para su gestión y la planta de selección asume el coste de la caracterización.

## ANEXO I

### Control a través del peso

Los parámetros que intervienen son:

- **Densidad del material en el contenedor.** Está directamente relacionado con la calidad del material.
- **Índice de compactación en el vehículo.** Dependerá del tipo de vehículo y la forma de operación; se puede establecer un factor de referencia.
- **Volumen de la caja** del vehículo.

#### Densidad del material en contenedor

El material recogido en los contenedores amarillos tiene una menor densidad que el material recogido en la fracción resto, ya que no contiene materia orgánica u otros elementos de mayor densidad. Esta diferente densidad entre ambas fracciones es la que pretendemos aprovechar para establecer el criterio de rechazo.

Los impropios tienen una mayor densidad que los envases ligeros y, por lo tanto, hay una relación entre porcentaje de impropios y densidad. Según unos ensayos realizados por encargo de Ecoembes, la relación entre impropios y densidad, es la siguiente:

Porcentaje impropios	Densidad (kg/m3)
10 %	25,85
20 %	28,06
30 %	30,86
40 %	34,05
50 %	42,00
60 % (calculado)	47,54

Dado que se dispone de los porcentajes de impropios de todas las Entidades locales, se podría obtener para cada una de ellas la densidad “esperada” en contenedor, tomando estas referencias

#### Densidad en vehículo – factor de compactación

El índice de compactación es diferente en función del vehículo y forma de operación, por lo que únicamente se puede establecer un índice de referencia: por ejemplo 1:6 (en vehículos de carga lateral se aplicaría el factor 1:8). En estaciones de transferencia se pueden admitir índices de 1:10. Con este índice se obtendría la densidad en vehículo

#### Volumen de la caja

Multiplicando la densidad en vehículo por el volumen útil de la caja, obtendremos el peso máximo “esperado” para cada vehículo. Las instalaciones necesitarán, por lo tanto, un listado con los volúmenes útiles de cajas de cada vehículo, de cada Entidad local.

#### Chequeo del peso en las instalaciones – tablas de contraste del peso

Ecoembes remitirá cada cuatrimestre a cada una de las instalaciones (plantas de selección y estaciones de transferencia), y para cada una de las Entidades locales que entregan allí sus envases ligeros, una tabla donde figure la siguiente información:

Entidad local	Peso “esperado” en función de diferentes volúmenes de cajas (11, 16, 18, 20, 24.. m3)

Una vez que el control por peso esté implantado y exista un histórico de pesos por vehículos, se podría valorar el tomar como referencia el promedio de peso en lugar de obtenerlo con las hipótesis de densidad y compactación.

### **Índice de superación máximo**

Este índice se establece tomando como referencia la densidad de un material con un 60 % de impropios. El índice será, para cada rango de impropios, el porcentaje de variación hasta llegar a la densidad del material con 60 % de impropios suponiendo el mismo factor de compactación en vehículo:

<b>Calidad del material</b>	<b>Densidad</b>	<b>Densidad 60 % impropios</b>	<b>Índice de superación máximo</b>
< 30 % impropios	30,86	47,54	<b>50 %</b>
30 – 40 % impropios	34,05	47,54	<b>40 %</b>
40 – 50 % impropios	42	47,54	<b>25 %</b>
> 50 % impropios			<b>15 %</b>

Es decir, si el vehículo procedente de una Entidad cuya caracterización representativa es inferior al 30 % de material no solicitado, podrá ser rechazado directamente si la carga del vehículo supera en un 50 % el peso “esperado” en función de la calidad.

### **Índice de referencia**

Si un vehículo no llega al índice de superación máximo, pero supera el índice de referencia, se pasará al control visual de la carga.

El índice de referencia se establece en valor absoluto, como un peso admitido adicional al “esperado”. Si se admite un peso adicional de 5 kg/m<sup>3</sup> (es decir, en un vehículo de 20 m<sup>3</sup>, se admite una desviación de 100 kg frente a la carga esperada), teniendo en cuenta la calidad y densidad del material, el índice de referencia sería:

<b>Calidad del material</b>	<b>Densidad (kg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Peso adicional (kg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Índice de superación máximo</b>
< 30 % impropios	30,86	5	<b>15 %</b>
30 – 40 % impropios	34,05	5	<b>15 %</b>
40 – 50 % impropios	42	5	<b>10 %</b>
60 – 75 % impropios	47,54	5	<b>10 %</b>

## **ANEXO II**

### **Criterios para determinar la desviación sobre la caracterización**

El primer contraste a realizar será el relativo al porcentaje total de impropios. Si incumple este primer contraste, el material es rechazado.

<b>Porcentaje impropios (caracterización representativa)</b>	<b>Porcentaje adicional admitido como desviación</b>	<b>Porcentaje de impropios totales admitido para no rechazo</b>
< 30 %	+ 15 %	45 %
30 – 35 %	+ 10 %	40 – 45 %
35 – 40 %	+ 8 %	43 – 48 %
40 – 50 %	+ 6 %	46 – 56 %
50 – 55 %	+ 5 %	55 – 60 %
> 55 %	Máximo 60 % total	60 %
Tapa abierta > 60 %	Máximo 70 % total	70 %

Si por el contrario, el material está dentro del rango admitido como desviación sobre el total de impropios, se realiza el contraste para las siguientes fracciones. En caso de superar cualquiera de ellas, el material es rechazado:

<b>Fracciones específicas</b>	<b>Porcentaje admitido como desviación (adicional al porcentaje obtenido en la caracterización representativa)</b>
Materia orgánica	+ 15 %
Restos de poda	+ 10 %
Cartón doméstico + comercial	+ 10 %
Vidrio	+ 5 %

A continuación se indican una serie de fracciones que presentan una especial problemática en relación a la seguridad de los operarios o por resultar dañinos para los equipos. Su presencia en la carga del vehículo que está siendo sometido a caracterización, supondrá su rechazo.

<b>Fracciones no admitidas por su especial problemática</b>	<b>Justificación de la limitación</b>
Material origen hospitalario de riesgo (jeringuillas, .)	Seguridad laboral
Residuos peligrosos (envases con producto): irritantes, explosivos, tóxicos,..	Seguridad laboral
Residuos biológicos	Seguridad laboral
Residuos putrescibles en cantidad elevada (mercados, granjas, ...)	Seguridad laboral y no aprovechamiento
Escombros y restos de obra en cantidad elevada	Daños en equipos
Elementos no envases susceptibles de enrollarse en los ejes de los equipos de proceso (cintas, redes,..) en cantidad elevada	Daños en equipos

### ANEXO III

#### Modelo de informe para la comunicación mensual de los rechazos

INSTALACIÓN:

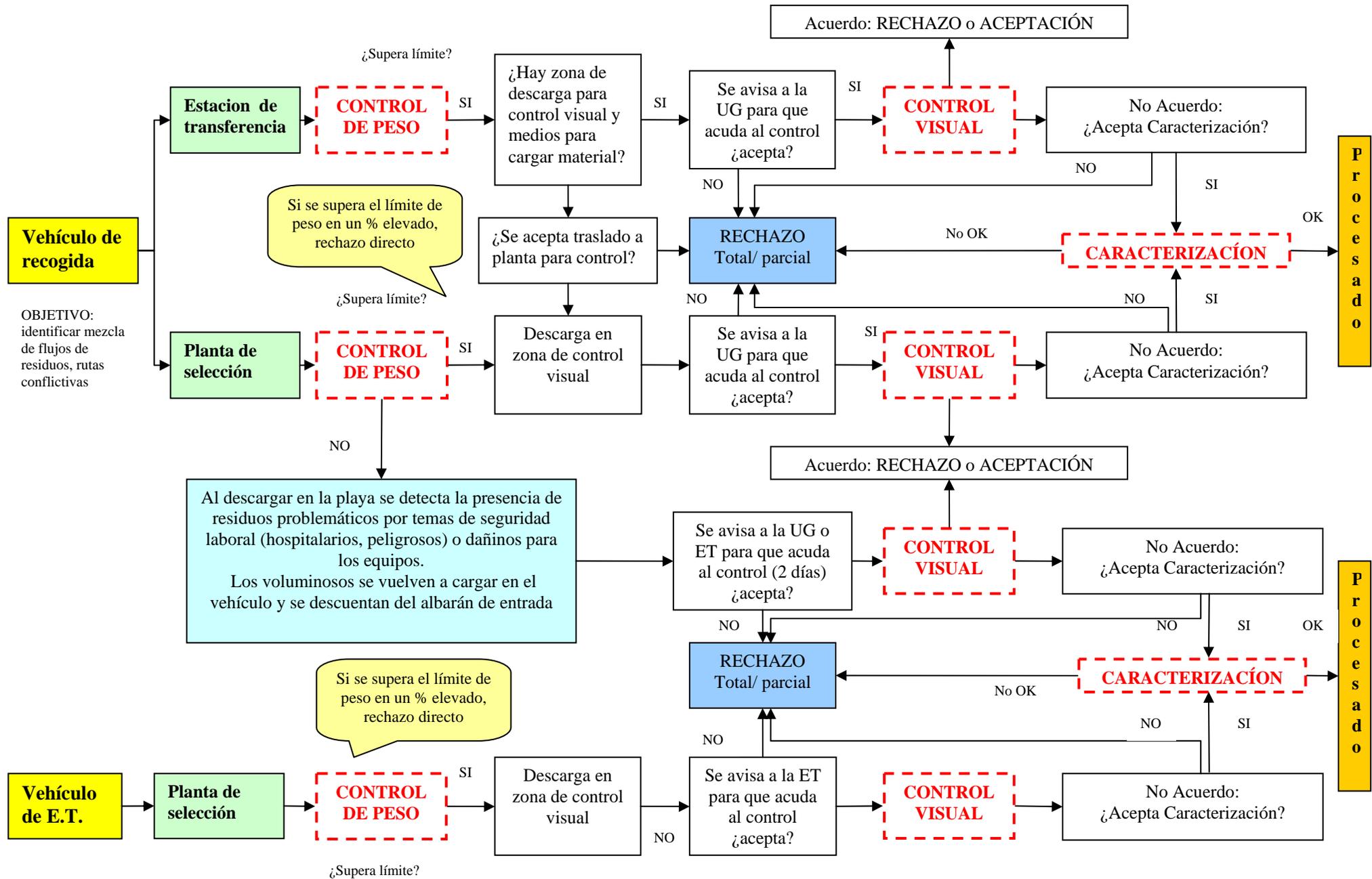
Planta de selección: \_\_\_\_\_

Estación de transferencia: \_\_\_\_\_

MES: \_\_\_\_\_

FECHA entrada	Origen (entidad local o E.T.)	Matrícula vehículo	Peso entrada	Controles realizados (fechas)			Resultado	Peso admitido	Opción gestión rechazo
				Peso	Visual	Caract.			

**ESQUEMA DEL**  
**PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE ENTRADAS**



**PROPUESTA DE RECHAZO DE ENVASES  
POR ASPLARSEM**

**Fecha: 16/06/05**

