

Autorisatie van CrVI: EU-politici grijp nu de mogelijkheid om CrVI vervanging te realiseren.

De Europese Commissie is van plan om het gebruik van chroomtrioxide (CrVI) voor het galvanisch verchromen van decoratieve kunststof voor de komende 12 jaar te autoriseren. Enkele bedrijven hebben zich verenigd in de Alliance of PVD Providers (APP) om tegenwicht te bieden aan deze beslissing. De APP heeft een brief en een manifest naar EU commissarissen gestuurd ([brief](#) en [manifesto](#)) waarin de zorgen van de APP naar voren zijn gebracht. In het manifest tonen wij aan waarom deze beslissing door het REACH comité verkeerd zou zijn.

De voornaamste reden is dat het voor alternatieve technologieën zeer moeilijk zal worden om een vaste voet in de markt te krijgen, indien een autorisatieperiode van 12 jaar zal worden toegewezen. Voor de automobielinindustrie zal er dan geen reden zijn nog naar alternatieve technologieën te kijken als die niet substantieel goedkoper zijn. Immers: alleen tijdens het verchromen met het CrVI proces lopen de werknemers die de galvanische chroomlaag produceren gevaar. Voor de werknemers in de automobielinindustrie bestaat er geen gevaar om met CrVI in aanraking te komen, omdat het verchromde product zelf geen CrVI bevat. Ook heeft de automobielinindustrie geen bemoeienis met de afvoer van de verontreinigde afvalstromen.

Hauzer is een van de leden van de APP die goede en economisch haalbare oplossingen op de markt brengt die als alternatief dienen. Hauzer heeft enkele jaren geleden geïnvesteerd in Cromatipic[®] omdat Europese wetgeving vanaf 2017 het gebruik van CrVI geheel zou verbieden vanwege de gevaren van CrVI voor de gezondheid en vanwege het milieuverontreinigende karakter van het CrVI.

Sinds het tweede kwartaal van 2017 produceert Hauzer met het Cromatipic[®] proces decoratieve coatings op plastic automobielonderdelen in Barcelona. In Barcelona wordt gedurende 50 weken per jaar geproduceerd. Dit gebeurt continu gedurende 160 uur per week, waarna de lijn gedurende 8 uur wordt stilgezet voor wekelijks onderhoud om vervolgens weer een volle week continu te gaan produceren.

De economische haalbaarheid van PVD is feitelijk al bewezen omdat (zoals hierboven al vermeld) met PVD bewerkte verchromde producten al als alternatief in serieproductie zijn voor de automobielinindustrie. Dit ondanks andersluidende tegenwerpingen gemaakt door de groep van electroplaters (Gerhardi, Lanxess en Hapoc). Tijdens de Gerhardi triologue meeting werd door de electroplaters beweerd dat PVD niet als alternatieve technologie door de automobielinindustrie zou worden geaccepteerd.

In de discussies met ECHA hebben de PVD-leveranciers nauwelijks kans gekregen om tegenargumenten aan te voeren. Door de electroplaters, verenigd in de lobby van de Gerhardi autorisatieaanvraag, werden alleen tegenargumenten namens de automobielinindustrie aangevoerd, terwijl vanuit de automobielinindustrie niemand direct zelf een standpunt heeft ingenomen.

Daarnaast is er ook veel ontwikkeld aan de PVD-toepassing in de tijd tussen de triologue in de Gerhardi aanvraag (2016) en de huidige tijd. Een voorbeeld is het door Hauzer opzetten van een coating centrum in Barcelona, waar wel degelijk voor de automobielinindustrie wordt geproduceerd.

Het allerminste zou daarom zijn dat er tot een autorisatieperiode van 7 jaar in plaats van 12 jaar zou worden besloten. Dit geeft dan voldoende tijd voor een verschuiving van de technologie. In dat geval zal er door de automobielinindustrie en de galvanische industrie wel serieus naar alternatieven gekeken moeten worden en zal er wel degelijk een verschuiving gaan plaats vinden naar al werkende alternatieven als PVD. Omdat er nu volwaardige PVD lijnen beschikbaar zijn, zal er ook serieus naar alternatieve technologieën kunnen worden gekeken.

Wij hopen dan ook dat er geen definitief besluit van het REACH comité komt voor een 12 jaar autorisatie van het gebruik van CrVI voor decoratieve toepassing op kunststof automobielproducten.