Na początku marca Komisja Europejska opublikowała wyniki badań, z których wynika, że nie ma jednoznacznych dowodów, by stosowany w klimatyzacji nowych pojazdów (zgodnie z z dyrektywą MAC – Mobile Air Conditioning) czynnik chłodniczy R1234yf stanowił poważne zagrożenie podczas pracy w normalnych i przewidywalnych warunkach.

Decyzją Unii Europejskiej, zgodnie z zapisami dyrektywy, 2006/40/WE (tzw. dyrektywy MAC), od 1 stycznia 2013 roku czynnik R1234yf jest obowiązkowy do stosowania w klimatyzacjach samochodowych. Zastępuje stosowany do tej pory czynnik R134a z grupy fluorowanych gazów cieplarnianych (F-gazów), ze względów ochrony środowiska. R134a ma wysoki współczynnik ocieplenia globalnego GWP (ang. Global Warming Potential) – 1430. Dla czynnika R1234yf wartość GWP (według różnych badań) nie przekracza wartości 6. Dlatego czynnik R134a już zniknął z samochodowych układów klimatyzacyjnych we wszystkich nowych modelach, natomiast od 1 stycznia 2017 roku, jego użycie będzie zakazane we wszystkich nowo produkowanych samochodach.

Czynnik R1234yf powoduje kontrowersje, ponieważ wykazuje palność, a podczas pożaru samochodu powoduje niebezpieczną emisję związków fluoru. Badania bezpieczeństwa czynnika, przeprowadzone zostały przez Joint Reserach Centre – europejską instytucję badawczą – a ich wyniki dostępne są dla wszystkich zainteresowanych. Potwierdzają one wyniki badań przeprowadzonych wcześniej przez niemiecki instytut badawczy Kraftfahrt Bundesamt. Wniosek jest ten sam – nie ma jednoznacznych dowodów, by stosowany zgodnie z z dyrektywą MAC nowy czynnik stanowił poważne zagrożenie podczas pracy w normalnych i przewidywalnych warunkach.

Jednocześnie, nikt nie zaprzecza zagrożeniu mogącemu pojawić się w warunkach nietypowych. Jak jednak zwraca uwagę Komisja Europejska, producenci samochodów znają techniczne

sposoby na ograniczenie ryzyka związanego z zachowaniem czynnika R1234yf w warunkach nietypowych. Nie jest to jedyny palny lub emitujący niebezpieczne substancje podczas pożaru płyn stosowany w technice samochodowej.

- Czynniki nowej generacji, do których należy R1234yf, są wynikiem pewnego technicznego kompromisu między własnościami środowiskowymi a palnością. Czynniki te, w przeciwieństwie do wycofywanych czynników z grupy F-gazów, mają niewielki potencjał globalnego ocieplenia – powiedział prezes Fundacji Ochrony Klimatu PROZON, Krzysztof Grzegorczyk. - Szeroka dyskusja związana z bezpieczeństwem nowych czynników pokazuje, że rynek nie przyjmuje nowych rozwiązań bezrefleksyjnie i będzie patrzył na ręce producentom. To wymusi ciągłe doskonalenie parametrów decydujących o bezpieczeństwie.

1 kwietnia wyniki badań będą przedmiotem debaty państw członkowskich na spotkaniu Komitetu technicznego Pojazdów Samochodowych.

źródło: PROZON