



联合国



气候变化框架公约

Distr.
GENERAL

FCCC/NC/4
29 June 1995
CHINESE
Original: ENGLISH

爱尔兰

国家来文内容提要

依照《联合国气候变化框架公约》

第4和第12条规定提交

根据气候变化框架公约政府间谈判委员会第9/2号决定，临时秘书处应以联合国各种正式语文印发附件一缔约方提交的国家来文的内容提要。

注：缔约方会议第一届会议之前印发的国家来文内容提要的文号为 A/AC.237/
NC/---。

爱尔兰国家来文可向以下地址索取：

Department of the Environment
Environment International Section
Custom House
Dublin 1
Fax No. (353 1)874 2423

导 言

1. 爱尔兰于1992年6月在里约热内卢签署了《联合国气候变化框架公约》，于1994年4月批准了该《公约》。《公约》规定发达国家有特别责任采取政策和措施，以便通过限制人为的温室气体排放来减缓气候变化。不过，它承认发达国家之间在起点和方法、经济结构和资源基础方面存在着差别，因此不同的发达国家需要对总的全球努力作出公平、适当的贡献。

欧洲联盟气候变化政策

2. 爱尔兰是欧洲联盟(欧盟)成员。欧盟也于1992年6月签署《公约》并于1993年12月批准它。欧盟承诺在2000年前将整个欧盟的二氧化碳(CO₂)排放量稳定在1990年的水平，所有成员国都参与实现这一目标。欧盟政策同《气候变化公约》一样，也承认有些成员国、包括爱尔兰需要能够适应必要的经济增长的指标和措施。

气候变化--CO₂减少战略

3. 在欧盟气候变化政策的总框架内，爱尔兰于1993年6月开展了“气候变化--CO₂减少战略”。这一战略包括能源节约、燃料使用、运输、废物管理和造林等领域的一整套措施，目的是限制大气中的碳气水平以及改善能源使用效率。

4. 爱尔兰减少CO₂排放--引起气候变化的主要人为排放--的能力受到若干结构性因素的限制。这些因素包括因经济扩张而增加的能源需求、约14%的能源需要依赖泥炭--一种碳气密集的燃料、已经很高的天然气使用率、缺少核能备选方案。

5. 尽管有这些结构性因素，爱尔兰的CO₂减少战略的目标是限制CO₂排放量使其在2000年时不超过36,988千吨碳。这一数字将比1990年水平高出20%，如把增加的碳气吸收汇能力计算在内则是增加11%。由于继续实行现有政策造成的排放量增加将比这一数字大，因此要达到20%的指标将需要所有各不同有关部门合作作出努力；从能源生产者到工业和商业消费者以及私人公民都需要作出努力。

能 源

6. 能源政策能够对限制CO₂排放产生重大影响。在这一部门内正在实行下列方案：

- (a) ESB(爱尔兰国营电力公司)正在实行限制电力需求增长的积极政策。实行需求方管理措施以促进家庭、工业和商业部门消费者更有效地利用能源。目的是把发电量增长率限在每年3%的水平,同时仍然能够满足国民经济扩展的需要。据保守的估计,这些方案应能使CO₂排放量到2000年时限制在0.27百万吨碳的水平上,并且将给消费者带来大幅度的节省。ESB也正在改善维修和作业标准以便提高效率。
- (b) 房屋供暖所用的能源相当多。建筑规章(1991年)为新建筑物规定的绝缘标准,预计将使这一来源的CO₂排放量到2000年时减少2%。
- (c) 所有部门的加强能源节约方案将在欧盟结构基金的协助下,通过一个新的能源机构--爱尔兰中心--执行。
- (d) 在EU SAVE 方案(提高能源效率的措施)和ALTENER方案(促进可再生能源的措施)下采取的主动行动将有助于减少CO₂排放量。已经在调查水力发电、风能、波能、太阳能和能源作物作为可再生能源的可行性。
- (e) 爱尔兰政府正在考虑兴建一个使用最先进技术的120兆瓦泥炭火力发电站的建议。这一发电站加上最老、效率最低的泥炭火力发电厂逐步停产,将使泥炭发电厂的碳气排放率从1990年的每兆瓦小时0.43吨碳降至2000年的0.39吨碳/兆瓦小时。同时, Bord na Mona(国营泥炭开发公司)试图通过研究与发展提高转化效率。
- (f) 燃料转换(有利于减少CO₂)将通过天然气在住宅区和工业部门的继续推广使用(由接自联合王国的管道作后盾)予以促进。此外,于1994年制订了一项在1997年以前从替代能源另外获取75兆瓦电力的竞争性办法。

运 输

7. 运输是CO₂排放的一大来源,这一领域的措施将对限制全国CO₂总排放量起关键作用。

8. 交通量最集中的区域是大都柏林区，该区域的主要目标是改善公共交通和减少交通阻塞。都柏林运输计划正在为此目的拟订一个充分考虑到环境影响因素的战略。由于这一战略，1994-1999年国家发展计划和运输作业方案中都规定了在改善公共运输和交通管理方面作重大投资，这将使都柏林区的环境得到大大改善。目前都柏林的公路投资计划重点是修建一条环城公路和发展都柏林通向全国各地的主要公路。没有沿城市堤岸和运河进一步发展公路的重大计划，除了正在施工/在筹备后期阶段的少数项目外，没有进一步在城中心修建主要公路的投资计划。

9. 都柏林公共汽车为了同都柏林市小汽车竞争正在计划开辟新的行车路线。新路线和总的车队将使用新的高规格省能源公共汽车。国家发展计划和运输作业方案包括一个大幅度更新和发展铁路干线的方案，其中包括提供现代铁路车辆、轨道更新和新的信号系统。

10. 由于爱尔兰农村人口很分散，农村地区的运输需要将继续主要由私人运输提供。主要城市中心之间和内部的公共运输联系将在资源允许的情况下予以改善。

11. 计划将车辆检验办法扩大适用于轻型货车和私家车，也预期会对环境产生有利的影响，因为引擎维持良好的运转状况将能减少排放量。较长期的有利影响将来自发展更省能源的车辆；欧盟正在考虑支持和加速这种发展的措施。

废 物

12. 含碳的废物腐烂时会向大气排放甲烷(CH₄)和少量的CO₂。因此，减少最后处理的废物数量很重要，在这方面，环境部最近公布了爱尔兰的回收战略。

13. 两个地方当局--Fingal County Council 和 Cork Corporation--正在研究回收和利用填埋场产生的甲烷的可能性。其他地方当局则在审查利用废水处理厂产生的甲烷的可能性。

造 林

14. 绿色植物可起吸收CO₂的汇或阱的作用，因此可减少大气中的CO₂含量。由于爱尔兰是欧盟内林区最少的国家，显然大面积造林能够对欧盟的气候变化战略作出很大的、经济有效的贡献。

15. 近年来,公共和私人部门的新植树区不断增加。政府的植树造林(造林和重新造林)年指标是30,000公顷。爱尔兰政府方案承诺维持和依靠这一政策直到2000年。该方案估计将使CO₂吸收能力在本十年结束前增加0.8百万吨碳。这将会大大抵消同一期间预计增加的碳气排放量。

研究

16. 所有上述措施都有正在进行的研究、发展和示范方案作后盾。政策与最佳地利用提高能源效率的技术、使用可再生能源和发展清洁技术相配合。

17. 在联合国一级,爱尔兰是政府间气候变化研究团的成员,爱尔兰科学家参加了与气候研究活动有关的各种方案。在欧盟一级,爱尔兰企业和机构积极参与共同体的能源方案JOULE 和THERMIE。欧盟的STRIDE方案促进林业领域的研究。国家环境保护局也在拟订环境研究方案和协调这种研究方面发挥主要作用。

18. 经济和社会研究所的能源政策和环境政策研究中心也研究能源与环境之间相互作用的经济方面。

脆弱性评估

19. 环境部在1991年出版了一系列关于气候变化对爱尔兰的可能影响的研究报告。这些研究报告涉及若干领域,包括农业、林业和海平面变化。这些研究报告于1994年4月重新出版。

《公约》资金机制

20. 爱尔兰已成为全球环境贷款设施的参加者,将提供425,000英镑的四次年捐款。

温室气体清单

21. 1990年全国温室气体总(净)排放量以及2000年的预测排放量列于下表。这两个年份有关燃料油的数据也列在括号内。

| | CO ₂ | CH ₄ | N ₂ O | NO ₂ | CO | NMWC |
|---------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 1990 (燃料油) | 30719 (1172) | 795850 (100) | 42280 (160) | 114610 (5345) | 428980 (2187) | 196570 (364) |
| 2000 (燃料油) | 36988 (1535) | 798660 (0) | 43680 (0) | 105140 (7520) | 321940 (3070) | 171400 (530) |

(单位: CO₂为千吨, 其他气体为吨)

结 论

22. 由环境部担任主席的部间协调小组负责监督CO₂减少战略的执行。

23. 环境部以及运输、能源和通讯部已采取措施提高公众对气候变化问题的认识, 并推动能源节约。如资源和机会允许, 将在这一领域进行更多的工作。

XX XX XX XX XX