

二零一四年七月十七日

資料文件

立法會環境事務委員會

當局就有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會報告的回應

目的

本文件向委員匯報當局在實施有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會(小組委員會)報告中的建議的最新進展。

背景

2. 當局在二零一三年一月至七月期間共出席了九次小組委員會的會議，並處理了委員就有關空氣、噪音及光污染事宜所關注事項及質詢。
3. 小組委員會已完成研究並於二零一四年二月向環境事務委員會提交建議報告。小組委員會就有關空氣、噪音及光污染事宜提出多項建議。有關建議載於該報告中第 137 至 140 段。

最新進展

4. 請委員備悉當局在推行小組委員會就有關空氣、噪音及光污染事

宜的建議所作的最新進展(詳情列於附件 A、B 及 C)。

未來路向

5. 請委員備悉當局就小組委員會報告內的建議所擬備的進展報告。

環境局／環境保護署

二零一四年七月

回應小組委員會對空氣污染和根據環境影響評估機制進行空氣質素評估的建議

段落	小組委員會的建議	政府當局的回應
	<u>空氣污染對公眾健康的影響及相關的醫療成本</u>	
138 (a)	盡快委聘專家及學者進行研究，務求令社會人士更了解保護環境的好處，長遠而言，亦有助取得市民對污染防治政策的支持。 (參閱第22段)	我們在 2014 年初委聘本地專家和學者進行三項研究： (i) 制定合適的評估方法以量化空氣污染引致的健康影響和相關成本； (ii) 確定公眾的 PM2.5 的曝露劑量；和 (iii) 探索使用生物標誌物來評估臨床症狀不明顯的健康影響的可行性。 這些研究預計於 2015 年年底完成。
138 (b)	在計算香港空氣污染的成本時，應將其他經濟損失(例如香港外來投資減少)包括在內。 (參閱第22段)	對第 138 (a) (i) 段回應所述的研究亦會考慮到經濟損失，作為評估空氣污染所引致經濟影響的方法。
138 (c)	確保中央政策組及各政策局／部門(尤其環境局)預留足夠撥款，供高等教育院校及其他機構進行應用研究，以協助政府當局制訂環境保護的政策及措施。 (參閱第22段)	環境局/環保署會繼續按實際需要，邀請包括學術界等專家參與研究項目。 大專院校和其他非牟利組織可向環境及自然保育基金申請資助，進行推動環保和保育的研究和活動。

138 (d)	<p>指派環境局領導各政策局／部門落實環保及反污染措施，並以保障公眾健康為重點；如有需要，亦應設立更高層次的架構負責這方面的職務。</p> <p>(參閱第22段)</p>	<p>環境局/環保署與食物及衛生局和衛生署一直透過協作，推行環保和空氣污染控制措施，以保護公眾健康。</p>
<p>空氣污染管制及相關的公共開支</p>		
138 (e)	<p>盡早向立法會提交有關強制所有遠洋船隻在香港水域泊岸時使用更清潔燃料的立法建議，以確保新規定由2015年1月1日起實施。</p> <p>(參閱第39段)</p>	<p>我們正草擬法例規定遠洋船在香港水域停泊時使用清潔燃料，新法例預計於2015年內實施。</p>
138 (f)	<p>優先與中央人民政府及其他有關部門研究在珠三角水域設立排放控制區，以改善珠三角區域的空氣質素，以及在適當時候向事務委員會匯報最新進展。</p> <p>(參閱第39段)</p>	<p>鑑於遠洋船隻停泊時排放的二氧化硫約佔它們在香港水域內總排放量的40%，我們認為有必要強制要求遠洋船隻在本港水域停泊時改用清潔燃料。我們亦鼓勵其他珠三角港口採取相同措施。設立排放控制區則是較長遠的合作目標。</p>
138 (g)	<p>加快在啟德郵輪碼頭安裝岸電設施，並採取其他措施(例如推動停車熄匙和進行巴士路線重組計劃)，以防止啟德郵輪碼頭附近地區의空氣質素在岸電設施啟用前轉差，以保障公眾健康。</p> <p>(參閱第39段)</p>	<p>政府正就啟德郵輪碼頭安裝岸電設施進行技術可行性研究，有關研究預期於2014年年底完成。政府會參考研究結果擬定下一步計劃。此外，政府亦正草擬新法例以規定遠洋船在香港水域停泊時使用清潔燃料，有關法例亦適用於停泊在啟德郵輪碼頭的郵輪和有助減少其排放。</p>
138 (h)	<p>積極研究在啟德郵輪碼頭以外的其他現有郵輪碼頭(包括海運碼頭)安裝岸電設施。</p> <p>(參閱第39段)</p>	<p>我們鼓勵海運碼頭營運商考慮提供岸電設施予郵輪使用，他們正考慮建議的可行性。</p>

138 (i)	<p>在強制性車輛檢驗計劃中加強驗車，以確保有關車輛符合適用的排放標準。 (參閱第49段)</p>	<p>由 2014 年 9 月 1 日開始，環保署會利用路邊遙測設備及功率機進行廢氣測試，加強管制汽油和石油氣車輛的廢氣排放。運輸署正致力提升測試排放方法，計劃使用功率機為進行年檢的車輛測試其排放。</p>
138 (j)	<p>加強與區議會的溝通，積極爭取區議會支持當局推行交通相關的環保措施(例如重組巴士路線)。 (參閱第49段)</p>	<p>運輸署及專營巴士公司自 2013 年開始加大力度推行重組巴士路線服務。除了透過恆常的巴士服務發展計劃外，運輸署亦採用以「區域性模式」進行巴士路線重組，令巴士能按全區居民的需要重新調配，善用資源，並照顧區內乘客的需要。</p> <p>由 2013 年下半年開始，屯門及北區分階段落實以「區域性模式」重組巴士路線，運作大致理想。在推行「區域性模式」巴士重組時，運輸署亦按每年恆常的巴士服務發展計劃重組巴士服務。兩種手法同時進行下，以全港計，運輸署在 2013 年取消或合併了 15 條低用量的巴士路線、更改了約 100 條路線的路線或班次。</p> <p>在 2014 年，運輸署及專營巴士公司會繼續以「區域性模式」重組元朗/天水圍、大埔、青衣及沙田/馬鞍山的巴士服務。運輸署已開始就新一輪的巴士路線重組計劃諮詢區議會。</p>
138 (k)	<p>在繁忙路段設立更多低排放區，只准環保車輛行駛，以紓緩路邊空氣污染問題。 (參閱第49段)</p>	<p>政府將於 2015 年年底在銅鑼灣、中環及旺角的繁忙路段，設立專營巴士低排放區，限制只有低排放巴士(即符合歐盟四期或以上排放水平的巴士)才可在區內行駛。由於行走低排放區的低排放巴士亦會駛經其他地區，這些地區的路邊空氣質素也從而受惠。</p>

		此外，政府已推出鼓勵與管制並行的策略分階段在 2019 年年底前淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛。
138 (l)	<p>加快研究不同類別的車輛(包括的士、小巴和巴士)轉用電動車輛的可行性，以推動更大規模使用電動車輛，減少車輛廢氣。</p> <p>(參閱第49段)</p>	<p>為推動使用電動車輛，政府已提供電動車首次登記稅的寬減及透過《綠色運輸試驗基金》提供資助。我們正努力建立公共充電器。然而，現時的電動車仍未能完全應付的士、小巴及巴士等頻繁的日常運作。我們會繼續密切注視電動車技術的發展和本地的試驗結果，在適當時開展有關的可行性研究。</p>
138 (m)	<p>就使用更清潔燃料(例如生化柴油)作為能源的可行性進行更多研究，以推廣使用更清潔的燃料。</p> <p>(參閱第49段)</p>	<p>我們於 2013 年 1 月完成測試，確認本地船隻使用含硫量不高於 0.05%的柴油的技術可行性。及後，我們於 2014 年 4 月實施新規例，把本地供應的船用輕柴油的含硫量上限定於 0.05%。</p> <p>至於生化柴油，我們在 2003 年完成了車輛使用生化柴油的可行性研究。這項研究促使訂立車用生化柴油的規格，有助司機對這種新燃料建立信心。我們亦已委託顧問研究更廣泛使用生化柴油的潛力及影響，研究結果將有助制定全面政策，更廣泛地使用生化柴油。</p>
138 (n)	<p>加快在新市鎮和新發展區規劃及提供單車徑和輔助設施，以推動使用單車為交通工具，從而推廣低碳生活。</p> <p>(參閱第49段)</p>	<p>將軍澳市中心南沿海濱的單車徑及相關設施已於 2013 年 11 月開放予公眾使用。</p> <p>至於新界全面的單車徑網絡，上水至馬鞍山的單車徑已於 2014 年 3 月開放予公眾使用。屯門至上水單車徑的第一階段建造工程於 2013 年 11 月展開，在 2016 年年底完成，而餘下工程暫定於 2015 年年底展開，2019</p>

		<p>年完成。</p> <p>政府會繼續進行研究，在新發展區中發展單車徑。</p>
138 (o)	<p>更積極鼓勵電力公司發展可再生能源。 (參閱第56段)</p>	<p>部分可再生能源的產生需倚賴天然資源，例如太陽能、風能和水能等。但香港的實際環境對廣泛引入這類可再生能源有不少限制，不單成本高昂，發展的空間亦有限。一般而言，可再生能源的發電成本遠高於傳統發電方式。</p> <p>為鼓勵兩間電力公司發展可再生能源，政府提供經濟誘因，在《管制計劃協議》下，容許電力公司在投資可再生能源設施時，賺取較高的准許回報率。政府亦會按電力公司利用可再生能源發電的比例作為量度指標，給予額外准許回報的獎賞。</p> <p>香港電燈有限公司（港燈）已完成其大規模的太陽能發電系統安裝工程，系統的發電容量達 1 000 千瓦。其太陽能發電系統已接入電網，供電給港燈的客戶。</p> <p>另外，中華電力有限公司已在晨曦島完成其大規模的可再生能源系統的安裝工程，供電予島上的戒毒復康中心。其產電量達 192 千瓦。</p> <p>廢物處理設施可將廢物轉化為可再生能源。故此，我們在《香港資源循環藍圖 2013-2022》及《香港廚餘及園林廢物計劃 2014-2022》中已涵蓋多項轉廢為能設</p>

		施，包括污泥處理設施、綜合廢物管理設施及有機資源回收中心網絡。考慮到目前已完成及計劃中的工程，預計由廢物轉化為可再生的能源約佔 2020 年代初期總電力需求約 1%。
	<u>有關改善空氣質素措施的成本效益分析</u>	
138 (p)	每年就各項新空氣質素改善措施進行成本效益研究，並向事務委員會匯報研究結果。有關研究結果亦應公布，讓市民知悉。 (參閱第62段)	我們已進行第 138 (a) 段回應所述的研究，以評估個別空氣質素改善措施帶來的效益。
	<u>根據環境影響評估機制進行空氣質素評估</u>	
138 (q)	鑒於有毒空氣污染物構成嚴重健康風險，考慮強制規定指定工程項目須進行有毒空氣污染物測試。 (參閱第72段)	並非所有指定工程項目都有可能排放有毒空氣污染物。對於某些會排放有毒空氣污染物而引致危害健康關注的指定工程項目，環保署將會訂明環評研究內評估有毒空氣污染物影響的要求。
138 (r)	清楚闡明對《空氣污染管制條例》中並無訂明的有毒空氣污染物的評估標準／準則及評估《環評程序技術備忘錄》附件4所指"生命危害"的準則。 (參閱第72段)	對於現時《空氣污染管制條例》內未有設定的一些有毒空氣污染物，環保署會採納世界衛生組織所制訂的準則，以評估危害健康的影響。
138 (s)	考慮修訂《環評條例》，把被發現不適合供公眾查閱的環評報告及報告被拒絕的原因上載於《環評條例》網站，以進一步提高環評程序的透明	若一份環評報告未能符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》(《技術備忘錄》)或《環境影響評估研究概要》(《環評研究概要》)的要求時，環保署會根據現行的做

	度。 (參閱第72段)	法把有關的決定及不符合要求的原因上載到《環評條例》的網址上。在這情況下，《環評條例》不會要求工程倡議人把相關的環評報告供公眾查閱。環保署將繼續加強環評程序的透明度，同時避免發放有誤導性或不完整的資料而引起不必要的公眾關注。
138 (t)	積極邀請具備相關專門知識的環保團體進行環評研究，以提高研究的可信性。 (參閱第72段)	環保署一向鼓勵工程倡議人在工程規劃及研究初期積極令綠色團體，公眾及所有相關的群組參與並徵詢他們對環境課題的意見。此外，環保署亦會要求工程倡議人在《環境諮詢委員會》考慮環評報告時提供在進行環評研究和公眾查閱環評報告時公眾及相關群組提出的意見，以及解釋如何在環評研究中處理此等關注。
138 (u)	從速決定檢討空氣質素指標的方法，並在2015年年底前向事務委員會匯報此事的進展。 (參閱第78段)	我們將會擬備空氣質素指標的檢討方法，並於2015年年底前向事務委員會匯報進展。
138 (v)	就指定工程項目進行的空氣質素影響評估工作制訂一套機制，規定工程項目完成後須測試該項目影響範圍內的空氣質素，以確保在相關環評報告中所載的緩解措施已妥善推行。 (參閱第78段)	有關建議與現行的做法一致，當環評研究發現工程項目可能引致重大影響並需監測緩解措施的有效性和剩餘影響，在施工期間和竣工後需要實施環境監察及審核計劃，以監察有關的環境參數。環境許可證會訂明環境監察及審核計劃的要求以便使工倡議人執行。
	香港空氣質素模擬	
138 (w)	採取有效措施，以提高香港的空氣質素模擬系統(包括所用的數據及假設)的透明度。 (參閱第85段)	相關的數據和假設已上載於環保署網頁，供公眾查閱。
138 (x)	積極與學術界人士及其他持份者交流，進一步發展空氣質素模擬系統及加強香港大氣污染物擴	環保署於2014年6月12日與學者召開了一次會議。會議一致同意於2014年9月前成立一個工作小組，檢

散模型 (PATH)，包括加快成立一個由學者和業
界專家組成的工作小組，以審視香港的空氣質素
模擬系統。
(參閱第85段)

討香港的空氣質素模擬系統。我們預計於 2015 年 1 月
推出新的 PATH，作空氣質素評估之用。

回應小組委員會對噪音污染的建議

段數	小組委員會的建議	政府的回應
	<u>噪音污染對公眾健康的影響及相關的醫療成本</u>	
139 (a)	<p>鑒於環境噪音對健康的影響尚未有確定的研究結果，當局應調撥更多資源和邀請醫院管理局協助進行這方面的研究，以確定噪音對健康的影響和相關的醫療成本。 (參閱第 93 段)</p>	<p>環境保護署(環保署)在諮詢衛生署署長的意見後，獲告知噪音對人類的影響複雜，不同人對噪音有不同的反應。雖然顯示環境噪音對健康有影響的直接臨床證據不多，但近年有越來越多海外研究間接證明環境噪音與人類身心或健康的關係。此外，環境噪音對人類身心或健康的潛在影響並不具體，往往取決於多種因素，該些影響亦未必一定與環境噪音有關。因此，我們無法直接估算因環境噪音所致的恆常醫院數據，以及相關的醫療成本。</p> <p>概括而言，環境噪音對公眾健康的潛在影響仍是一個國際研究的課題，環境噪音對健康的影響至今仍未有定論。不過，世界衛生組織(世衛)現正就噪音源頭對健康影響的科學文獻進行有系統的檢討，並預計於 2015 年年中完成。政府會留意事態發展。</p>

	<u>噪音污染管制及相關的公共開支</u>	
139 (b)	<p>在進行建築工程時，確保工程項目的倡議人除了採取各項消減噪音的措施外，亦會透過區議會加強與區內居民溝通，以加深居民對有關建築工程的認識和方便有關各方交流意見。 (參閱第 100 段)</p>	<p>過去大部分主要工程項目的倡議人皆有進行公眾參與活動，包括向相關區議會進行簡報，讓區議會和公眾知悉工程項目的詳情，包括緩減環境影響的措施。環保署會在主要指定工程項目的環境許可證內訂明成立社區聯絡小組的規定，小組成員為受影響人士(包括受工程項目影響地區的地區組織、居民和學校)的代表，以便就工程項目的相關環境事宜進行溝通、查詢和處理投訴。環保署會透過法定的環境影響評估研究和非法定的環境審核機制，繼續鼓勵項目倡議人在施工階段設立社區聯絡平台，以加強與公眾的溝通。</p> <p>如必要的建築工程因無可避免的限制而只能在限制時間內進行，環保署在發出建築噪音許可證時，會鼓勵許可證持有人把工程的詳情清楚告知可能受建築工程影響的居民。</p>
139 (c)	<p>對餐廳和酒吧及其顧客造成的噪音滋擾加強執法。 (參閱第 103 段)</p>	<p>環保署接獲投訴後，會適時進行調查和執法，並會主動向餐廳和酒吧提供避免產生噪音滋擾的意見。為協助餐廳和酒吧的東主及經營者，環保署現正編製一本小冊子，建議如何在處所設計方面消減噪音，以及如何在營業期間採取減低噪音的良好做法。</p>
139 (d)	<p>定期檢討 70 分貝(A)L10(1 小時)的法定交通噪音限制，並在有需要時考慮收緊此限制。在檢討時，政府當局亦應考慮不准重型車輛於夜間在飽受交通噪音問題影響的住宅區行駛。</p>	<p>在釐訂 70 分貝(A)L10(1 小時)的噪音標準時，環保署已參考有關的國際研究並充分考慮香港的實際情況。這項標準是按最高交通流量情況下而計量的一小時的噪音水平，因此被認為是相對嚴格的標準，英國和美國</p>

	(參閱第 109 段)	亦採用相若的標準。因此，現時 70 分貝(A)的噪音標準可照顧到本地的實際情況，並適用於香港。環保署一直有留意其他國家的發展，亦會繼續監察其它地方的發展及本地的情況，以考慮是否需要檢討。日後在檢討不准重型車輛駛經住宅區的建議是否可行時，運輸及房屋局和運輸署亦將會獲邀請參與。
139 (e)	<p>加快推行在現有道路加建隔音屏障及以低噪音物料重鋪路面及天橋的計劃，以盡量減少現有道路的交通噪音對附近居民的影響。</p> <p>(參閱第 109 段)</p>	<p>加建隔音屏障計劃涉及多個路段，工程非常浩大。有關工程須在確立技術可行性後，視乎資源和人手情況，分階段施工。計劃涵蓋 40 個路段，當中 10 個路段的工程已經完成，另外 7 個則正在進行。最近，環保署已徵得環境事務委員會支持，把屯門公路（市中心段）的加建隔音屏障工程提升為甲級。此外，屯門公路（虎地段）加建隔音屏障計劃的刊憲程序亦已完成。政府會按照既定準則和工務計劃機制，繼續積極推展計劃內餘下路段的加建隔音屏障工程。</p> <p>雖然低噪音鋪路物料已是全港高速公路的標準鋪路物料，但由於物料的耐用程度及多孔性質等多種限制，加上受某些道路形狀及交通因素所限，低噪音鋪路物料未必可以應用於本港所有地區性的低速道路。環保署已和路政署合作進行試驗，測試這種物料的減音及耐用效能。視乎測試結果，環保署及路政署會考慮擴大這種物料的應用範圍，並會繼續研究其他形式的低噪音鋪路物料。</p>
139 (f)	<p>加快發展及採用緩解交通噪音的創新設計和措施，包括安裝「減音窗」。</p>	<p>為進一步探討及發展緩減交通噪音的創新設計及措施，環保署繼續與各間大學及房屋署進行研究。創新</p>

	(參閱第 109 段)	設計包括減音窗及減音露台正在公共屋邨試行，房屋署會評估這些創新噪音緩減設計的成效及使用者接受程度，評估結果會存入一個中央數據庫內(該數據庫是關於多項曾用於私人住宅項目及公營房屋項目並證實有效緩減噪音的創新設計及措施)，以供建造業專業人士、發展商及市民大眾分享。
139 (g)	政府當局在提交撥款申請予立法會審批時，列明在各項公共工程項目及基建項目中推行噪音消減措施所需的財政資源(例如使用低噪音物料和更改道路走線的費用)，讓議員充分了解推行有關項目的費用總額，在考慮撥款申請時作出有根據的決定。 (參閱第 110 段)	現時，當工務部門提交撥款申請予立法會審批時，實施緩減環境影響措施的開支預算已納入工務小組委員會文件中「對財政的影響」一段內。環保署已諮詢發展局和財經事務及庫務局的意見。發展局沒有異議，而財經事務及庫務局則正考慮有關建議。
139 (h)	考慮在城市規劃過程及基建項目的規劃過程中加入規定，要求對發展計劃或項目的噪音影響作出評估，以預防新的噪音問題。 (參閱第 112 段)	在考慮需城市規劃委員會(城規會)批准進行規劃的住宅發展項目時，政府及城規會可要求私人發展商進行交通噪音評估及採取適當的噪音緩減措施，以期擬議的住宅發展項目不會受附近道路交通噪音的影響。這些噪音緩減措施亦可當作給予批准的條件之一。 新的主要道路工程或涉及大幅擴闊現有道路的工程須根據《環境影響評估條例》進行環境影響評估。政府會要求項目倡議人根據在該條例下發出的技術備忘錄採取適當措施，例如修改道路走線、使用低噪音物料鋪路及加裝隔音屏障，以確保噪音不會超出噪音規限。

回應小組委員會對光污染的建議

段數	小組委員會的建議	政府回應
	<u>光污染對公眾健康的影響及相關的醫療成本</u>	
140 (a)	<p>(a) 鑒於暴露於強光對健康的影響尚未有確定的研究結果，當局應調撥更多資源和邀請醫院管理局協助進行這方面的研究，以確定對健康的影響和相關的醫療成本。</p> <p>(參閱第122段)</p>	<p>政府在2011年8月成立戶外燈光專責小組（專責小組），旨在就戶外燈光造成的滋擾和能源浪費問題，參考國際經驗和做法，向政府建議適當的策略和措施。專責小組成員來自不同專業團體、相關業界和環保團體，並由相關政府部門提供支援。至於對健康的影響，專責小組會參考以下資料：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 政府委託顧問進行的研究，研究結果在2011年3月上載至環境局網頁。研究涵蓋的範疇廣泛，包括戶外燈光對人體健康的影響。詳見下列網頁： http://www.enb.gov.hk/en/resources_publications/consultancy_studies/index.html；及 • 在有需要時徵詢衛生署的意見。 <p>到目前為止，仍未有國際性的衛生組織提供確立的科學證據，證明過量戶外燈光與健康問題有直接關係。光污染可能引起的健康影響（如有的話）如睡眠問題，並不明確，睡眠問題往往由多個因素引致，而這些因素不一定與光污染有關。因此，我們難以確定就光污染所引致的醫療費用</p>

段數	小組委員會的建議	政府回應
		而進行廣泛本地研究的價值。儘管如此，我們會留意這方面的科研發展，以及相關權威機構所作出的調查結果和新證據，並會考慮在適當時進行風險評估。
	<u>光污染管制及相關的公共開支</u>	
140 (b) - (c)	<p>(b) 盡快研究其他國家及司法管轄區在處理建築物反射眩光問題方面的做法及經驗，並且規劃未來的路向；以及</p> <p>(c) 在審批豎立用於安裝戶外燈光裝置（例如廣告招牌、裝飾照明、射燈、影視幕牆和顯視屏等）的支承結構的申請時，全面考慮光度和閃動的燈光等各項可對附近居民造成光滋擾的因素，藉此協助規管光滋擾。 (參閱第131段)</p>	<p>屋宇署將繼續研究其他國家和地區在處理建築物反射的眩光的做法和經驗，並會按本地建築環境的情況和建議物監管制度，考慮這些做法應否和是否適合香港採用。</p> <p>在處理豎設支承戶外燈光裝置的構築物的建築工程申請時，屋宇署會根據《建築物條例》，考慮有關建築工程的建築和結構安全。有關安裝在支承構築物上的戶外燈光所引致的光滋擾事宜，並不屬於建築工程，與《建築物條例》無關。不過，屋宇署會按建築圖則中央處理系統，轉介有關建築圖則予相關部門，就其職權範圍內相關事項提出意見，以確保有關建築工程符合相關法律和規定。</p>
140 (d) - (f)	<p>(d) 盡快決定有關規管光滋擾的未來路向，盡量減少戶外燈光對市民日常生活的不良影響；</p>	<p>專責小組在研究海外規管制度所採用的技術標準和參數以及實施方式後，總結認為規定在某預調時間後關掉戶外燈光是最可取的方法。此方案應可大大紓減居民可能受到的光滋擾問題和減少能源浪費，若預調時間能配合商戶的運作需要，對一般商業運作應不會有太大影響。</p>

段數	小組委員會的建議	政府回應
	<p>(e) 對於怎樣才構成光滋擾，不同人有不同的意見，因此，在日後立法管制戶外燈光時，政府當局應小心界定何謂光滋擾；及</p> <p>(f) 由於現時並無法例規管戶外燈光，政府當局應積極與燈光裝置擁有人聯繫，促請他們合作，盡量減低燈光裝置對附近居民造成的滋擾。</p> <p>(參閱第136段)</p>	<p>專責小組在2013年8月19日發表「持份者及公眾參與文件」，邀請持份者及公眾就專責小組的研究結果，及擬議關燈規定和關燈時間、適用範圍和實施方式，提出意見。就實施方式而言，專責小組邀請公眾考慮不同方案，包括推行約章計劃，邀請戶外燈光擁有人承諾在預調時間關燈，以及透過立法以強制實施關燈規定。公眾參與活動在去年11月18日結束。專責小組正慎重考慮及分析收集到的意見，並會向政府提交建議。</p> <p>我們深知若立法例規管戶外燈光，必需要仔細擬定光滋擾的定義，並會在訂定未來路向時考慮小組委員會的意見。</p> <p>政府於2012年1月發出《戶外燈光裝置業界良好作業指引》（《指引》），以鼓勵燈光裝置的擁有人盡早採取行動，減少戶外燈光可能引起的光滋擾及能源浪費問題。《指引》載述戶外燈光裝置的良好作業守則，包括燈光裝置的操作時段和自動控制、光污染控制措施、能源效益措施等。自發出《指引》以來，環境保護署在處理光滋擾投訴時，會勸喻有關燈光裝置的擁有人參考《指引》採取適當改善措施。大部分大廈/燈光的擁有人會參考《指引》的方法，盡量減少光滋擾，以回應有關投訴。</p> <p>除了實施《指引》外，我們注意到專責小組在「參與文件」內建議實施約章計劃，邀請燈光裝置的擁有人承諾在預調</p>

段數	小組委員會的建議	政府回應
		時間關掉戶外燈光。專責小組將會制定建議供政府考慮。