

環境及生態局局長負責本港的整體環境保護政策，在環境及生態局常任秘書長兼環境保護署（環保署）署長協助下，制定新政策及處理環境問題。環境諮詢委員會就預防和消減污染的措施，向政府提供意見。

環境及自然保育基金（環保基金）資助本地非牟利機構，進行與環保和自然保育有關的教育、社區減少及回收廢物、研究、技術示範及其他項目。環境運動委員會（環運會）在1990年成立，旨在提高公眾的環保意識，並鼓勵市民積極參與環保工作。環保署轄下的環境資源中心，為市民提供環保資訊，以及定期舉辦工作坊。

**防止污染的規劃工作：**當局十分重視環境污染的預防工作，規定指定工程項目須進行法定環境影響評估（環評）程序，以確保於工程規劃和發展的所有階段，均有考慮環境因素。

在策略層面，主要建議所涉及的一些重要的環境資料，須呈交行政會議參考，以便作出決定。一些主要建議或計劃亦會進行策略性環評。

在地區層面，當局透過實施《香港規劃標準與準則》所提供的指引，使環境質素得到保障。

《環境影響評估條例》提供法律框架，規定應用於指定工程項目的環評程序，以及透過「環境許可證」制度實施議定的環保措施。

為了樹立榜樣，政府各決策局和部門由2000年起按年發表環保工作報告。此外，政府亦鼓勵私營機構及由政府擁有的公共機構效法。

一直以來，環保署都積極向私營及公營機構推廣環境審核和環境管理系統，並鼓勵這些機構發表環保工作報告，以改善企業的環保表現。為協助各機構推展環境管理工作，環保署網站提供實用指引，網址為：<http://www.epd.gov.hk>。

**污染管制法例和污染管制：**十一條污染管制法例內訂明的大部分措施由環保署負責執行。

**空氣：**空氣污染管制工作按照《空氣污染管制條例》的規定執行。主要空氣污染源（如發電廠及水泥廠）屬「指明工序」的項目，受嚴格的發牌制度監管。透過牌照條款，當局自2005年起為發電廠的排放總量設定上限。《空氣污染管制條例》經修訂後，政府在2008至2021年間發出了九份《技術備忘錄》，逐步收緊電力行業從2010至2026年及以後的排放總量上限。至於其他使用燃燒燃料設備的工序，有關設備的安裝及更改必須獲得環保署事先批准。為了減少空氣污染物，當局限制在本港出售的燃料的含硫量。在2008年10月起生效的新修訂規例下，所有工商業工序都必須採用超低硫柴油。此外，當局亦實施附屬規例管制其他污染源頭，包括火爐排放的煙霧、露天焚燒、建造工程塵埃、來自加油站、乾洗機器和含揮發性有機化合物產品的揮發性氣體，以及非道路移動機械的排放等。

當局對石棉工序實施管制，規定石棉顧問、化驗所、承辦商及監管人必須註冊。由2014年4月4日起，所有種類石棉的使用、供應、進口或轉運已被全面禁止。此外，當局又制定「室內空氣質素管理計劃」，推廣良好的室內空氣質素。當中，推行「辦公室及公眾場所室內空氣質素檢定計劃」是其中一項重點工作。參與檢定計劃的機構已逐步採用於2019年更新及更嚴格的室內空氣質素指標作為檢定標準。經檢定合格的處所可貼上檢定標籤，以展示處所的室內空氣質素已達致優良的水平。

政府正實行多項計劃，以解決車輛廢氣所造成的空氣污染問題，措施包括實施在技術及商業上均屬實際可行的嚴格的燃料及廢氣排放標準、研究以環保車輛取代柴油車輛及加強車輛廢氣檢驗。政府於2010年7月起收緊汽車柴油和無鉛汽油的法定規格至歐盟五期標準及實施規管汽車生化柴油規格的法規。此外，新登記車輛的廢氣排放標準由2017年7月1日起，按車輛類型分階段由歐盟五期收緊至歐盟六期，新登記柴油私家車及電單車廢氣排放標準亦分別於2017年10月1日起收緊至加利福尼亞廢氣排放標準LEV III及於2020年10月1日起收緊至歐盟四期。為減少柴油車輛排放的廢氣，所有新登記的士必須使用石油氣或無鉛汽油；現時差不多所有的士均為石油氣的士。鼓勵柴油小巴車主更換石油氣或電動小巴的資助計劃於2005年年底完成，目前超過80%的公共小巴使用石油氣車輛。由2008年4月起，購買新登記環保商用車輛的車主，可以獲得首次登記稅寬減。

此外，禁止汽車引擎空轉的《汽車引擎空轉（定額罰款）條例》已於2011年12月起開始生效。政府除了透過黑煙車輛管制計劃規管排放過量黑煙的柴油車輛外，亦在2014年9月起使用路邊遙測儀器，加強管制汽油和石油氣車輛廢氣排放。政府於2014年3月推出的特惠資助計劃在2020年6月完結，共淘汰約80 000輛歐盟四期以前的柴油商業車輛。為長遠確保適時更換柴油商業車輛，政府亦為2014年1月31日後新登記的柴油商業車輛定下15年的退役期限。政府在2020年10月再推行鼓勵與管制並行的計劃，分階段在2027年年底前淘汰約40 000輛歐盟四期柴油商業車。政府於2011年3月設立11億元新能源運輸基金（前稱綠色運輸試驗基金），資助試驗及推動更廣泛使用綠色創新運輸技術於多種商用運輸工具，包括貨車、的士、小型巴士、巴士、船隻、電單車、非道路車輛，或慈善／非牟利機構為其客戶提供服務的上述運輸工具。

政府一直推動更廣泛使用沒有尾氣排放的電動車。政府於2020年10月21日推出20億元「EV屋苑充電易資助計劃」，資助現有私人樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施，並於2022-23年度向計劃額外注資15億元，預期共可涵蓋逾140 000個停車位。此外，環境局在2021年3月公布了首份《香港電動車普及化路線圖》（《路線圖》），闡述推動使用電動車的長遠政策目標及計劃，以達致2050年前車輛零排放的目標。《路線圖》的主要措施包括2035年或以前停止新登記燃

油私家車，包括混合動力車；試驗各種電動公共交通工具及商用車，力求約在2025年制定具體推行方向及時間表；擴展充電網絡並推動其市場化；培訓電動車技術及維修人才；制訂電動車退役電池生產者責任計劃；成立專責小組審視全球減碳新技術的高端發展；以及約每三年檢視《路線圖》。

為回應全球共同保護臭氧層的工作，政府實施《保護臭氧層條例》，按《蒙特利爾議定書》及其後的修訂條文，全面履行應有的義務。為了符合議定書的要求，政府於2020年1月起禁止輸入所有使用含氟氯烴的產品到香港。

政府已實施一系列措施以管制船舶排放，包括實施《防污公約》附件VI的要求；立法規管船隻煙霧排放；於2014年4月立法提升本地供應的船用輕質柴油質素，及於2015年7月立法要求遠洋船在停泊期間轉用較清潔的燃料。香港是亞洲首個立法管制遠洋船停泊轉油的城市。此外，香港與國家交通運輸部及廣東省相關部門共同推動及實施在珠三角水域設立船舶排放控制區的管制措施。自2019年1月起，香港水域內的船隻，不論其正在航行或停泊，都必須使用低硫燃料。

為了持續改善空氣質素及更好地保障市民的健康，政府於2014年1月1日收緊了空氣質素指標，並規定每五年最少檢討指標一次。現行指標於2022年1月1日開始生效。政府已展開新一輪指標檢討，評估進一步收緊指標的空間，目標是在2023年內完成檢討。政府亦於2021年6月發表《香港清新空氣藍圖2035》，制訂進一步改善空氣質素的長遠目標及策略，目標是引領香港在2035年前成為空氣質素媲美國際大城市的宜居城市。

**廢物：**《廢物處置條例》旨在管制及規管各類型廢物的產生、貯存、收集及處置。此外，當局又按《巴塞爾公約》的規定，透過《廢物處置條例》，以許可證制度規管危險廢物的進出口，並禁止危險廢物從發達國家進口至香港。自2021年1月1日起，當局亦因應《巴塞爾公約》的塑料廢物修正案，加強本港廢膠進出口管制。

基於「污染者自付」原則，當局已在相關條例下，就於化學廢物處理中心處置化學、醫療及海洋污染廢物推行收費計劃。當局亦規定使用廢物轉運站服務的私營機構須繳付費用。同樣地，棄置於堆填區、離島廢物轉運設施及篩選分類設施的建築廢物，以及棄置於公眾填料接收設施的惰性建築廢物亦需收費。

《海上傾倒物料條例》管制海上傾倒物料活動，以符合《倫敦公約》的《1996議定書》的規定。

**水質：**《水污染管制條例》把全港劃為10個水質管制區及四個附水質管制區。除了排入公用污水渠的住宅污水，以及排入雨水渠、河道或其他水體之未經污染的水，所有其他污水排入水質管制區，均受條例規管。《污水標準技術備忘錄》清楚訂明發予排污者牌照的排放規限，這些規限有助達致「水質指標」。

**噪音：**《噪音管制條例》管制建築地盤、住用處所及公眾地方、工商業處所、汽車、警報系統及指明的高噪音設備發出的噪音。在夜間及公眾假日進行一般建築工程，必須申領許可證，這項措施實質上禁止在樓宇密集區進行非必要的高噪音建築工程。此外，撞擊式打樁工程亦不得在夜間及公眾假期施工，在其他時間進行這些工程則必須領有許可證。當局已基本上禁止在樓宇密集區使用高噪音的柴油錘、蒸氣錘和氣動錘。手提破碎機及空氣壓縮機亦須符合嚴格的噪音

標準，並附有噪音標籤。法團管理層須就法團重犯噪音罪行負上個人法律責任。

至於住用處所及公眾地方發出的噪音，警方會以合理的取向進行管制。工商業處所發出的噪音，則由環保署發出消減噪音通知書加以管制。為消減交通噪音，新登記車輛（包括電單車）必須符合嚴格的噪音標準。

上述各項污染管制法例的執法工作，由環保署負責執行。有關工作包括調查污染投訴、巡查污染源頭及實施發牌管制、發出消減污染通知書以及檢控違例人士。區域辦事處有效處理地區污染問題，並促進政府與地區人士的溝通，讓市民認識政府的環保工作。此外，環保署與工商界發展夥伴計劃，協助各行業遵守有關法例及防止污染，推廣企業環境管理，提高市民的環保意識。

**污水及廢物的收集、處理和處置：**政府已根據一套污水處理策略，為全港各區制定了16個污水收集整體計劃，並已因應本港人口增長和地區發展，檢討了大部分污水收集整體計劃。

為處理維多利亞港（維港）周邊各區所產生的污水，當局推行了「淨化海港計劃」，當中涵蓋一個大型深層污水隧道收集系統和污水處理廠。「淨化海港計劃」第一期收集產生自九龍及港島東部市區的污水，經由深層污水隧道網絡，送往昂船洲污水處理廠處理。「淨化海港計劃」第二期甲收集港島北部及西南部的污水送往擴建後的昂船洲污水處理廠處理。自第二期甲於2015年12月全面啟用後，來自維港兩岸的污水均已截流至昂船洲污水處理廠集中進行處理，經消毒後排放，使維港水質進一步改善。同時，政府現正聚焦處理因污水渠錯駁、滲漏及街道活動而導致殘餘污染物被排放到海港的問題，並逐步落實包括設置旱季截流器和修復污水網絡等工程措施，以進一步提升維港沿岸的水質。

政府亦正擴建污水收集系統，以涵蓋更多鄉郊地區。至2021年12月31日為止，大約有234 500鄉郊人口的住戶已經接駁到公共污水渠。

環保署是本港的廢物處置當局，負責策劃和興建廢物處理及處置設施。

在2020年，位於新界的三個現代化的大型堆填區每天共接收及棄置了10 810公噸源自家居及工商業的都市固體廢物，其中8 160公噸是經由六個市區廢物轉運站及七個離島廢物轉運設施以集裝箱集中運送到堆填區。此外，每天在堆填區處置的整體建築廢物達3 420公噸。

位於青衣的化學廢物處理中心，自1993年開始運作至今已處理逾108萬公噸化學廢物。另外，中心亦自2011年8月起開始接收醫療廢物，至今已處理逾24 146公噸。位於小鴉洲的低放射性廢物儲存設施已於2005年啟用。於本地農場收集到的禽畜廢物每天會運送到堆填區棄置，而部分馬廐廢物會運送到牛潭尾動物廢料堆肥廠處理。屯門曾咀的污泥處理設施T·PARK [源·區]已於2015年4月投入運作，每日處理量約1 000 - 1 200公噸，該設施將焚化過程中產生的熱能轉化成電力，供應設施日常運作之用，而剩餘電力則輸出至公共電網。

本港有13個已關閉的堆填區，全部經已完成修復工程，而各有關地點可安全地作有裨益的公眾用途。興建在曬草灣堆填區上可進行足球及棒球活動的多用途草地球場，已於2004年啟用。位於醉酒灣堆填區內的小輪車場和臨時板球場



分別於2009年及2018年啟用。在佐敦谷堆填區和牛池灣堆填區上的康樂公園，於2010年啟用。在馬遊塘中及西堆填區的部分用地亦已分別發展為兩個休憩公園，並於2011年啟用。在將軍澳第一期堆填區的部分用地已發展為沿岸邊的單車徑和行人徑、寵物公園及足球訓練中心，並已分別於2012年、2013年及2018年開放予公眾人士使用。位於小冷水堆填區的蝴蝶保育區已於2022年設立，以優化和保育該處的蝴蝶生境。此外，東華三院亦正於將軍澳第一期堆填區內興建營地及環保教育基地（名為「環保村」），預計於2023年啟用。另一個在醉酒灣堆填區上的康樂公園亦正在興建中，可望於2024年落成。

**都市固體廢物管理：**與亞洲其他經濟發展相近的城市來比較，香港每日的人均家居廢物產生量仍然偏高，對整個廢物管理策略構成了極大的壓力。環境局在2021年2月公布《香港資源循環藍圖2035》（《藍圖》），提出應對至2035年廢物管理挑戰的策略、目標和措施。在《藍圖》提倡的「全民減廢·資源循環·零廢堆填」願景下，政府將與業界及市民共同朝着兩大目標邁進。中期目標是透過推行都市固體廢物收費（垃圾收費），把都市固體廢物的人均棄置量逐步減少40-45%，同時把回收率提升至約55%；而長遠目標是發展足夠轉廢為能/轉廢為材設施，長遠擺脫過份依賴堆填區直接處置都市固體廢物。

透過落實「污染者自付」的原則和「環保責任」的理念，生產者責任計劃要求相關持分者，包括製造商、零售商和消費者須分擔回收、循環再造、處理和棄置廢棄產品的責任。《產品環保責任條例》於2008年7月通過，為在本港推行生產者責任計劃提供法律基礎。繼2015年4月在整個零售業界全面推行塑膠購物袋收費計劃後，環保署已於2022年6月展開優化計劃的附屬法例的立法程序，當中包括提高計劃的最低收費水平及收緊豁免範圍。廢電器電子產品生產者責任計劃已於2018年正式實施，為支援計劃實施而興建的處理及回收設施（WEEE·PARK）亦已於2018年3月全面運作。與此同時，環保署正逐步落實玻璃飲料容器生產者責任計劃，於2022年6月展開相關附屬法例的立法程序，以全面推行該生產者責任計劃。環保署亦正籌備就塑膠飲料容器推行生產者責任計劃及準備修訂相關條例管制即棄膠餐盒。

另一方面，落實垃圾收費的《2021年廢物處置（都市固體廢物收費）（修訂）條例》草案已於2021年8月獲立法會通過，以18個月為基本安排的準備期已經開始。我們正積極開展相關準備工作，讓政府、不同持份者和市民大眾為落實垃圾收費做好準備。我們現時的目標是在2023年下半年實施垃圾收費。此外，為配合落實垃圾收費，以及支援市民更積極實踐減廢和回收，政府已自2019-20財政年度起提供恆常資源，以加強上述工作，並預計在垃圾收費實施的財政年度起進一步增加撥款不少於約8億至10億元。這項每年撥款的數額將與估算的初期收費總收入相若，以達致「專款專用」的效果。

廚餘在香港都市固體廢物中佔主要成分，環保署已於2013年5月正式啟動「惜食香港運動」，以提升公眾關注及推動減少廚餘。「咪睇嘢食店」計劃亦於2015年11月推出，鼓勵餐飲業界為顧客提供不同份量的食物選擇，有助減少廚餘。「惜食香港運動」中象徵浪費食物的「大睇鬼」透過不同渠道，包括社交平台向公眾發放減少廚餘的資訊，加強與

支持者尤其是年青人的互動。為配合政府在2050年前達成碳中和的目標，惜食香港督導委員會的職權範圍及成員已在2021年更新，以鼓勵和促進把未能避免的廚餘作分類回收，加強實踐資源循環及幫助減少碳足跡。

為配合公眾教育，改變市民的行為習慣，並提升廢塑膠的回收率，環保署於2020年1月起先後於東區、觀塘及沙田開展為期兩年的廢塑膠回收先導計劃，收集區內所有種類的非工商業廢塑膠，作妥善回收處理。我們於2022年3月底起已逐步將先導計劃擴展至九區以覆蓋全港逾一半人口。視乎先導計劃的實際運作經驗及成效，我們會進一步完善服務並再擴展至全港各區。此外，環保署已於2021年推展更大規模的廚餘收集先導計劃，加強回收工商業（包括餐飲業）廚餘，並逐步擴展至屋苑。

對於無可避免及不可再循環再用的都市固體廢物，環保署建議發展以現代焚化為核心的先進及多技術的綜合廢物管理設施，縮減需棄置的廢物體積和從廢物中回收能源。綜合廢物管理設施第一期將座落於毗鄰石鼓洲的人工島上，有關的設計及建造工程已於2017年12月展開，預計在2025年投入服務。與此同時，政府會繼續發展有機資源回收中心及善用污水處理廠進行「廚餘、污泥共厭氧消化」，並探討以其他創新的技術處理廚餘，繼續提升本港的廚餘處理能力。第一期的有機資源回收中心座落於北大嶼山的小蠔灣，在2018年落成使用，把已在源頭分類的廚餘進行回收再造成有用的堆肥和生物氣。位於北區沙嶺的有機資源回收中心第二期正在興建中，預計於2024年投入運作。同時間，環保署在大埔污水處理廠進行「廚餘、污泥共厭氧消化」試驗計劃及其相關的廚餘預處理設施已於2019年5月落成啟用。在沙田污水處理廠的廚餘預處理設施亦正在籌備中，預計於2023年投入運作。有關園林廢物方面，環保署已發展臨時園林廢物回收中心Y·PARK [林·區]，並於2021年6月開始運作，將合適的園林廢物轉化成不同有用物料，例如種植及園藝用的覆蓋物、堆肥、製造生物炭的木料，以及製作木製傢具、裝飾、藝術品及翻新設施中使用的木板及木方；位於環保園的將園林廢物轉化為生物炭試驗設施亦正在籌備中現正興建中，預計於2023年投入運作。

新界東南堆填區擴建部分的基本工程已於2021年11月完成，並開始接收建築廢物。環保署現正就其餘兩個堆填區的擴建計劃展開工作，以滿足未來本地廢物末端處理的需要。

除了政府的努力外，本港循環再造業在廢物管理層面上也擔當重要角色。在2020年，都市回收物品的本地回收量達154萬公噸。在政務司司長主持的推動回收業可持續發展督導委員會的統籌下，政府已制定政策以提升業界的營運能力。這些政策包括提供基礎設施如土地及公眾貨物裝卸區專用泊位、行業人手的培訓和發展、鼓勵研究和投資於相關技術，以及推動公眾支持回收及改進收集回收物的網絡。

十億元回收基金已於2015年10月正式啟動，並接受申請。回收基金藉協助回收業提高作業能力和效率，促進廢物回收再造，轉化為有用資源及產品，從而推動回收業的可持續發展，進一步推動低碳轉型，支援回收產業應用科技轉向更高增值的產品，實現再工業化，減少廢物棄置於堆填區並促進循環經濟，全力配合減廢減碳。於2021年4月回收基金獲撥增撥10億元及延長申請期至2027年。此外，環保署會繼續在佔地約20公頃的屯門環保園內，以業界可負擔的租金，提供長期土地予回收再造業，以鼓勵業界投資更先進的技術及

增值工序回收再造，回收物料種類亦多元化，包括廢食油、廢金屬、廢木料、廢電器及電子產品、廢塑膠、廢電池、建築廢料、廢玻璃、廢橡膠輪胎及廢紙等。政府亦有約17幅佔地共3.5公頃的短期租約用地出租供回收業界使用。

環保署透過持續擴展和提升社區回收網絡，加強支援地區層面的減廢回收工作。社區回收網絡由綠色生活推廣和回收支援並重的「回收環保站」，以及貼近民居的「回收便利點」和「回收流動點」組成。截至2022年中，已有超過160個社區回收點投入服務。環保署亦已設立綠展隊，在全港各區提供實地減廢回收支援。綠展隊與社區伙伴合作，教育公眾進行妥善廢物源頭分類和乾淨回收，並協助物業管理公司和居民組織為回收物尋找合適的出路。

此外，環保署自2020年中起開展「減廢回收 2.0」運動，以推動乾淨回收更多類型的可回收物。為促進減廢回收，政府一直以身作則帶頭實行環保採購政策，例如，避免使用即棄的產品，並儘量採購更適合循環再用、採用更多再造物料製造、附有較少包裝和更持久耐用的產品。

**環境監察和調查：**為訂立一套適合本地執行環保工作的客觀基準，環保署已推行各項環境監測計劃，並進行特別調查。

在水質監測方面，環保署設有82個內陸水域常規採樣站，以及94個海水和60個海床沉積物常規採樣站。泳季期間，環保署密切監測42個憲報公布泳灘的水質，並於每星期公布最新的泳灘水質。

本港海岸線長，總長約1 178公里。為維持海岸清潔作公眾享樂用途，政府成立跨部門工作小組，監督相關部門的清潔行動，並鼓勵公眾參與海岸清潔活動以作為環保教育計劃的一部分。

本港設有15個一般空氣質素監測站和三個路邊空氣質素監測站，持續監測空氣污染物的水平。環保署於2013年12月30日推出以健康風險為本的空氣質素健康指數。該指數告知市民由空氣污染引發的短期健康風險，以便他們能採取預防措施，保障健康。環保署透過互聯網、流動裝置應用程式和電話熱線公布每小時的空氣質素健康指數。

當局早於1981年開始便進行全港廢物量調查，為規劃日後的廢物處置設施，搜集所需的資料。

大部分主要的發展工程項目均須進行環境監察及審核。環保署會檢視有關計劃，以確保環評建議得以嚴格實行和迅速採取適當的緩解措施。

**區域及國際合作：**為解決區域性的環境問題，香港一直分別透過「粵港環保及應對氣候變化合作小組」、「粵港清潔生產合作專責小組」及「港澳環境保護合作會議」，與內地和澳門當局保持合作。

2009年8月，粵港雙方簽訂《粵港環保合作協議》，主要合作內容包括區域空氣質素及水質保護、林業保育及開拓環保商機等。雙方又於2016年9月簽訂《2016-2020年粵港環保合作協議》，進一步加強區內的環保合作。

自2005年11月起，粵港兩地共同設立的珠三角區域空氣監測網絡，每日向公眾發布區域空氣質素資訊。因應區域空氣污染防治及區域發展需求，粵港澳政府在2014年9月簽訂《粵港澳區域大氣污染聯防聯治合作協議書》，以進一步加強區域合作，並優化區域空氣監測網絡，增加監測站數目和監測因子以完備監測內容，以及每小時發布各種空氣污染物

的即時濃度數據。2006年至2021年間的監測結果顯示，區域內的主要空氣污染物濃度已顯著下降。為持續改善珠三角區域空氣質素，並為規劃區內空氣質素改善策略的工作提供堅實的科學基礎，粵港兩地政府正共同進行《2020年後區域空氣污染物減排目標和濃度水準研究》，以制訂2025年及2030年的減排方案和目標。

此外，粵港澳政府於2021年開展了《大灣區光化學臭氧污染及區域和跨區域傳輸特徵研究》，在海、陸、空進行空氣監測，以深入了解大灣區內臭氧的成因及傳輸的特性。

政府聯同廣東省當局於2008年4月開展了「清潔生產伙伴計劃」，為粵港兩地的港資工廠提供技術支援，協助他們採用清潔生產技術及作業方式。截至2022年5月，伙伴計劃已批准超過3 600個資助項目，並舉辦超過620個認知和技術推廣活動，吸引了約59 000名人員參加。為加強推廣清潔生產技術的應用，兩地政府於2009年8月共同推出「粵港清潔生產伙伴」標誌計劃，以表彰及嘉許港資工廠及商業機構在清潔生產方面所作的努力。截至2022年5月共有344家企業持有有效標誌。兩地政府亦於2014年11月共同簽署《粵港清潔生產合作協議》。

同時，香港及鄰近的深圳市正聯手實施行動計劃，以保護毗鄰水體包括后海灣及大鵬灣的水環境。環保署並與深圳市政府分別於2007年12月及2008年11月簽署協定，以加強環保合作和推動清潔生產的工作。

自2008年起，港澳兩地在年度「港澳環境保護合作會議」督導下，在多個環保議題上進行交流與合作。雙方在2016年10月更簽訂了《港澳環境保護合作協議》，進一步加強兩地在多個環保範疇的交流與合作。

關於持久性有機污染物的《斯德哥爾摩公約》於2004年11月在香港特區生效。中國「國家實施計劃」已包括「香港特區實施計劃」。此外，關於在國際貿易中對某些危險化學品和農藥採用事先知情同意程序的《鹿特丹公約》，於2008年8月在香港特區生效。《有毒化學品管制條例》於2008年4月實施，以規管《斯德哥爾摩公約》及《鹿特丹公約》下非除害劑類有毒化學品。自2015年1月及2017年6月起，根據《斯德哥爾摩公約》的修訂，五種及一種新增的非除害劑類持久性有機污染物亦已被分別納入《有毒化學品管制條例》下受到規管。自2018年7月起，根據《鹿特丹公約》的修訂，兩種新增的有毒化學品亦被納入《有毒化學品管制條例》下受到規管。中央人民政府在2018年12月向《斯德哥爾摩公約》秘書處提交更新的「香港特區實施計劃」，以包括落實《斯德哥爾摩公約》的最新策略和進度。

《關於汞的水俣公約》於2017年8月在香港特區生效。為履行《公約》所訂的國際責任，以及保護市民健康和環境免受人為排放和釋放的汞及汞化合物危害，立法會於2021年5月通過《汞管制條例》（第640章），新條例於2021年12月正式生效。第640章訂有四項主要條文，包括實施許可證規管制度，管制所有形態的汞的進出口；淘汰《公約》所列添汞產品；淘汰在《公約》所列製造工序中使用汞和汞化合物；以及實施許可證規管制度，管制所有形態的汞和汞化合物的儲存。

為應對氣候變化的挑戰，香港特區作為中華人民共和國的一部分，在《聯合國氣候變化框架公約》和其《京都議定書》及《巴黎協定》下，與國際社會攜手合作。香港特區也加入了C40城市氣候領導聯盟（C40），與其它城市成員合

作，應對氣候變化。此外，粵港兩地於2011年8月簽訂《粵港應對氣候變化合作協議》，並通過

「粵港環保及應對氣候變化合作小組」下設的「應對氣化專題小組」推動兩地在應對氣候變化及相關的科學研究和技術開發方面的合作。

2020年和2021年《施政報告》分別宣布香港將致力爭取於2050年前實現碳中和，並力爭在2035年前把碳排放總量從2005年的水平減半。為此，政府在2021年10月發表《香港氣候行動藍圖2050》，以「零碳排放·綠色宜居·持續發展」為願景，提出「淨零發電」、「節能綠建」、「綠色運輸」和「全民減廢」四大減碳策略，帶領香港邁向碳中和的目標。政府在2021年成立了由行政長官主持的新氣候變化及碳中和督導委員會，在最高層次督導氣候策略和行動，並將會成立新的氣候變化與碳中和辦公室，加強統籌和推動深度減碳工作。

政府將在未來15至20年投放約2,400億元，推行各項減緩和適應氣候變化的措施，包括可再生能源、節能綠建、綠色運輸、廢物管理和提升防洪能力等範圍。

政府在2020年成立二億元的低碳綠色科研基金，為幫助香港減碳和加強環保的科研項目提供更充裕和對焦的資助。為進一步推動開發和應用切合香港環境需要的減碳技術，政府在2022年《財政預算案》向基金額外注資二億元，重點支持有助推動淨零發電、節能綠建、綠色運輸和全民減廢等優先主題的科研項目。

香港正朝「低碳經濟」邁進，並正推進一步系列行動，以提高能源效率，鼓勵使用清潔燃料及減少依賴化石燃料，致力建立低耗能、低污染的社會。通過推動各項環保措施及低碳行動，香港力爭成為中國其中一個最環保的城市。