

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及環境保護署（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滅污染的措施，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。由環運會負責管理的「識『碳』館」，為市民提供碳中和的相關資訊及定期舉辦工作坊。

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，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。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，以展示其室內空氣質素已達優良水平。

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。由2008年4月起，購買新登記環保商用車輛的車主，可獲首次登記稅寬減。此外，禁止汽車引擎空轉的《汽車引擎空轉（定額罰款）條例》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的廢氣排放。另一方面，政府於2014年3月推出特惠資助計劃，共淘汰約80 000輛歐盟四期以前的柴油商業車輛，並於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。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。

政府已訂立多項法例管制船舶排放，包括規管船隻煙霧排放、提升本地供應的船用輕質柴油質素、規定香港水域內的船隻必須使用低硫燃料，及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。

隨著多項減排措施落實，本港空氣質素得以持續提升，2022年至2023年期間，主要空氣污染物在大氣中的年均濃度比2011年大幅下降約四成至七成。

為了持續改善空氣質素及更好地保障市民的健康，政府規定每五年最少檢討空氣質素指標一次。在切實可行的情況下，按照世界衛生組織《空氣質素指引》逐步收緊指標。現行指標於2022年1月1日生效。政府已於2023年完成新一輪的檢討，將進一步收緊五個現行空氣質素指標及加入三個新增指標，計劃於2025年實施。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。

為履行《關於消耗臭氧層物質的蒙特利爾議定書》下的《基加利修正案》的要求，配合全球應對氣候變化的共同努力，政府已啟動法例修訂程序，以管制和逐步削減《基加利修正案》規管的氫氟碳化物（HFCs）。

廢物：《廢物處置條例》（《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》（《公約》）的規定，透過《條例》的許可證制度，規管危險廢物及《公約》指明的其他廢物的進出口，並禁止危險廢物從發達國家進口至香港。而為了履行《公約》2022年修正案的規定，當局將修訂（《條例》），由2025年1月1日起把所有電氣和電子廢物納入進出口許可證制度規管。

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。在晚間（1900時至2300時）、夜間（2300時至0700時）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晚間、夜間及公眾假期日施工，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，則由環保署透過發出消滅噪音通知書加以管制。為消滅交通噪音，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、發出消滅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。

綠色運輸：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），鼓勵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。政府亦在基金預留5,000萬元資助業界購買可供輪椅坐落的電動的士，積極推廣無障礙運輸。

政府在2021年3月公布《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；擴展充電網絡並推動其市場化等。政府正積極推動把部分現有的油站轉型至快速充電站，及鼓勵現有油站加裝充電設施，以應付不同電動車充電需要。

為配合氫燃料的發展趨勢，政府正推動氫燃料電池雙層巴士及重型車的試驗。首輛氫燃料電池雙層巴士的試驗項目已於路面行駛，並在2024年2月開始載客；預計首個公眾加氫站、氫能源有軌電車，以及氫能洗街車的試驗亦將會陸續啟動。

為推動香港發展成為綠色船用燃料加注中心，並推廣航運業使用綠色燃料，政府已展開為本地船舶及遠洋船提供綠色船用燃料加注的可行性研究，並將於2024年內公布行動綱領，落實建設加注設施和供應鏈。

污水及廢物的收集、處理和處置：政府根據一套污水處理策略，為全港各區制定了污水收集整體計劃，並會因應本港人口增長和地區發展所需進行檢討。

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北部市區的污水，經由深層污水隧道網路，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載流至昂船洲污水處理廠集中處理，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，並逐步落實工程措施修復污水網絡，以進一步提升維港沿岸的水質。

現時，本港超過93%人口的污水已經公共污水收集系統妥善處理。這些系統包括總長度超過1900公里的污水渠管網絡及約330座污水處理設施，每天收集和處理約280萬立方米污水，當中超過99%的污水經化學或更高級別處理後才排放。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2022年，位於新界的兩個現代化大型堆填區每天共接收及棄置了約11 130公噸源自家居及工商業的都市固體廢物，其中8 530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，每天在全部三個堆填區處置的整體建築廢物達4 130公噸。為了擺脫依賴堆填區直接處理都市固體廢物，環保署正全力發展一個先進高效的現代轉廢為能設施網絡，包括現代轉廢為能焚燒處理設施和廚餘處理設施，一方面以可持續的方式處理都市固體廢物，同時將廢物轉化成有用的能源。

至於其他類型的廢物，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109.5萬公噸化學廢物。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30 697公噸。位於小鴉洲的低放射性廢物儲存設施於2005年啟用。禽畜廢物方面，環保署亦試驗採用不同的新處理技術，減少於堆填區的棄置量。舉例來說，由2024年7月1日起，於本地農場所收集到的豬廢料已全部送到有機資源回收中心第二期（O·PARK2）處理。屯門曾咀的污泥處理設施[源·區]（T·PARK）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，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。興建在晒草灣堆填區上可進行足球及棒球活動的多用途草地球場於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；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，並分別於2012年、2013年及2018年開放予公眾人士使用；此外，東華三院於將軍澳第一期堆填區內興建的營地及環保教育基地（名為「環保村」）已於2024年7月啟用。位於小冷水堆填區的蝴蝶保育區則於2022年設立，以優化和保育該處的蝴蝶生境。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作比較，香港每日的人均家居廢物產生量仍屬偏高，對整個廢物管理策略構成極大壓力。政府在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，透過發展足夠轉廢為能／轉廢為材設施，期望2035年達到「零廢堆填」；長遠擺脫過份依賴堆填區直接處置都市固體廢物，配合力爭2050年前實現「碳中和」。

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份者，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，環保署於2022年12月31日起實施相關優化措施，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於2018年正式實施，並於2024年7月進行優化，包括擴大廢電器電子產品的涵蓋範圍至乾衣機及抽濕機。

為支援計劃實施而興建的處理及回收設施（WEEE · PARK）於2018年3月全面運作。玻璃飲料容器生產者責任計劃於2023年5月正式實施。環保署正籌備訂立適用於不同產品的共同法律框架，逐步將「生產者責任計劃」推展至塑膠飲料容器、紙包飲品盒、電動車電池、汽車輪胎及鉛酸電池五種產品。另外，為減低塑膠污染對海洋生態及人類健康的影響，管制即棄膠餐具和其他塑膠產品的新法例於2024年4月22日（世界地球日）開始實施，從源頭減少使用即棄塑膠產品。另一方面，落實都市固體廢物收費（垃圾收費）的修訂條例草案於2021年8月獲得立法會通過。政府於2024年4至5月期間推行了「先行先試」計劃，結果顯示香港現時沒有條件實施垃圾收費。政府已於2024年5月27日宣布暫緩實施垃圾收費，並會先從擴大回收配套和加強公眾教育入手來大力推動減少廢物和分類回收，亦會同時研究如何優化垃圾收費計劃。當局會不時檢視工作進度，和評估市民對減少及回收固體廢物的參與度，並在2025年年中向立法會環境事務委員會匯報。

廚餘在香港都市固體廢物中佔大約三成，環保署於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。「咪嚟嘢食店」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「大啖鬼」透過社交平台和不同渠道發放減少廚餘的資訊，加強與市民和業界的互動溝通。

為進一步推動廚餘回收，環保署在2021年開始逐步為廚餘量較多的公私營處所提供點對點的廚餘收集服務。在家居廚餘回收方面，環保署已在全港所有公共屋邨安裝智能廚餘回收桶，同時透過不同計劃，資助私人屋苑和鄉村安裝智能廚餘回收桶，以鼓勵居民參與廚餘回收。此外，環保署亦在合適的政府處所和鄰近單幢式大廈或食肆密集的地點設立固定或流動式的廚餘回收點，以提供更多更方便的廚餘回收途徑給餐飲業界及市民使用。

對於無可避免及不可循環再用的都市固體廢物，環保署建議發展以先進焚化技術為核心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（I·PARK1）將座落於毗鄰石鼓洲的人工島上，有關的設計及建造工程於2017年12月展開，目標在2025年投入服務。擬議的綜合廢物管理設施第二期（I·PARK2）正進行相關勘察和設計研究，並同時進行相關法定程序。兩座設施的都市固體廢物焚燒處理能力合共將高達每日9 000公噸。與此同時，政府透過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」，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（O·PARK1）座落於北大嶼山的小蠔灣，在2018年7月開始接收廚餘，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（O·PARK2）亦已於2024年3月開始接收廚餘。同時，環保署及渠務署合作在大埔污水處理廠和沙田污水處理廠進行「廚餘、污泥共厭氧消化」試驗計劃。以上各項廚餘處理設施合共每日可接收和處理600公噸廚餘。在園林廢物方面，環保署發展的臨時園林廢物回收中心[林·區]（Y·PARK）於2021年6月開始運作，將合適的園林廢物轉化成不同有用的物料，例如種植及園藝用的覆蓋物、堆肥、製造生物炭的木料，以及可製作成木製家具、裝飾、藝術品及供翻新設施中使用的木板及木方。此外，位於環保園的生物炭試驗設施於2023年5月開始運作，將經預處理的園林廢物轉化為生物炭，以助實現零廢堆填和碳中和的目標。

新界東南堆填區擴建部分的建造工程已完成，自2021年11月起開始接收建築廢物。環保署已分別在2022年1月和2023年8月批出新界東北堆填區和新界西堆填區的擴建工程合約，相關的基本擴建工程和詳細設計已相繼展開，以確保堆填區

擴建部分能及時投入運作。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2022年，都市回收物品的本地回收量達191萬公噸。

為促進回收行業的可持續發展，政府於2015年10月推出10億元回收基金，並於2021年4月向回收基金增撥10億元，延長基金的申請期至2027年。回收基金透過不同類別的資助計劃，協助回收業提升設備及提高整體作業能力和生產力，並協助企業提升和擴展回收業務。環保署和回收基金諮詢委員會一直不時檢視基金的運作，適時推出不同的優化措施並擴大資助範圍。截至2024年中，回收基金合共批出約2 600宗申請，涉及資助額逾8億元。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，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20幅佔地共4.8公頃的短期租約用地出租供回收業界使用。

環保署透過持續逐步和提升「綠在區區」社區回收網絡，加強支援地區層面的減廢回收工作。截至2024年8月，「綠在區區」在全港共設置500多個公共收集點，當中包括綠色生活推廣和回收支援並重的「回收環保站」，貼近民居的「回收便利點」，設於公共屋邨內的小型「回收便利點」，以及提供定時定點服務的「回收流動點」組成。環保署亦設立了綠展隊，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。為進一步加強公眾教育，環保署開展一項名為「回收@校園」活動，鼓勵學生與家人一起在日常生活中積極實踐減廢回收。綠展隊為超過300間參與的學校提供支援和協助舉辦環保教育活動。

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2023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，粵港兩地政府正已共同完成《2020年後區域空氣污染物減排目標和濃度水準研究》，並制定了2025年及2030年的減排目標。

此外，粵港澳三地於2021-2024年完成了《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。

香港特區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2024年6月，伙伴計劃已批准超過4100個資助項目，並舉辦約680個認知和技術推廣活動，吸引了約67 000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。兩地政府亦於2014年11月共同簽署《粵港清潔生產合作協議》。截至2024年6月共有343家企業持有有效標誌。

同時，香港及鄰近的深圳市亦攜手實施行動計劃，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，兩種新增的非除害劑類有毒化學品亦被納入《有毒化學品管制條例》下受到規管。由2023年10月起，根據《斯德哥爾摩公約》及《鹿特丹公約》的修訂，四種新增的非除害劑類有毒化學品被納入《有毒化學品管制條例》下受到規管，而一

種非除害劑類有毒化學品則會接受更嚴格的規管。更新的「香港特區實施計劃」將於2025年提交予中央人民政府，以供進一步提交《斯德哥爾摩公約》秘書處，內容包括落實《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），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《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。

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，並於2023年成立氣候變化與碳中和辦公室，加強統籌和推動深度減碳工作。

根據2021年發表的《香港氣候行動藍圖2050》，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。政府向基金注資共四億元，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。

氫能被視為具發展潛力的低碳能源，為加速能源轉型，及迎接氫能發展機遇，政府在2024年6月發布《香港氫能發展策略》，提出按照「完善法規」、「制訂標準」、「配合市場」以及「審慎推進行」四大策略，穩慎有序地營造有利本地氫能發展的環境，讓香港把握氫能在世界不同地方，尤其是國家近年不斷發展所帶來的環境和經濟機遇，也拓展香港與粵港澳大灣區乃至全球的合作，融入國家發展大局，發展新質生產力。

通過推動各項環保措施及減碳行動，香港力爭成為中國其中一個最環保的城市。