

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（環境）和環境保護署署長協助下，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資助本地非牟利機構，進行與環保和自然保育有關的宣傳及教育項目、實踐及行動項目、研究及發展項目，以及其他項目。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」，透過多元化的互動體驗、環保教育工作坊和宣傳活動，提高公眾對碳中和及可持續發展生活方式的認識。

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，環境保護署（環保署）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2025年間發出了十份《技術備忘錄》，逐步收緊電力行業從2010至2030年及以後的排放總量上限。針對無牌指明工序作業，於2025年4月11日引入了法定封閉通知機制停止其運作。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事先獲得環保署批准。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。自2025年4月1日起，工商業用液體燃料的法定含硫量上限已由0.005%收緊至0.001%。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，並由2014年4月4日起，全面禁止所有種類石棉的使用、供應、進口或轉運。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採用嚴格的室內空氣質素指標作為檢定標準，其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。

政府亦持續實行多項計劃，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

嚴格燃料及廢氣排放標準、加強對高排放車輛廢氣的管制及推廣使用新能源車輛。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，政府繼2014年3月推出特惠資助計劃淘汰約八萬輛歐盟四期以前的柴油商業車後，於2020年10月再推行鼓勵與管制並行的計劃，分階段在2027年年底前淘汰約四萬輛歐盟四期柴油商業車。為長遠確保適時更換柴油商業車，政府亦為2014年1月31日後新登記的柴油商業車定下15年的退役期限。在上述措施下，2023年全港車輛各污染物的年均總排放量比主要措施生效前的2011年，大幅下降約三成至七成。

政府已實施多項措施管制船舶排放，包括以立法方式規管船隻煙霧排放、提升本地供應的船用輕質柴油質素，以及規定在香港水域內的船隻必須使用低硫燃料，與珠江三角洲水域設立的船舶大氣排放控制區管制看齊。此外，政府正分別在港內和離島航線測試電動及混合動力渡輪。

香港整體空氣質素近年不斷改善，主要空氣污染物濃度持續下降，並維持自回歸以來的低水平。2004年至2024年期間，主要空氣污染物在大氣中的年均濃度顯著減少45%至88%，改善空氣質素帶來的長期健康風險減幅超過五成。

為了持續改善空氣質素及更好地保障市民的健康，政府最少每五年檢討空氣質素指標一次，在切實可行的情況下，按照世界衛生組織的質量指南逐步收緊指標。政府於2023年完成最新一輪檢討後，進一步收緊五個原有空氣質素指標及新增三個指標，新指標於2025年4月11日生效。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，政府於2025年4月修訂《保護臭氧層條例》並獲立法會通過，將18種《基加利修正案》規管的氫氟碳化物（HFCs）列為受管制物質，並訂立措施管制HFCs的生產及進出口。從2025年12月1日起，香港禁止生產受管制的HFCs，並對其進出口實施許可證制度，以管制和逐步削減香港整體的HFCs消耗量。

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》的許可證制度，規管危險廢物及《巴塞爾公約》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《巴塞爾公約》2022年修正案的規定，當局已修訂《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。

《海上傾倒物料條例》管制海上傾倒物料活動，以符合《1972防止傾倒廢物及其他物質污染海洋公約》的《1996議定書》的規定。

水質：《水污染管制條例》把全港劃為十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外，所有其他污水排入水質管制區，均受條例規管。《流出物標準技術備忘錄》訂明向排污者發放牌照的排放規限，以有助達致「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。此外，撞擊式打樁工程亦不得在晚間、夜間及公眾假日施工，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。手提型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，主要由環保署負責執行。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，協助各行業遵守相關法例及防止污染，並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上落的電動的士，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》的主要措施包括在 2035 年或以前停止新登記燃油私家車（涵蓋混合動力車）、擴展充電網絡並推動其市場化等。在公共運輸綠色轉型方面，政府在 2024 年 12 月公布了《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，具體闡述巴士和的士綠色轉型的未來路向和政策目標。同時，政府亦宣布資助專營巴士營辦商及的士業界分別購置約 600 輛電動巴士和 3 000 輛電動的士。目前香港的電動車數量超過 13 萬輛，是六年前的約九倍。電動私家車佔新登記私家車的比例，由 2021 年的兩成多增至 2025 年 9 月的逾七成。與此同時，政府大力推動電動車充電配套的擴展，並透過豁免計算樓宇總樓面面積的措施，鼓勵新建私人樓宇停車位配備充電基礎設施，以及藉「EV 屋苑充電易資助計劃」協助現有私人住宅樓宇及屋苑在其停車場內的停車位安裝電動車充電基礎設施，以達至在 2027 年年中前將香港公共和私人充電停車位的總數提升至約 200 000 個的目標。另一方面，政府正積極推動發展高速充電網絡，除了在 2025 年 7 月推出 3 億元高速充電樁鼓勵計劃，以資助私營機構安裝 3 000 支高速充電樁（額定功率達 100 千瓦或以上）外，還把部分現有的油站轉型至高速充電站，又透過提供誘因鼓勵油站營運商在現有油站加裝充電設施，並已於 2024 年 6 月及 7 月出售分別位於九龍東及新界東的空置油站用地作高速充電站用途，以應付不同電動車的充電需要，這兩個充電站的合共 28 支高速充電樁預計最早將於 2025 年年底投入服務。

為配合氫燃料的發展趨勢，政府正推行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已於路面試驗行駛，並在 2024 年 2 月開始載客；首個公眾加氫站以及氫能洗街車的試驗已於 2025 年 6 月啟動。

政府已於 2024 年 11 月公布《綠色船用燃料加注行動綱領》，提出明確目標，目的是要將香港打造成為綠色船用燃料加注中心。《行動綱領》提出香港須配合國際發展趨勢，同時，多種綠色船用燃料的加注服務建立有效的綠色船用燃料供應鏈。

道路交通噪音：新建住宅、道路及新發展區項目須在規劃時進行交通噪音影響評估，以避免產生新的噪音問題。政府亦會研究在現有高交通噪音路段使用低噪音路面物料重鋪路面或加建隔音屏障／隔音罩。此外，環保署已引入如減音窗等創新噪音

緩解設計與措施，能在減低交通噪音的同時保持住宅空氣流通。由 2000 年至 2020 年，儘管總人口、道路總長及登記車輛數量增加了 13% - 57%，全港受交通噪音影響的人口卻大幅下降四成，由 2000 年約佔人口 17.3% 的 114 萬，減至 2020 年約佔人口 9.2% 的 68 萬。

污水及廢物的收集、處理和處置：政府為全港各區制定污水收集整體計劃，收集全港不同污水收集區的污水，輸往污水處理廠進行處理後排放，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）兩岸所產生的污水，政府進行了「淨化海港計劃」。「淨化海港計劃」透過一個大型深層污水隧道收集系統收集維港兩岸的污水，並輸往昂船洲污水處理廠作中央處理，再經消毒後排放。歷時逾二十年的「淨化海港計劃」分兩期進行，是香港史上規模最大的污水處理基建項目。自「淨化海港計劃」於 2015 年 12 月全面啟用後，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，並逐步落實措施修復污水網絡，進一步提升維港沿岸的水質。

現時，本港超過 94% 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 1 900 公里的污水渠管網絡及超過 330 座污水處理設施，每天收集和處理約 280 萬立方米污水。

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 2024 年，每天約有 10 510 公噸都市固體廢物棄置於堆填區。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，截至 2025 年 9 月處理逾 119.1 萬公噸化學廢物。另外，中心由 2011 年開始接收醫療廢物，截至 2025 年 9 月處理了逾 33 209 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，由 2024 年 7 月起，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，以減少堆填區的棄置量。位於屯門曾咀的污泥處理設施 T-PARK [源區]，於 2015 年 4 月開始投入運作，在污泥處理的焚化過程中產生熱能會轉化成電力，供應設施日常運作之用，剩餘電力會輸出至公共電網。截至 2025 年 9 月，T-PARK [源區]處理了逾 410 萬公噸污泥。

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。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；在馬遊塘中及馬遊塘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棲息地；至於位於醉酒灣堆填區上的康樂公園亦正在興建中。

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》，提出應對至 2035 年廢物管理挑戰的策略、目標和措施，透過發展足夠的轉廢為能／轉廢為材設施，以達到在約 2035 年「零廢堆填」的目標，長遠擺脫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。

為如期實現「零廢堆填」和持續推動源頭減廢，政府正循四大方向推進減廢回收工作：加強公眾教育、完善回收網絡、加強與業界協作，以及善用市場發展環保基建，輔以著力發展轉廢為能設施 I-PARK1 和籌備中的 I-PARK2，也可以藉此減少碳排放。垃圾收費屬備用工具，若將來減廢回收有成果，市民投入度足夠，可能不需要推行垃圾收費。政府會持續監察各項減廢回收措施的成效以及市民對減廢回收的支持和參與程度，以助檢視未來有否需要和條件進行試驗垃圾收費。

廚餘在香港都市固體廢物中佔大約三成。環保署於 2013 年 5 月啟動「惜食香港運動」，以提升公眾關注及推動減少廚餘。於 2015 年 11 月推出的「咪嚟嘢食店」計劃，進一步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。為配合 2050 年前實現碳中和的目標，「惜食香港督導委員會」的職責範圍已於 2021 年更新，加入推動廚餘分類和收集的工作。

為進一步擴大廚餘回收網絡，環保署自 2021 年起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，截至 2025 年 9 月，全港公共屋邨和部分私人屋苑已設置約 1 400 個智能廚餘回收桶。此外，環保署設立了超過 200 個固定或流動公眾廚餘回收點，為市民和餐飲業界提供更便捷的回收途徑。為提高私人住宅或大廈居民的回收意識和鼓勵居民養成回收習慣，環保署於 2024 年 6 月推出《減廢回收約章》。截至 2025 年 9 月底，約 940 個私人住宅處所已簽署約章，覆蓋全港約 82 萬個住戶。

環保署透過持續完善「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 2025 年 9 月，「綠在區區」在全港共設置 800 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」和「回收流動點」，以及設置在全港不同地點的智能回收箱。環保署與社區伙伴合作，並利用社交媒體、網絡等大眾平台進行宣傳推廣活動，教育公眾進行妥善廢物源頭分類和乾淨回收。為進一步加強公眾教育，環保署在 2024 年起推展「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。截至 2025 年 9 月，共有超過 550 間中小學參與計劃，環保署在 2025 年上半年合共為學校舉辦超過 500 場減廢回收宣傳教育活動。

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》（第 603 章）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 年全面實施，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。

為支援廢電器電子產品生產者責任計劃實施而興建的廢電器電子產品處理及回收設施（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 月實施。環境及生態局向立法會提交的《2025 年促進循環再造及妥善處置產品（雜項修訂）條例草案》已於 2025 年 7 月獲得立法會通過，以訂立適用於不同產品的共同法律框架，以便日後更有效率地將「生產者責任計劃」推展至其他產品（包括塑膠飲料容器、紙包飲品盒、電動車電池、車輛輪胎和鉛酸電池）。環保署正諮詢業界有關電動車電池和塑膠飲料容器及紙包飲品盒生產者責任計劃的附屬法例，會按實際情況在 2026 年諮詢立法會環境事務委員會。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法例於 2024 年 4 月 22 日開始實施，從源頭減少使用受管制的即棄塑膠產品。為協助業界實行減少包裝和包裝管理，環保署於 2025 年 3 月推出《減少使用包裝約章》計劃，鼓勵企業採取可持續的包裝減量措施，包括重新檢視其包裝設計以減少不必要的物料使用，提高包裝的可回收重用程度，並探索創新解決方案，從而在商業活動中建立減廢文化。

對於無可避免及不可循環再用的都市固體廢物，環保署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並從廢物中回收能源。I-PARK1 座落在毗鄰石鼓洲的

人工島上，是本港第一個綜合廢物管理設施，將於 2025 年年底陸續投入服務。此外，政府正全力推展位於屯門曾咀的 I-PARK2，並將於 2026 年就項目向立法會申請撥款。兩座設施全面投入運作後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。位於北大嶼山小蠔灣的 O-PARK1 及位於北區沙嶺的 O-PARK2，已分別於 2018 年及 2024 年開始接收廚餘。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，環保署的臨時園林廢物回收中心 [林區] (Y-PARK) 於 2025 年遷至屯門龍鼓灘現址，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，施工程序正全面進行中，以確保在 2026 年內與現有堆填區無縫交接。

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 2024 年，本地回收量達 202 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，配合回收業界在營運及升級轉型方面的需要。截至 2025 年 9 月中，回收基金合共批出約 2 670 宗申請，涉及資助額逾 8.8 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。環保園處理的回收物料種類包括：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。政府亦撥出約 20 幅佔地共 4.8 公頃的短期租約用地供回收業界租用。

環保採購：政府一向實行環保採購，以落實環保理念。環境及生態局就政府經常使用的產品和服務制訂環保採購清單，當中羅列各項產品和服務的環保規格，以供政策局和部門進行環保採購。政府於 2021 年 7 月擴大環保採購，把環保採購清單上所涵蓋的產品和服務由 150 種增加至 183 種，同時更新各項目的環保規格。

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。

在空氣質素監測方面，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。

環保署並由 2025 年 3 月 22 日起，參照世界衛生組織空氣質量指南中空氣污染物的最新指標水平，更新空氣質素健康指數的計算方法，以提供更準確的資訊及預測。

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」、「港深環保合作專班」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 2024 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。

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 2025 年 6 月，伙伴計劃已批准超過 4 300 個資助項目，並舉辦約 700 個認知和技術推廣活動，吸引了約 70 000 名人員參加。特區政府在 2025 年 5 月推出新一輪伙伴計劃，集中聚焦新的清潔生產技術，繼續為港資廠商在香港和廣東省的港資工廠的清潔生產新技術項目提供資助。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 2025 年 6 月共有 404 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》。

環保署與國家生態環境部海洋環境監測中心於 2023 年 6 月簽署《關於開展海洋生態環境保護工作的合作安排》，加強技術交流和合作，包括海水水質監測、先進科技的應用、海洋污染應急及影響評估等範疇，有助提升粵港澳大灣區海洋生態環境質量。政府亦與國家生態環境部中國環境監測總站於 2023 年 10 月簽署《關於開展環境監測技術交流的合作安排》，加強在水環境監測、大氣環境監測、生態監測、新污染物監測等領域的合作，有助提升粵港澳大灣區環境監測及評估能力。環境及生態局與國家能源局於 2025 年 10 月簽署《關於推進大灣區充電設施互聯互通的合作安排》，共同推進在香港推出先導計劃採用ChaoJi充電制式，促進粵港澳大灣區的互聯互通與綠色低碳交通發展。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。

《有毒化學品管制條例》現時已根據上述公約通過並經中央政府通過批准的修訂，規管 21 種非除害劑類有毒化學品。另外，中央政府亦於 2025 年 4 月向《斯德哥爾摩公約》秘書處提交「國家實施計劃」，當中已包括更新的「香港特區實施計劃」。

《關於汞的水俣公約》於 2017 年 8 月在香港特區生效。為履行《水俣公約》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，《汞管制條例》（第 640 章）於 2021 年 12 月生效。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《水俣公約》所列添汞產品；淘汰在《水俣公約》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。2025 年，政府根據《水俣公約》通過的修正案，把新增受規管添汞產品納入《汞管制條例》。

氣候變化是當前全球面對的挑戰，全球暖化帶來的極端天氣事件和破壞日趨頻繁，全球必須立刻攜手行動，深度減碳刻不容緩。旨在遏阻全球暖化趨勢的《巴黎協定》已於 2016 年 11 月生效，並適用於香港特別行政區。香港特別行政區既為國家一部分，有責任作出貢獻，以期達致《巴黎協定》所訂目標。

香港已訂下進取的減碳目標，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》，政府將會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」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。

溫室氣體排放的問題並無地域之分，各國必須攜手行動，應對氣候變化的挑戰。對此，香港一直積極肩負起其國際責任。香港是 C40 城市氣候領導聯盟的指導委員會成員。聯盟成員來自世界各地的城市，承諾攜手致力提高能源效益及減少溫室氣體排放，以應對氣候變化。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。