環境保護庁

40 CFR 第85条、第86条、第600条、第1036条、第1037条、および1039

RIN 2060–AW71

2009年の危険性判断の再検討および温室効果ガス車両基準

機関： 環境保護庁（EPA）。

措置： 規則案。

要約：
この措置において、米国環境保護庁（EPA）は、軽車両、中型車両、および大型車両およびエンジンに関するすべての温室効果ガス（GHG）排出基準を廃止し、清潔な空気法（CAA）第202条(a)項の最も適切な解釈を実施するため、同条項の廃止を提案しています。
202(a)の最も適切な解釈を実施するためです。私たちは、CAA第202(a)条がEPAに地球温暖化に関する懸念に対応するための排出基準を定める権限を付与していないと提案し、その根拠に基づき、2009年にEPA長官が下した「新規自動車およびエンジンからのGHG排出が公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれのある大気汚染に寄与する」との以前の判断を撤回することを提案します。さらに、代替案として、EPAが科学的記録を不合理に分析したため、および新たな動向が当該判断の信頼性に重大な疑念を生じさせているため、2009年の行政官の判断を撤回することを提案します。最後に、車両およびエンジンの排出制御に必要な技術が、当該判断で特定された地球温暖化問題に対応しつつ、公衆の健康または福祉に重大な危害を及ぼすリスクなしに実現できないため、代替根拠に基づき、すべてのGHG排出基準を廃止することを提案します。

日付：
*コメント。*コメントは2025年9月15日までに提出する必要があります。ペーパーワーク削減法（PRA）に基づき、管理予算局（OMB）に提出された情報収集に関する規定に対するコメントは、OMBが2025年9月2日までにコメントの写しを受領した場合、OMBによる検討が最も確実になります。
*公聴会。*環境保護庁（EPA）は、この提案に関する公聴会に関する情報を、**連邦官報の**補足文書で発表します。公聴会に関する追加情報は、
公聴会に関する追加情報をご確認ください。

送付先： *コメント。*コメントは、Docket ID No. EPA–HQ–OAR–2025–0194
を明記の上、以下のいずれかの方法により送付できます。
以下の方法のいずれかにより提出できます：

- *連邦電子規則制定ポータル：https://www.regulations.gov/*（推奨方法）。オンラインの指示に従ってコメントを提出してください。
- *電子メール：a-and-r-Docket@epa.gov。*メッセージの件名にDocket ID No. EPA–HQ–OAR–2025–0194を明記してください。
- *郵便：*米国環境保護庁、EPA公聴会記録センター、OAR公聴会記録、郵便コード28221T、1200ペンシルベニア・アベニューNW、ワシントンD.C. 20460。
- *手渡しまたは宅配便：*EPA Docket Center、WJC West Building、Room 3334、1301 Constitution Avenue NW、Washington, DC 20004。Docket Centerの営業時間は、月曜日から金曜日までの午前8時30分～午後4時30分（連邦政府の休日を除く）です。

*指示。*この規則制定手続きに関するすべての提出物には、必ずこの規則制定手続きのドケットID番号を記載してください。提出されたコメントは、提供された個人情報を変更せずに、*https:// www.regulations.gov/*
に掲載される場合があります。コメントの送信方法の詳細や規則制定手続きに関する追加情報は、この文書の**「補足情報」**セクションの「一般参加」の見出しを参照してください。
この文書を参照してください。

お問い合わせ先：
アラン・ストウト、評価と基準課、運輸と空気質局、環境保護庁、2000 Traverwood Drive、Ann Arbor、MI 48105；電話番号：(734) 214–4805；メールアドレス：*stout.alan@epa.gov。*

補足情報：

A. 公衆の参加

*書面によるコメント。*コメントは、ドケットID番号EPA–HQ–OAR–2025–0194を明記の上、*https://www.regulations.gov*（推奨方法）**または**ADDRESSESセクションで指定された他の方法。提出されたコメントは、ドックから編集または削除できません。EPAは、受け取ったコメントを公的ドックに公開する場合があります。*https://www.regulations.gov*
宛てに、機密事業情報（CBI）、専有事業情報（PBI）、または法律により開示が制限されている情報を提出しないでください。CBIまたはPBIをコメントとしてEPAのドケットに提出する場合、**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT**
欄に記載されている担当者にその資料を送信してください。
マルチメディア提出物（音声、動画など）は、書面によるコメントを添付する必要があります。書面によるコメントは公式なコメントとして扱われ、ご指摘のすべての点を記載する必要があります。EPAは、主要な提出物（*例：*ウェブ、クラウド、その他のファイル共有システム）以外の場所に存在するコメントやコメントの内容は、原則として考慮しません。
追加の提出方法、EPAの公的コメントポリシーの全文、CBI、PBI、またはマルチメディア提出に関する情報、および効果的なコメントの作成に関する一般的なガイドラインについては、*https://www.epa.gov/ dockets/commenting-epa-dockets* をご覧ください。
EPAが特にコメントを募集している規則の該当部分に関するコメントを容易にするため、EPAは本前文のVII節において、各コメント募集に一意の識別子（*例：*「C–1」、「C–2」）を付与しています。
これにより、効果的かつ効率的なコメントの提供のための統一された枠組みを提供します。したがって、コメント提出者は、該当するコメント募集に該当するコメントを提出する際、対応する識別子を明記するようお願いします。識別子は、各コメントの見出しまたは本文内に記載し、どのコメント募集に対応するものであるかを明確にしてください。ただし、コメントはこれらの指定された領域に限定されるものではありません。
*仮想公開聴聞会への参加。*EPAは、この提案に関する公開聴聞会の情報を**連邦官報の**補足文書で発表します。聴聞会通知、登録情報、および聴聞会スケジュールの変更は、*https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/proposed-rule-reconsideration-2009-endangerment-finding*。でも確認できます公聴会に関する更新情報は、このウェブサイトをご確認ください。EPAは、公聴会スケジュールの更新を**連邦官報で**別途公表する予定はありません。
*ドック。*ドック内のすべての文書は、*www.regulations.gov*
ウェブサイトに掲載されています。ただし、インデックスに記載されていても、一部の情報は公開されていません*（例：*CBIまたは法律により開示が制限されている情報）。著作権保護された資料など、一部の資料はインターネット上に掲載されておらず、この文書の「**ADDRESSES**」セクションに記載されたEPAドックセンターで紙媒体のみ公開されます。

B. 措置の適用範囲

この措置は、米国で製造、販売、または輸入される米国に輸入する軽、中、または大型の自動車およびエンジンを製造、販売、または輸入する企業に適用されます。影響を受ける可能性のあるカテゴリおよびエンティティには、以下のものが含まれます:

NAICSコード[a]	NAICSコード名
336110	自動車および軽自動車の製造。
336120	大型トラックの製造。
336211	自動車車体製造。
336213	モーターホーム製造。
336310	自動車用ガソリンエンジンおよびエンジン部品の製造。
336390	その他の自動車部品の製造。
333618	その他のエンジン機器の製造。
423110	自動車およびその他の自動車の卸売業者。
811198	その他の自動車修理及びメンテナンス。

NAICS協会。NAICSおよびSIC識別ツール。オンラインで利用可能：*https://www.naics.com/search*。

この表は網羅的なものではなく、この措置により影響を受ける可能性のある団体に関する読者のためのガイドを提供することを目的としています。この表には、EPAが現在認識しているこの措置により影響を受ける可能性のある団体の種類が記載されています。表に記載されていない他の種類の団体も影響を受ける可能性があります。この措置により規制されるかどうかを確認するには、連邦規則集（CFR）第40編第85、86、600、1036、および1037条に定める適用基準を慎重に確認してください。特定の団体に対するこの措置の適用に関する質問がある場合は、**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT**セクションに記載されている担当者に相談してください。

目次

I. 執行要約
A. 序論
B. 規制措置の必要性
C. 本提案措置の主要な規定の概要
II. 背景
A. EPAのCAA第202(a)条に関する歴史的なアプローチ
B. 規制制定請求および*マサチューセッツ州対EPA*
C. 2009年危険性認定
D. 2009年危険性認定の実施
E. 2009年危険性判断の再検討
III. 提案された措置の法的枠組み
A. 危険性認定の撤回案
B. 新規自動車およびエンジン規制の改正案
IV. 危険性認定の撤回案
A. 廃止案の主な理由
1. CAA第202(a)条の適切な解釈
2. 明確な議会承認の欠如
B. 廃止案の代替理由
1. 気候科学に関する議論
2. 提案された結論
V. 温室効果ガス排出基準の廃止提案の別個の根拠
A. 軽・中型車両向けに、特定された6つの「よく混合された」温室効果ガス（GHG）の危険性を実質的に軽減する
B. 大型車両において、特定された6つの「よく混合された」温室効果ガス（GHG）の危険性を適切に軽減する技術は存在しない
C. すべての自動車からのGHG排出を廃止することは無意味である
D. より高価な新車は、アメリカ人がより効率的で安全かつGHG排出量が少ない新車を購入するのを妨げる
VI. 温室効果ガス（GHG）排出基準の廃止案
A. 廃止案の適用範囲と影響
B. 軽・中型車両GHGプログラム
1. 軽・中型車両GHGプログラムの背景
2. 軽・中型車両GHG規制の改正案
C. 大型エンジンおよび車両の温室効果ガス（GHG）プログラム
1. 大型エンジンおよび車両の温室効果ガス（GHG）プログラムの背景
2. 大型エンジンおよび車両の温室効果ガス規制の変更案
VII. 意見募集
VIII. 法令および大統領令の見直し
A. 大統領令12866：規制計画と審査、および大統領令14094：規制審査の現代化
B. 大統領令14192：規制緩和による繁栄の促進
C. 書類削減法（PRA）
1. 軽・中型車両—2024年最終規則
2. 大型車両の温室効果ガス（GHG）第3段階—2024年最終規則
3. 非道路用圧縮着火エンジンおよび道路用大型エンジンに関する情報収集要請の支援声明（2023年3月改訂）
D. 規制柔軟性法（RFA）
E. 未資金措置改革法（UMRA）
F. 大統領令第13132号：連邦主義
G. 大統領令第13175号：先住民部族政府との協議と調整
H. 大統領令第13045号：環境保健リスクおよび安全リスクから子どもを保護するための措置
I. 大統領令第13211号：エネルギーの供給、配分、または使用に重大な影響を与える規制に関する措置
J. 国家技術移転・促進法（NTTAA）および1 CFR 第51部

I. 執行要約

A. 序文

本措置において、環境保護庁（EPA）は、大気清浄法（CAA）第202(a)条に基づき、軽乗用車、中型乗用車、および大型乗用車およびエンジンに関するすべての温室効果ガス（GHG）排出基準を廃止することを提案する。関連する措置およびその後の法的・科学的動向、特に米国最高裁の最近の判決および本前文で要約された科学的情報を検討した結果、EPAは、この革新的で変革的な規制プログラムを維持するための法的権限および記録上の根拠を有しないと判断しました。本規則制定において初めて公衆の意見対象となる法的・科学的動向を含む、本提案のすべての側面についてコメントを求めます。

2009年、EPAは前例のない措置として、温室効果ガス（GHG）の排出を規制する権限を主張する単独措置「クリーンエア法第202条(a)に基づく温室効果ガスの危険性および原因または寄与の認定」を採択しました（74 FR 66496、2009年12月15日）。（危険性認定）。当該措置において、当庁は初めてCAA第202条(a)を解釈し、国内の自動車およびエンジンからの排出物について、公衆の健康または福祉を地域的な暴露を通じて危険にさらす大気汚染ではなく、地球規模の気候変動に関する懸念を根拠として規制する権限を認めた。74 FR 66526–27。また、当該法令が「当該問題について明文の規定を欠く」ため、CAA第202(a)条は、規制基準の制定を要する義務を発生させる単独の判断を発行する「手続上の裁量権」を付与すると主張しました。

74 FR 66501–
02。行政官は、この新たな裁量権を行使し、6つの「よく混合された温室効果ガス」（二酸化炭素（CO_2）、メタン、亜酸化窒素（N_2O）、ハイドロフルオロカーボン（HFCs）、パーフルオロカーボン（PFCs）、および硫黄六フッ化物（SF_6）の全球濃度上昇が「大気汚染」に該当し、公衆の健康と福祉に危害を及ぼすことが合理的に予想される旨の判断を下しました（74 FR 66516–
36）。また、すべての潜在的な種類の自動車およびエンジンからのGHG排出が、上層大気中のGHG濃度上昇に寄与し、したがって公衆の健康と福祉に危害を及ぼす大気汚染に寄与する旨の判断を下しました（74 FR 66536–45）。

危険性に関する点において、
行政官は、国内外のすべての源からのGHGの全球濃度が「気候変動の最大の人的要因」を構成すると判断し、気候変動の影響を全球GHG濃度に関連付けた。74 FR
66517。次に、行政官は文献レビューを要約し、気候変動が「全球的な気温上昇、大気質の影響、極端な気象現象の変化を通じて、疾病率と死亡率のリスクを増加させる」可能性があり、食料生産、林業、水資源、海面上昇、エネルギーインフラ、生態系へのネット影響を通じて福祉に間接的に影響を与えると指摘しました。74 FR 66522–
35。この根拠に基づき、行政官は、温室効果ガスの全球濃度が「公衆の健康と福祉を脅かす大気汚染」に該当すると判断しました。74 FR
66516。本前文の目的上、私たちは「気候変動に関する懸念」という表現を、2009年に行政官が気候変動と関連付けたリスクを指すものとして使用します。

原因または
寄与に関する点において、行政官は既存の自動車およびエンジンからの排出データを用いて、新規の自動車およびエンジンのすべての潜在的なクラスが、CO_2、メタン、N_2O、およびHFCsの4つのGHGを排出すると推計し、これらの排出量は全球GHG排出量の4.3%に相当するとしました。74 FR
66543。管理者は、より典型的な地域的な大気汚染問題に対処する場合、貢献を立証するためには通常より多くの証拠が必要であることを認めています。74 FR
66539。しかし、曖昧な用語「貢献」の解釈に関する裁量権を主張し、行政官は、地球規模の気候変動の「独特な」性質により、「貢献者は、その貢献が地球規模の気候変動問題に対する割合で測定された場合、通常よりも小さい場合でも、自らの役割を果たさなければならない」と判断しました。

「地域的または地方的な環境問題に取り組む際に直面する課題。」74 FR 66542–43。

EPAはその後、
危険性認定を根拠に、新規自動車およびエンジンに対する温室効果ガス（GHG）排出基準を段階的に厳格化し、主に成功しなかったものの、CAAの他のプログラムへのGHGイニシアチブの拡大を試みました。*ユーティリティ・エア・レギュラトリー・グループ対EPA事件*（573 U.S.
302（2014））（*UARG*）において、最高裁は、当庁がタイトルIおよびタイトルVの要件に該当する固定発生源にGHG排出基準を拡大する試みを却下しました。これは、当庁が、ほとんどの該当する固定発生源からのGHG排出に法定枠組みを文字通り適用することが実行不可能であることを認めた後でも、その試みが却下されたものです。また、*ウェストバージニア州対EPA事件*（597 U.S.
697（2022））において、裁判所は、CAA第111(d)条に基づく既存発電所に対するGHG基準を通じて電力網の化石燃料依存から脱却する試みを却下しました。裁判所は両事件において、問題となった行政機関の措置が「重大な政策問題」に該当し、議会が行政機関にそのような措置を講じる明確な権限を付与する必要があると判断しました。それでも、EPAは、米国企業と消費者に数十億ドルの順守コストを課す新規自動車およびエンジンに対するGHG排出基準を維持し拡大し続けています。一方、大気中のGHG濃度は、主に外国からの排出増加により、引き続き上昇を続けています[1]。これらは、EPAが2009年の危険性判断で予測したような、米国における公衆の健康と福祉への悪影響を及ぼす程度には至っていません。

環境保護庁（EPA）は、現在、新規自動車およびエンジンに関する温室効果ガス（GHG）排出基準を含む、2012年モデル年（MY）から2027年以降を含む軽自動車、中型自動車、および大型自動車およびエンジンの基準を含む、すべてのGHG排出基準を廃止する提案を行っています。本節の残りの部分は、規制措置の必要性および提案される措置の範囲を説明し、これには危険性認定の撤回、関連する温室効果ガス排出基準の廃止、および本規則制定において変更を提案しない新規自動車およびエンジンに関する関連しない排出基準に対する軽微な整合性調整が含まれます。

本前文の第II節では
関連する背景情報を含め、

[1] Crippa, M. et al. (2023). GHG emissions of all world countries. *Publications Office of the European Union: https://doi.org/10.2760/953322.*

危険性判断に至る経緯、危険性判断における科学的記録の分析手法、および危険性判断を根拠として2009年以降に制定された規制を説明しています。また、危険性認定における前提、仮定、結論、および2009年以降に危険性認定の継続的な有効性と信頼性の再検討を開始するに足る懸念を行政官が抱くに至った科学的情報（実証データ、査読済み研究、現実世界の動向を含む）を要約します。

この前文の第III節では
危険性認定を撤回する法的権限およびCAA第202(a)条に基づき発行された温室効果ガス基準を廃止する権限を説明します。この提案された措置は、CAAに基づき規制される燃料効率基準および基準汚染物質および有害大気汚染物質の排出基準に影響を及ぼさないため、本規則制定における改正の対象となる範囲を定めるため、これらの規制の関係を説明します。

この序文のIV.A項
は、CAA第202(a)条に基づく当庁の法定権限を超えた「危険性認定」を理由に、これらの過去の措置を撤回する当庁の提案を説明しています。以下でさらに説明するように、CAA第202(a)条において使用される「大気汚染」という用語は、2009年以前の当庁の長期にわたる慣行と一致し、危険な大気汚染への地域的または局地的な曝露を指すものと解釈するのが適切であると提案します。さらに、CAA第202(a)条は、行政長官に、特定の空気汚染物質の排出量および対象となる新規自動車またはエンジンの種類または種類について必要な判断を行わずに、規制義務を発生させる単独の判断を発行する、または逆に基準を定めるための「手続的裁量権」を付与していないと提案します。また、CAA第202条(a)は、行政長官が危険性（endangerment）と因果関係または寄与（causation or
contribution）に関する別個の判断を行う権限を付与していないと提案します。むしろ、CAA第202(a)条は、行政長官に対し、問題となっている新規自動車またはエンジンの種類または種類から排出される関連する大気汚染物質の排出が、公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こすか、または寄与することを、CAAの他の規定により規制される固定発生源または他の発生源からの排出に依拠することなく、判断することを要求しています。*最高裁が Loper Bright Enterprises v. Raimondo,* 603
U.S. 369 (2024)で明確にしたように、私たちはもはや
法文の黙示や曖昧さに依拠して規制権限を拡大することはできません。そして

気候変動に関する世界の対応は、CAA第202(a)条で議会が明確に規定していない重要な問題であるため、重大な問題に関する原則は、当庁の提案する解釈と措置をさらに強化し、追加の根拠を提供するものと提案します。
当庁は、2009年に危険性判断を発行した際、*Loper Bright*と*West Virginia*を含む適用可能な先例判決の恩恵を受けていませんでした。最後に、EPAは、最高裁の*Massachusetts* v. *EPA*, 549
米国連邦控訴裁判所第497号判決（2007年）は、当庁の規則制定請求の却下を、異なる理由に基づき取り消しました。同判決を単独で解釈すると、*マサチューセッツ州*判決は、当庁が温室効果ガス（GHG）がCAA第202(a)条に基づき規制の対象となることを認定する必要はないとし、2009年以降の当庁の法施行を支持するものではありません。

本前文のIV.B項では、CAA第202(a)条が、地球温暖化に関する懸念に基づきGHG排出を規制する権限をEPAに付与する場合でも、行政長官が危険性判断においてその権限を不当に行使したと結論付けることにより、これらの過去の措置を撤回する代替案を説明しています。具体的には、EPAは、科学的記録に規制の法的基準を誤って適用し、分析を別々の部分に分割して検討した際に、分析の全体として法が求める判断と規制決定を支えるかどうかを検討しなかったと提案しています。さらに、2009年以降の経験的データ、同業者審査を受けた研究、現実の動向は、危険性判断における多くの重要な前提、仮定、結論に重大な疑念を投げかけており、当該決定と結果としての規制枠組みを維持することは不合理であると考えます。この代替案を提案するにあたり、最高裁は、機関が権限付与法の上限内で複雑な判断を行う際に、機関に相当の裁量権があることを引き続き強調している点を指摘します。[2]
私たちは、管理者が現在、議会がCAA第202(a)条の条文において、危険性認定を撤回することにより、彼に明示的に委任された裁量権。

この前文の第V節は
CAA第202(a)条に基づき、新規自動車およびエンジンに関するEPAの温室効果ガス（GHG）排出基準を廃止するための追加の根拠を提案する。これは、危険性判断が維持された場合でも適用される。私たちは、危険性判断で指摘された地球温暖化に関する懸念に対応する「必要な技術」が存在しないことを提案する。これは、新規自動車およびエンジンからのGHG排出量をゼロに削減しても、全球のGHG濃度や気候傾向に科学的に測定可能な影響を与えないという証拠に基づいている。また、CAA第202(a)条の核心的な目的と矛盾するものの、総合的に判断して、GHG排出基準は、価格上昇、消費者選択の縮小、およびより安全性が低く、より多くの種類と量の空気汚染物質を排出する古い車両の置き換えを遅らせることで、公衆の健康と福祉を害すると提案します。

この序文の第VI節では、
提案された廃止の適用範囲を詳細に説明しています。これには、異なる規制プログラムとの関係および連邦法による優先適用、40 CFR 第85条、第86条、第600条、
1036、1037、および1039の改正、ならびに当庁が再検討または実質的な改正を提案しない規制条項に対する整合性調整を定めています。具体的には、本NPRMでは、現在、危険性認定と無関係なプログラムに必要な規制の要素を変更する提案は行っていません。これには、基準汚染物質および大気危害に関する排出基準、ならびに国家道路交通安全局（NHTSA）が管理する車両基準に関する環境保護庁（EPA）の法定役割が含まれます。

本前文の第七節では、この提案措置の主要な側面に関するコメントを求め、コメントの募集を索引化し、公衆の参加を促進し、公衆コメントの審査を円滑化するための措置を講じています。注意：公衆の参加は、本節で取り上げた問題に限定されず、本提案の範囲内にあるすべてのコメントに対応します。むしろ、本提案のどの点を最終決定するかどうか、およびその内容を決定する際に、公衆の意見が特に役立つと考えられる提案の側面を強調しています。

B. 規制措置の必要性

トランプ大統領は就任直後、エネルギー、輸送、および消費者選択に関する新たな行政機関の優先事項を確立し、規制が憲法および法律の枠組み内にあることを確保するとのコミットメントを示しました。2025年1月20日、大統領は「アメリカンのエネルギー解放」と題する大統領令を発令し、不要な規制がエネルギーの価格手頃さ、雇用創出、国家安全保障に与える負担を軽減するための方針を表明しました。[3]
本件に関連する部分において、大統領はEPA長官に対し、2009年の危険性判断の合法性および継続的な適用可能性に関する提言をOMB長官に提出するよう指示しました。[4]
2025年2月19日、大統領は「法に基づく統治の確保と大統領の『政府効率化省』規制緩和イニシアチブの実施」と題する大統領令を発令し、EPAを含む各機関に対し、既存の規制が憲法および権限付与法の最良の解釈と一致しているかどうかを審査するようさらに指示しました。[5]

上院の承認を受けて、リー・ゼルディン長官は、EPAがその基本的な法定使命を優先し、すべての規制措置が法定権限と法律の最適な解釈に明確に根拠を持つことを確保することを約束しました。これらの取り組みの一環として、また「アメリカのエネルギーの解放」大統領令に沿って、長官は、危険性認定の合法性および適用可能性のレビューを開始しました。2025年2月19日、長官は、その措置およびその後の規制の根拠を損なうと思われる法的および科学的動向に対処するため、危険性認定を見直すようEPAに勧告する覚書をOMB長官に提出しました。[6] 長官は、*Loper Bright*、*West Virginia*、*UARG*、および*Michigan v. EPA*、576 U.S. 743 (2015) を含む最近の最高裁判所の判決において、
は、私たちが
議会が私たちに管理を委ねた法規を解釈し適用すべきかについて新たな指針を提供したと指摘しました。[7]
局長はさらに、危険性認定は結論と仮定に重大な不確実性を認めており、これらの不確実性は、より最近の経験的データと科学的

---

[2] *Seven Cnty. Infrastructure Coal.* v. *Eagle Cnty.*, 145 S. Ct. 1497, 1511–15 (2025); *FDA* v. *Wages & White Lion Invs., L.L.C.*, 145 S. Ct. 898, 917 (2025); *ボルティモア・ガス・アンド・エレクトリック・カンパニー対NRDC, Inc.*, 462 U.S. 87, 103 (1983); *参照：ハンツマン・ペトロケミカル エルエルシー対環境保護庁事件*、114 F.4th 727, 735（D.C. Cir. 2024）（「EPAが専門分野における科学的データの評価を行う場合、裁判所は極めて高い裁量権を認める。」（引用符省略））。

[3] 行政命令14154、90 FR 8353（2025年1月29日）。

[4] *同上*§6(f)。

[5] 大統領令14219、90 FR 10583（2025年2月25日）。

[6] 環境保護庁長官リー・ゼルディンから行政管理予算局長ラッセル・ヴォート宛の覚書（2025年2月19日）（2025年2月19日付覚書）、この規則制定の書類で閲覧可能。

[7] *同上*、1ページ。

したがって、長官は2025 年 3 月 12 日、EPA
は、温室効果ガス規制が十分な法的根拠を有するかどうかを判断し、2009
年以降の動向について国民の意見を募集するため危険性認定およびその後の措置を再検討すると発表しました。

この再検討の一環として、
EPAは、CAA第202条(a)項および関連する法定条項の解釈に関する司法先例や解釈指針を含む、適用される法規制を詳細に検討しました。また、2009年以降に実施された新規自動車および新規自動車エンジンからのGHG排出規制措置をレビューし、これらのGHG排出基準のコストおよび非コストの有害影響を評価し、これらのGHG排出基準が危険性判断で特定された危険を軽減する効果、すなわち、大気上層部のGHG濃度上昇から生じると予想される影響を緩和する効果を評価しました。

さらに、長官は
利用可能な情報を検討し、特に、危険性判断における仮定と結論に関連する最新の科学的な知見、米国における温室効果ガス（GHG）濃度が公衆の健康と福祉に与える影響、および新規自動車およびエンジンからの国内排出量が全球のGHG濃度への相対的な寄与度に関する情報を分析しました。そのレビューの一環として、行政官は、米国エネルギー省（DOE）気候作業部会（CWG）が2025年5月27日にエネルギー長官クリストファー・ライトに提出した「二酸化炭素排出が米国気候に与える影響」（2025年）と題する草案報告書を受領し、評価しました。

C WG ドラフト報告書）。2025年CWGドラフト
報告書は、生態系と気候への直接的な人間の影響、二酸化炭素排出量に対する気候の反応、および生態系と社会への影響に関する実証データ、同業者審査を受けた研究、および利用可能な科学的情報を分析しています。[10]
行政官はまた

米国政府および関連する国際機関（第三、第四、第五次国家気候評価報告書（NCAs）
米国政府および関連する国際機関による評価を参考にした。これには、米国グローバル変化研究プログラム（USGCRP）が報告した[11]3次、第4次、第5次国家気候評価（NCA）11および国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第5次評価報告書（AR5）と第6次評価報告書（AR6）が含まれる。[12]
本前文のIV.B節で議論されたように、行政官はNCAsに対する批判、特に第5回NCAに対する批判を検討し、これらの分析がOMBの情報品質ガイドライン13および大統領令14303「ゴールドスタンダード科学の回復」の透明性および信頼性要件と一致しているかどうかを確認しました。[14]

管理官のレビューは、
関連情報（科学的文献を含む）の審査は、当庁が新車およびエンジンからのGHG排出規制措置において、CAA第202(a)条に基づく法的権限を超え、その他不適切な措置を講じているとの重大な懸念を生じさせました。法的根拠が不十分なまま、米国企業および消費者に数十億ドルの規制コストを課し続けることは、当庁の活動に対する公衆の信頼を損ない、当庁の核心的な使命である「人間の健康と環境の保護」を果たすコミットメントを脅かす可能性があります。
EPAは、移動源を対象としたGHG規制プログラムの実施に多大なリソースを投入し、固定源へのGHG規制プログラムの拡大を試みましたが、裁判所での限定的な成功と現実的な成果の欠如に直面し、しばしば当庁の法定権限に明確に該当するプログラムを犠牲にしています。迅速な

これらの懸念に対処するため、公衆の参加を反映した措置を講じる必要があります。

関連して、行政長官は
、絶滅危惧判定の科学的根拠の多くが、従来考えられていたよりも実質的に弱く、2009年以降の経験的データ、同業者審査を受けた研究、および科学的進展と矛盾しているという深刻な懸念を抱えています。この提案は、これらの進展について初めて公衆の意見を募集するものです。これらの懸念に対応するため、迅速な措置が求められており、管理者は、絶滅危惧判定を裏付ける仮定、予測、および結論の継続的な妥当性について、利害関係者の意見を求めます。

C. この提案措置の主要な規定の概要

この措置が最終決定された場合、2009年の温室効果ガス（GHG）に関する危険性判断（CAA第202条(a)項に基づく新規自動車および新規自動車エンジンからの排出物に関するもの）（74 FR
66496）が撤回されます。この措置が最終決定された場合、2022年と2010年に提出された「クリーンエア法第202条(a)に基づく温室効果ガスの危険性および原因または寄与に関する危険性判断」に関する再考請求の却下も撤回されます。請願に関する最終措置」87 FR 25412（2022年4月29日）、
および「クリーンエア法第202条(a)に基づく温室効果ガスの危険性および原因または寄与に関する判断の再考請求の却下」 75 FR
49556（2010年8月13日）における却下決定を撤回します。[15]
2022年および2010年の請願却下決定には将来的な法的効力はありませんが、一貫性を図り、潜在的な混乱を軽減するため、これらを撤回することを提案します

EPAの提案された措置に関するもの。
この前文の後半で説明するように、これらの拒否は、当省が危険性認定の撤回により是正することを提案する法的および科学的欠陥の多くを反映しています。私たちは、これらの拒否の
impacts（影響）がある場合、およびこの提案で明示的に検討されていない追加の理由により、これらの拒否が法的欠陥を有していたかどうかについて、コメントを求めます。さらに、これらの提案された変更の結果、私たちは、新規自動車および新規自動車エンジン（以下を含む）に対する温室効果ガス（GHG）排出基準を発行または維持するための法的根拠を不再有することになります。

---

[8] 同上、8頁。

[9] 「トランプEPA、機関パートナーと協力して危険性判断の再検討を正式に開始」（2025年3月12日）、*https://www.epa.gov/ newsreleases/trump-epa-kicks-formal-reconsideration-endangerment-finding-agency-partners.*

[10] 2025年CWG草案報告書は、2025年5月27日に環境保護庁（EPA）に提出され、本提案の策定において参照され、依拠されました。EPAは、エネルギー省（DOE）がCWG草案報告書の更新版を公表し、更新版報告書（EPAが本提案の策定において依拠しなかった追加情報および誤植の訂正を含む）に関する一般からの意見を募集していることを理解しています。関係者は、DOEの取り組みの一環として、以下のドケットを通じて閲覧し、コメントを提出することができます。*www.energy.gov/topics/climate https://*

[11] 1990年グローバル・チェンジ研究法（Public Law 101–606、104 Stat. 3096）により設立された米国グローバル・チェンジ研究プログラム（USGCRP）は、議会と大統領に対し、少なくとも4年ごとに国家気候評価（NCA）を報告しなければなりません。この報告は、(1)
プログラムの成果を統合し、評価し、解釈し、これらの成果に伴う科学的不確実性を議論すること；(2)
地球規模の変化が自然環境、農業、エネルギーの生産と利用、土地と水資源、人間の健康と福祉、人間の社会システム、生物多様性に与える影響を分析すること；および(3)
人間によるものと自然のものを含む地球規模の変化の現在の傾向を分析し、その後の25年から100年における主要な傾向を予測すること。15 U.S.C. 2936 *参照。*

[12] 気候変動に関する政府間パネル（IPCC）は、国連の加盟国および世界気象機関の参加を招請し、気候科学に関する既存の文献を要約しますが、独自の研究は行いません。*詳細は、*国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の「IPCCについて」を参照してください。オンラインで閲覧可能です：*https://www.ipcc.ch/about/。*

[13] 「連邦機関が発信する情報の品質、客観性、有用性、および信頼性を確保し最大化するためのガイドライン；再公表」、67 FR 8452（2002年2月22日）。

[14] 90 FR 22601（2025年5月29日）。

[15] 2022年の請願却下には、**連邦官報**（87 FR 25412）に掲載された決定通知、請願者への却下通知を伝える簡潔な書簡、および「クリーンエア法第202条(a)に基づく温室効果ガスの危険性および原因または寄与に関する決定に関する請願の却下」と題された決定文書が含まれます。（2022年4月21日）（2022年却下決定）は、オンラインで*https://www.epa.gov/system/files/documents/2022-04/decision_document.pdfから。*入手可能です

製造が完了したが、継続的な義務の対象となっているMYsについて。本前文の他の部分で説明されているように、EPAはCAAの異なる規定に基づき発行された追加の危険性判断および温室効果ガス排出基準について、別個の規則制定手続きにおいて再検討を行っています。本手続きにおいて、これらの追加の危険性判断および基準の再検討や変更を提案するものではありません。

提案されている
危険性判断の撤回が最終決定された場合、この措置は、新規自動車および新規自動車エンジン製造業者に対し、温室効果ガス排出基準の測定、報告、または遵守を義務付ける既存のすべての規制を廃止します。具体的には、EPAは、40
CFR第85、86、600、1036、および1037条に定める規制を廃止することを提案しています。
における温室効果ガス排出の規制を廃止することを提案しています。これには、排出基準、試験手順、平均化、銀行取引、取引要件（ABT）、報告要件、および車種平均排出要件が含まれます。[16]
これらの変更要素により、自動車およびエンジン製造者は、過去に製造されたモデル年（MY）を含む、いかなる車両またはエンジンについても、温室効果ガス排出の測定、制御、または報告に関する将来のまたは現在の義務を負わなくなります。

ただし、当社は
基準汚染物質および大気有害物質の測定と基準、企業平均燃費（CAFE）試験、および関連する燃費表示要件に関する規制を再検討または変更する提案は行っていません。提案された削除対象の規制、試験手順、またはGHG排出量モデルのうち、GHGと無関係なプログラムを支援するために残すべき要素があるかどうかについて、コメントを求めます。

[16] 「軽自動車の温室効果ガス排出基準及び企業平均燃費基準」、75 FR 25324（2010年5月7日）；「中型および大型エンジンおよび車両の温室効果ガス排出基準および燃料効率基準」、76 FR 57106（2011年9月15日）；「2017年型式以降軽自動車の温室効果ガス排出基準及び企業平均燃費基準」、77 FR 62624（2012年10月15日）；「中型および大型エンジンおよび車両の温室効果ガス排出基準および燃料効率基準（第2段階）」、81 FR 73478（2016年10月25日）；「2021年から2026年モデル年乗用車および軽トラックの安全で手頃な価格の燃料効率（SAFE）車両規則」、85 FR 24174（2020年4月30日）；「2023年型式以降軽型車両の温室効果ガス排出基準の改正」86 FR 74434（2021年12月30日）；「2027年型式以降軽自動車および中型自動車の多汚染物質排出基準」89 FR 27842（2024年4月18日）；「大型車両の温室効果ガス排出基準（第3段階）」、89 FR 29440（2024年）；車両-フェーズ3」89 FR 29440（2024年4月22日）

排出基準の廃止または変更の理由、およびそのような要素の維持が関連しないプログラムまたはプログラムを支援するために必要である理由。

II. 背景

A. *EPA のCAA第202(a)条に関する歴史的アプローチ*

議会は、1965年自動車排気ガス規制法の一環として、CAA第202(a)条の条文を制定し、保健・教育・福祉長官に対し、自動車の排気ガス規制に関する規則を「定める」ことを義務付けました。

. . .

基準は、新規の自動車または新規の自動車エンジンから排出されるあらゆる種類の物質の排出に適用され、その基準は、その判断において、大気汚染を引き起こすか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き起こすおそれがあるか、または大気汚染を引き[17]

議会は、1967年大気質法において、排出基準の内容に関する追加要件を付加しつつ、この文言を維持し、その後、1970年大気清浄法に組み込み、環境保護庁（EPA）に長官の規制権限を移管した。[19]
別途、1970年CAAは、既存の車両およびエンジン、固定発生源、航空機エンジンからの排出物についても規定した。[20]
その後改正されたCAA第202条(a)は、CAA第II編の下で移動源からの大気汚染規制の包括的な国家枠組みの核心的な部分として、特に新規自動車および新規自動車エンジンに関する規制において、現在も重要な役割を果たしています。[21]

この法律を施行する最初の40年間、
、EPAはCAA第202条(a)を、地方および地域の大気汚染問題に適用するため、基準を定めるとともに、関連する大気汚染物質の排出が、公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与するとの行政長官の判断を明記した規則制定を通じて実施しました。[22]
以下の小項で説明するように、EPAは2008年までこのアプローチを維持し、CAA第202条(a)を適用して規則を行うことを求めませんでした。

[17] 公共法89–272、202(a)、79 Stat. 992、992–93（1965年）。

[18] 公共法90–148、202(a)、81 Stat. 485、499 (1967)。

[19] 公共法91–604、84 Stat. 1690（1970年）。

[20] *同上。*

[21] 1977年大気清浄法改正法において、議会は「公衆の健康または福祉を危険にさらすもの」という表現を「公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがあると合理的に予想されるもの」に置き換えました。公法95–95、401(d)(1)、91 Stat. 685、791（1977年）。

[22] 74 FR 66501、66527、66538、66543（この規制の歴史を認める）。

地球温暖化問題への対応。

B. *規則制定請求とマサチューセッツ州対EPA訴訟*

1999年10月、19の環境団体からなる連合は、CAA第202条(a)(1)に基づき、新規の自動車およびエンジンからの4つのGHG（CO_2、メタン、N_2O、HFCs）の排出を規制するようEPAに請願した。請願者は、これらの4つのGHGがCAA第302条(g)に定める「大気汚染物質」に該当し、地球温暖化に著しく寄与し、CAA第202条(a)(1)の規制基準を満たすと主張しました。したがって、申立人は、EPAが新規自動車およびエンジンからのGHG排出が、公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与すると判断し、これに対応する基準を定める権限と義務を有すると主張しました。

2003年9月、環境保護庁（EPA）は
および関連する問題に関する約50,000件の公衆コメントに対応した後、EPAは「新規道路車両およびエンジンの排出物規制」と題された最終決定（68 FR 52922（2003年9月8日））（2003年
却下決定）において、1999年の請願を却下しました。2003年の却下決定は、請願を却下する主な理由として3点を挙げました。まず、「地球規模の気候変動のリスクを低減する」ための「規制要件の課をCAA
が認可しているかどうかという根本的な問題」を検討した結果、「CO_2およびその他のGHG
は、地球規模の気候変動に与える影響について、CAA
の規制条項の対象となる「大気汚染物質」とは見なすことができない」と結論付けた。68 FR 52925。最高裁判所の *FDA 対 Brown & ウィリアムソン・タバコ社*（529 U.S. 120 (2000) の判決を引用し、CAA
は、最近の改正を含め、規制事項としてGHG
について言及しておらず、「EPA
は、主に地表または地表付近で発生する大気汚染問題に対処するためにこれらの規定を使用してきた」と述べた。68 FR 52926。この根拠に基づき、我々は、GHGは「CAA
の規制条項（第108条、第109条、および第111
条を含む）における大気汚染物質ではない」と結論付けた。111、112、および202」に該当しないことを結論付けました。これは、CAA第302(g)条の法全体にわたる定義において、GHGが「大気汚染物質」に該当しないためです。68 FR 52928。第二に、CAAに基づき自動車およびエンジンのGHG排出を規制することは、NHTSAの燃料効率基準を実施する別個の権限と抵触すると結論付けました。68 FR 52929。最後に、CAAに基づき自動車エンジンのGHG排出を規制することは、

大統領の、自発的な措置とインセンティブを通じた地球温暖化対策、さらなる研究と技術の促進、および国際交渉を通じた総合的な政策アプローチを損なう。68 FR 52930–31.

マサチューセッツ州で、最高裁は連邦控訴裁判所（D.C. Circuit）が環境保護庁（EPA）の1999年の規則制定請求を却下した決定を、僅差で破棄しました。[23] 最高裁は、EPAが清浄空気法（CAA）第302条(g)の「法全体に適用される定義」を解釈した点に特に問題視し、次のように判断しました。「清浄空気法の『大気汚染物質』の広範な定義は…あらゆる種類の空気中の化合物を網羅する」と解釈し、CO_2 または規則制定の請願で取り上げられた他の 3 種類の GHG を除外する根拠を条文から示していない」と問題視した。549 U.S. at 528–29。裁判所は、EPA が *Brown & Williamson* 事件を根拠としたことについても言及し、同事件では、関連法令をそのように適用することは極めてありそうもなかったこと、および食品医薬品局（FDA）が過去にそのような権限の行使を明示的に拒否していたことから、議会がタバコ製品の販売を全面的に禁止する意図はなかったと解釈したと述べた。*同上*、530-31頁。対照的に、*マサチューセッツ州では*、裁判所は、CAA は GHG を断固として排除するという議会の意図を反映したものではないとし、いくつかの機関覚書を引用して、GHG を断固として規制するすべての権限を同様に放棄したわけではないと認定しました。*同上*。特に、裁判所は、EPA が CAA 第 202 条 (a) に規定された基準に基づき、GHG 排出に関する肯定的な危険性認定を行う義務があるかどうかを判断することを明示的に拒否しました。同判決書534頁（「私たちは、差し戻し審でEPAが危険性判断を行う必要があるかどうかという問題に言及する必要はないし、そうしない。」）。裁判所はまた、「EPAがそのような判断を行った場合、政策上の懸念がEPAの行動を左右するかどうか」についても言及しませんでした。同判決書534–35頁。むしろ、裁判所は、新規の自動車およびエンジンからのGHG排出量がCAA第202(a)条の規制基準を満たすかどうか、または科学的な根拠が不確実すぎて判断不能であるかどうかを決定し、その判断を行う際に、「行動または不作為の理由を法律に根拠付ける」必要がある。同判決書535頁。[24]

[23] ワシントンD.C.巡回控訴裁判所の大多数は、環境保護庁長官が「§ 202(a)(1)に基づき、規則制定請求を却下する際に適切な裁量権を行使した」として、却下を実質的に支持しました。*マサチューセッツ州対環境保護庁事件*、415 F.3d 50, 58（D.C. Cir. 2005）。反対意見は、CAA第202(a)条の広範な規定がEPAにGHG規制の十分な権限を付与しており、より具体的な権限付与は不要であり、EPAの政策上の理由は規則制定請求を却下する十分な理由にならないと主張した。*同判決書*67–82頁（タテル判事の反対意見）。

[24] 最高裁判所長官ロバーツは、4 人の裁判官の意見として、第 3 条による立訴資格がないことを理由に、上訴の審理を却下すべきであると判断しました。549 U.S. at 535 (ロバーツ、スカリア、トーマス、アリト各裁判官、反対意見)。同 4 名の裁判官を代表して、スカリア裁判官は、行政長官は規制を拒否する判断を合理的に行ったとし、CAA 第 302 条(g) の「大気汚染物質」の定義には、大気中に自然発生する CO2 およびその他の GHG は明確に含まれていないとして、上訴を却下すべきであると判断した。549 U.S. at 549 (スカリア J.、ロバーツ、C.J.、トーマス、アリト、J.J.、反対意見）。

C. 2009年の危険性認定

EPAは、最高裁の*Massachusetts*判決に対し、「清潔な空気法に基づく温室効果ガス排出規制」と題する規則制定案の事前通知（73 FR 44354（2008年7月30日））を発行した。2008年）(2008年事前規則制定案)を発行した。行政官は、まず「環境保護庁（EPA）が『クリーンエア法』に基づき自動車からの温室効果ガス（GHG）排出を規制する場合、同法第202条(a)項と類似の条項との相互作用により、EPAの権限が前例のない拡大を招き、経済のほぼすべての分野に深刻な影響を及ぼし、国内のすべての世帯に影響を与える可能性がある」と指摘した。73 FR 44355。行政官は、CAAが「当初、直接的な健康影響を引き起こす地域汚染物質の規制を目的として制定された」ことから、GHG排出規制の権限を発動することは、「非常に複雑で、時間がかかり、おそらく混乱を招く規制体系」を必然的に招き、「GHG濃度を削減する効果は相対的に低く」、雇用と米国経済に「潜在的に有害な影響を及ぼす」*と指摘しました。同上。*

2008年のANPRMは、管理官の懸念を反映し、地球温暖化問題に対応してCAA第202(a)条を適用して新規自動車およびエンジン排出物を規制することに関する公衆の意見を求めました。私たちは、CAAが「GHGに対応するために特に設計されたものではなかった」ことを認め、73 FR 44397、またEPAが歴史的にCAAの規制権限を地方および地域の大気汚染に対応するために解釈し適用してきたことを指摘しました。73 FR 44408。さらに、議会が地球温暖化問題への対応に関する立法を検討中であり、*マサチューセッツ州の判決以降*、議会はエネルギー独立と安全保障法（EISA）を可決し、大統領が署名して法律として成立させたことを指摘しました。この法律は、EPAの再生可能燃料基準（RFS）に適用される規定を改正するものです。(RFS) プログラムおよび NHTSA の CAFE 基準プログラム。73 FR 44398。最後に、EPA は、固定発生源および水蒸気を含む追加の GHG を規制するよう求める追加の請願書を受け取ったことを指摘しました。これらの請願書はいずれも、GHG 排出規制を新車および新エンジンに限定することは容易ではないことを示唆していました。73 FR 44399 および n.26。

CAA第202条(a)項に関して、2008年のANPRMは、CAA第202条(a)(1)に基づき「新規自動車からの温室効果ガス（GHG）排出が、公衆の福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与するかどうか」を判断するための枠組みを定めるとともに、または「そのような判断を行うための科学的根拠が極めて不確実であるため、合理的な判断が不可能である理由を説明する」ための枠組みを定めました。' 73 FR 44398, 44421。私たちは、二酸化炭素（CO_2）、メタン、および一酸化二窒素（N_2O）の排出に関する利用可能な情報を検討し、HFCs、PFCs、およびSF_6が「フッ素を含有し、通常は大きな全球温暖化潜熱を有し、人間活動のみによって生成されるため」に、他の物質と「しばしばグループ化され、別々に扱われる」ことを指摘しました。73 FR 44401–02.[25] 危険性に関する点について、GHGが潜在的な健康影響が間接的であり、潜在的な福祉影響が全体として正の可能性があるため、危険な大気汚染物質として適切に分類できるかどうかについて、意見を求めました。73 FR 44427。さらに、各GHGの「独自の特性と性質」および「現在の排出量と将来の予測」が、 各GHGを個別に分析すべきか、またはCO_2以外の特定のGHGがグループ化に適しているかどうかについて、意見を求めた。73 FR 44428。因果関係または寄与度に関しては、各GHGの自動車およびエンジン排出データを個別に提示し、汚染物質間の排出傾向が乖離していることを指摘しました。例えば、CO_2の排出量は1990年以降一般的に増加しており、N_2Oの排出量は1990年から1995年まで増加した後、燃料と技術の変更により1995年から2006年にかけて大幅に減少しました。73 FR 44430。また、CAA第202(a)条に基づく肯定的な判断により発動される可能性のある規制アプローチに関する広範な情報を提示しました。

[25] 2008年のANPRMにおいて、EPAは、最も最近のIPCC分析が「[メタン]、N_2O、HFCs、PFCs、およびSF_6の人為起源の総合的な温室効果（強制力として参照）は、産業革命以前からの二酸化炭素の累積温室効果の約40%に相当する」と結論付けたことを指摘しました。73 FR 44423.

特定の温室効果ガス（GHG）に特化したアプローチ。73 FR 44438–63。

行政の変更に伴い、
しかし、EPAは2009年4月に提案し、同年12月に最終決定した、CAA第[セクション]に基づく新規自動車およびエンジンからのGHG排出量の分析に関する大幅に異なるアプローチを提案しました。
202(a).
危険性認定において、行政官は「科学的な根拠が十分に確実である」と判断し、肯定的な決定を迫るに至ったと述べ、*マサチューセッツ州*の規定を「科学的な根拠のみを考慮することを認めるもの」と解釈した。74 FR
66501。関連して、行政官は2008年の事前通知・コメント要請（ANPRM）で議論された実施上の課題や選択肢を一切考慮せず、代わりにCAA第202(a)条が「この問題について明文の規定がないため」、規制対応を検討せずに単独の判断を発行する「手続上の裁量権」を付与していると主張しました。*同上。*行政官はまた、6つの「均一に混合された」温室効果ガス（GHG）を、危険性評価および因果関係または寄与の目的において関連する「大気汚染物質」および「大気汚染」として一括して定義しました。これにより、危険性評価は、特定のGHGの異なる特性や排出傾向を個別に検討する必要はありませんでした。74 FR 66516–21, 66536–57。

危険性評価に関しては、
行政官は、適応（潜在的な有害影響を軽減する人間の対応）と緩和（潜在的な有害影響の原因を軽減する独立した措置）を、全球気候変動に関する懸念の分析から除外して分析を開始した。74 FR
66513。行政官は、「一定のレベルの自律的な適応は発生する」と認めつつ、「この分離は、適応と/または緩和が将来発生しリスクを変更する可能性があるため、このアプローチが将来の現実世界の実際の状況を反映しない可能性がある」と指摘しました。*同上。*しかし、行政官は「人間と社会の適応と緩和の対応を合理的に予測することは極めて困難である」と理由付けました。なぜなら、それらは「主に政治的」または「個人の判断」に依存するからです。*同上。*

次に、管理者はIPCC
評価報告書4（AR4）の予測を引用し、2100年までに全球気温が1.8度から4度
Celsius上昇し、不確実性範囲は1.1度から6.4度
Celsiusであると結論付けました。74 FR
66519。この分析枠組みに基づき、行政官は、国内外のすべての温室効果ガス（GHG）の濃度上昇が、間接的な健康リスクを引き起こす（1）より頻発する熱波；(2)
大気質への影響（オゾンの生成増加を含む）および(3)
特定の極端な気象現象の頻度と深刻度の増加に関連する広範な社会的影響。74 FR
66525.[26]管理者はまた、温室効果ガス（GHG）の排出が、(1) 食料生産と農業；(2) 林業；
(3) 水資源；(4) 海面上昇；および (5)
エネルギーインフラと居住地に関する福祉への影響を特定しましたが、いくつかのカテゴリーでは短期的な利益が見込まれるものの、証拠が不確実である点を指摘しました。74 FR 66531–
35.[27]
重要な点として、行政官は、危険性判断における公衆衛生と福祉の理解が異例であり、特に間接的影響を考慮する点で特異的であったことを認めつつも、地球規模の気候変動がもたらす「独特な」課題を踏まえて、このアプローチが不可欠であると主張しました。74 FR 66527.

貢献度に関する点では、
行政官は、CAA第202(a)条の文言が「行政官が貢献分析を行う方法について明示していない」ため、法定基準を解釈する広範な権限を有すると主張しました。74 FR 66544。
その推定解釈権限を行使し、管理者は「排出源が少数の地域的または地方的な問題を検討する際には、より低い割合が寄与すると考えることが合理的な場合がある」と結論付けた。74 FR
66545、なぜなら「すべての貢献者は、気候変動というグローバルな問題への貢献について責任を負わない『共有地の悲劇』を回避するために、自らの役割を果たす必要がある」からである、74 FR
66543。次に、管理者は、既存の自動車およびエンジンから排出される4つの温室効果ガス（CO_2、メタン、N_2O、および空調装置からのHFCs）が、当時の全球温室効果ガス排出量の4.3％を占めていたというデータに依拠しました。この根拠に基づき、長官は、新規の自動車およびエンジンからのGHG排出が、公衆の健康または福祉に危険を及ぼすとして以前に特定された6つの「よく混合された」GHGからなる「大気汚染」に寄与すると判断しました。74 FR 66537–39。

特に重要なのは、危険性認定
は、EPAが新たな議会の指示とは独立して。むしろ、行政官はCAA第202(a)条を、実施上の懸念を考慮せずに管轄権を確立する判断を下すための独立した権限を定めたものと解釈し、危険性判断を2009年に機関が収集した記録に基づく科学的判断のみに依拠して下したと主張しました。

D. 2009年危険性認定の実施

危険性判断の発表以降、EPAは危険性判断に依拠して、新規の自動車およびエンジンに関する温室効果ガス（GHG）排出基準を制定し、2008年の事前通知・意見募集（ANPRM）で想定されていたとおり、既存の車両、固定発生源、航空機、石油・ガス事業に関する規制規定に同じ分析枠組みを拡大する措置を講じてきました。2009年以降、CAA第202(a)条に基づき採用されたGHG排出基準の全容については、本前文の
VI.BおよびVI.Cを参照してください。

危険性認定後、EPAは業界団体、州、および各種団体から、2009年のアプローチが法的におよび科学的に欠陥があり、IPCCを含む外部評価が気候変動科学に関する最近の批判を十分に考慮していないと主張する再検討請求を複数受けました。EPAは2010年にこれらの統合された請願を、通知とコメントの手続きを経ずに却下しました。2009年に使用された技術的支援文書（TSD）における科学的主張を再確認し、危険性認定の発表に際して外部評価の独立した審査を実施した点を強調し、請願者が指摘した欠陥にもかかわらず、危険性認定の核心的な結論は有効であると主張しました。EPAはまた、依拠した手法と専門家を擁護する一連の回答文書を発行し、新たな情報が再検討を要する根拠にならないと結論付けました。75 FR 49556。

2022年4月、EPAは再び
予告なしに、新たな再検討請求と規則制定請求が提出されました。これらの請求は、危険性認定が法的におよび科学的に欠陥があり、最近の科学的評価によって弱体化されていると主張しています。私たちは、最近のいくつかの研究がUSGCRPとIPCCの評価と矛盾していることを認めましたが、そのような評価報告書は反対意見よりも大きな考慮に値するとの以前の立場を再確認しました

[26] 管理官はまた、全球的な気温上昇が、特定の食品由来や水由来の病原体やアレルゲン（CO_2濃度の上昇による植物の成長増加に伴う花粉の増加を含む）の変化を引き起こす可能性があると指摘しましたが、これらの要因に「主要な重きを置かない」と明言しました。74 FR 66498, 66526。

[27] 管理者は、水資源への福祉的影響と海面上昇を、危険性認定の根拠として「最も明確で強力な根拠」として依拠しました。74 FR 66534。

[28]
また、EPAの「炭素の社会コスト（SCC）手法」に関する批判は、範囲外と判断しました。なぜなら「炭素の社会コストは2009年の危険性判断において役割を果たさなかった」からです。[29]
さらに、危険性判断と原因または寄与の分析をその後の規制策定から分離したことが、EPAの温室効果ガス排出基準へのアプローチに影響を与えたことを認めました。これは、科学顧問委員会（SAB）がCAAで要求されていたように危険性判断を審査する機会がなかったためです。[30]
しかし、私たちは、CAA第202(a)条が「手続上の裁量権」を付与し、危険性判断と排出基準を別々に発行する権限を付与していることを再確認し、「その裁量権を異なる方法で行使しない」と表明しました。[31]

E. 2009年危険性判断の再検討

EPAが2009年の危険性判断を発表して以来、イノベーション、科学、経済、緩和策の分野で進展があり、連邦機関が議会から委任された法定条項を解釈する方法に関する新たな指針を提供する重要な最高裁の判決が下されました。[32]
したがって,長官は、危険性判断の再検討を行う必要があると判断しました。これは、その結論の継続的な有効性と信頼性を疑問視する法的および科学的進展に対応し、2009年以来初めて、これらの重要な問題について公衆の意見を聴取するためです。
再検討を開始するにあたり、行政官は危険性判断で依拠した科学的な根拠に含まれるすべての結論、根拠、疑問点、および曖昧さを検討しました。危険性判断および最近の報告書で認められているように、過去約20年間の観測可能な現実と、科学コミュニティの最近の発見（2025年CWG草案報告書で要約されたものを含む）から、重大な疑問点と曖昧さが提示されています。また、基礎となるTSDおよび科学的根拠において、未特定の問題や不一致が存在する可能性もあります。

[28] 2022年拒否決定の15～17頁。
[29] *同上*、30頁。
[30] *同上*36 頁（42 U.S.C. 4365(c)(1) が、CAA 第202(a)条に基づき制定される「標準」についてはSABの意見聴取を要求するが、同条項に基づき発行される「見解」にはその要件が及ばない旨を指摘している）。
[31] *同上*39頁。
[32] 2025年2月19日メモ 1頁参照。

危険性判断。多様な結論、方法論、説明を提供する科学に直面した際、行政官は判断を可能な限り中立的な立場で形成するよう努めた。利用可能な気候科学に関する詳細な議論は、第IV.B節を参照。

III. 提案された措置の法的枠組み

A. 危険性判断の撤回提案

この提案された措置の法的根拠は、問題となっている過去の措置で依拠されたものと同一である：CAA第202条(a)(1)は、行政長官に対し、新規の自動車および新規の自動車エンジンから排出される特定の空気汚染物質について、「この条の規定に従い」、「必要に応じて改正する」基準を「定める」ことを要求している。[33]
法令に別段の定めがない限り、行政機関は、立場の変更を明示し、新たな立場の合理的な説明を提供し、前措置に対する正当な信頼利益を考慮する限り、前措置を改正または撤回することができます。[34]
EPAは、本条の何らかにより、
法律の条文は、当機関の過去の措置を撤回する一般的な権限を禁止または条件付けています。CAA第202条(a)(1)は、行政官に「この条の規定に従って」定められた基準を「改正する」裁量権を付与しており、既存の基準を改正または撤回する際、同じ厳格さを維持することを要求していません。さらに、当該法規は、行政長官が規制義務を発生させる単独の判断を発行する権限を付与するものでもなく、そのような判断を撤回する権限を禁止するものでもありません。むしろ、CAA第202条(a)(1)は、行政長官が、その判断において、特定の種類の新しい自動車またはエンジンから排出される大気汚染物質の排出が「公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与する」場合、その種類の新しい自動車またはエンジンからの当該大気汚染物質の排出に関する基準を定めることを要求しています。特に、EPAは、再審査請求の審査において危険性判断を撤回する法的権限を有すると一貫して主張してきました。

[33] 42 U.S.C. 7521(a)(1)。
[34] *参照：Wages & White Lion,* 145 S. Ct. 898; *FCC対フォックス・テレビジョン・ステーションズ社事件*、556 U.S. 502（2009年）；*自動車製造業者協会対スデート・ファーム・ミューチュアル・オート・保険会社事件*、463 U.S. 29（1983年）；*クリーン・エア・カウンシル対プリット事件*、862 F.3d 1, 8（D.C. Cir. 2017）（「行政機関は、規則を再検討する広範な裁量権を有することは明らかである。」）。

2009年以降、当庁はこのような再検討権限を欠く旨を明言していない。[35]
EPAは、
提案されたとおりに危険性認定を撤回することは、危険性認定において採用され、その後の措置においても維持されてきた法的解釈に重大な変更を伴うことになります。例えば,この措置で提案されているCAA第202(a)条の解釈が最終決定された場合、EPAは単独の危険性判断や寄与度判断を発行することができなくなり、代わりに、特定の空気汚染物質の排出量や新規自動車およびエンジンのクラスに関する危険性判断を、そのような排出量やクラスの基準を定める規則制定手続きの一環として行うことが必要となります。これは、2009年以前の非GHG空気汚染物質の規制において当庁が長年続けてきた実践と一致しています。さらに、本措置で提案されたCAA第202(a)条の解釈が最終決定された場合、危険性判断の根拠を逆転させ、地球温暖化に関する懸念がCAA第202(a)条に基づく規制の法定基準を満たさないとの結論に至ることになります。CAA第202(a)条および関連する法定条項に関する当庁の提案解釈については、本前文のIV.A項を参照してください。環境保護庁がCAA第202条(a)に基づく権限を不当に行使したため、および環境保護庁長官が科学的記録を踏まえて危険性判断における仮定、方法論、結論に自信を失ったため、危険性判断を撤回する代替案に関する議論については、本前文のIV.B節を参照してください。
EPAはまた、
GHG排出基準を廃止するための追加の法的根拠と政策上の根拠を提案しています。これは、危険性認定の撤回提案とは別に、現在有効な新規自動車およびエンジンに対するGHG排出基準の廃止に関するものです。これらの代替根拠が最終決定された場合、2009年以降の規則制定においてCAA第202条(a)に基づきGHG排出基準を定めてきた新たな立場が変更されます。[36]
例えば、最終決定された場合、当庁の提案は、

[35] *例えば*、2022年拒否決定書7～10頁（CAA第307条(d)に基づく強制的な再検討を拒否し、APA第553条(e)に基づく規則制定手続きとして請願を実質的に審査した）；75 FR 49560–63（CAA第307(d)条に基づく強制的な再検討を拒否し、EPAが危険性認定を撤回または改定する法的権限を欠くとの主張をしない）。
[36] 75 FR 25324（2010年5月7日）；76 FR 57106（2011年9月15日); 77 FR 62624 (2012年10月15日); 81 FR 73478（2016年10月25日）；85 FR 24174（2020年4月30日）；86 FR 74434（2021年12月30日）；89 FR 27842（2024年4月18日）；89 FR 29440（2024年4月22日）。

車両の排出ガス制御装置が、危険性評価で特定された危険に測定可能な影響を与える能力を有する場合、温室効果ガス（GHG）排出基準の施行は不可能となります。さらに、当案が最終決定された場合、GHG排出基準が公衆の健康と福祉に全体として有害であると判断する提案は、当該基準を制定し維持することが、法律の目的と矛盾し不合理となるため、そのような基準を発行し維持することは不合理となります。これらの追加の根拠および当庁の過去の立場に関する詳細は、本前文のV節を参照してください。

EPAは、
は、2009年以降の規則制定において、CAA第401条に基づき軽・中型車両および大型車両・エンジンに対するGHG排出基準を定めてきた当局の立場から逸脱するものであることを認識しています。
202(a)。提案通り最終決定された場合、この廃止は、各規則制定において、新規自動車またはエンジンのクラスまたはクラス群から排出される温室効果ガス（GHG）に関する必要な判断を行わずに、CAA第202(a)条に基づく権限を主張するために、各規則制定において危険性判断に依拠していたため、これらの基準の法的根拠を廃止することになります。本前文のVI節を参照してください。そこでは、各過去の規則制定手続および、本措置で提案されたいずれかの根拠に基づいて現在有効な新規自動車およびエンジンのGHG排出基準を廃止するために必要な規制変更について、さらに説明されています。

本前文で議論されたとおり
前文で議論されたとおり、EPAは、CAA第202(a)条の最も適切な解釈に基づく当庁の法定権限の制限に準拠し、危険性認定の結論と仮定を揺るがす法的・科学的動向に対応し、当庁の資源を核心的な法定責任の優先順位に再配置するため、これらの変更を提案しています。重要な点として、地球温暖化問題に対する国の政策対応は、2024年大統領選挙の主要な課題の一つであり、有権者は異なる法的・政策アプローチを提示され、政策変更を約束した候補者を選出しました。このような状況下で

新政権の選出は
独立かつ十分な根拠となる可能性があります。[37]

[37] *州農場事件*、463 U.S. 59（レhnquist判事、一部同意・一部反対意見）；*PETA対USDA事件*、918 F.3d 151, 158（D.C. Cir. 2019）（「新しい」行政機関は、長年にわたるものを含む機関の慣行を再評価し変更する権限を有する''）；*全米住宅建設業者協会対環境保護庁事件*、682 F.3d 1032, 1043（D.C. Cir. 2012）（「新大統領の就任と新EPA長官の承認は、EPAが政策を変更した理由を説明する上で大きな役割を果たした」）。

行政機関が委任された権限を行使する際の民主的責任は不可欠であり、[38]
危険性認定を明確な法定権限なしに維持することは、憲法上の価値と法の支配を阻害し、促進するものではありません。EPAが権限を欠く場合
CAA第202(a)条の最も適切な解釈に基づき「危険性認定」を維持する権限を有しない場合、法文が優先され、政策上の好悪は考慮されません。

EPAは、
新規自動車およびエンジンからの温室効果ガス（GHG）排出物に対する規制権限の主張から生じた可能性のある依存利益の性質と範囲についてコメントを求め、法で要求される通り、そのような利益を評価し、その重要性を判断し、競合する合理性との衡量を行うことにコミットしています。[39]

具体的には、以下の点についてコメントを求めます。
規制対象者が、当省の新型自動車および新型自動車エンジンに関する温室効果ガス（GHG）排出基準に重要な依存関係を有しているかどうか。当省は、製造業者、輸入業者、販売業者が、2012年モデル年（MY）から2026年MYまでのGHG排出基準への準拠に既にリソースを投入していること、およびこれらのMYにおける車両の消費者価格にそのような準拠コストが反映されていることを認識しています。多くの遵守コストは研究開発や製造過程で発生し、遵守クレジットの購入が必要となる例外を除けば、この提案措置は2012年から2024年までのモデル年（MY）には限定的な影響を及ぼし、2024年から2026年までのMYにはより大きな影響を及ぼす一方、2027年以降のMYについては将来の規制義務を完全に免除するものです。本前文のVI.BおよびVI.C節で議論されたように、当局は移行期の遵守に関する懸念に対応するための十分な規制ツールを有していると確信しており、この提案措置が最終決定された場合でも、規制対象者に特定の対応を義務付けるものでないことを指摘します。規制対象者は、新規自動車およびエンジンの排出基準に関する全国的な統一性とCAAの優先適用に関する依存利益を有していることを認識しています。本前文のVI.A節で説明したように、CAA第209(a)条およびその他の適用可能な連邦法の先取特権は引き続き適用され、当機関はCAA第202条(a)の規制基準を満たす状況下で、危険性認定で対象とした6つの「均一混合」温室効果ガスを含む排出物を規制する権限を維持します。
これらの根拠のそれぞれについて、コメントを求めます。特に、全国的な統一性や優先権に関する依存利益が、提案された措置の最終決定または非最終決定、または特定の根拠を採用し他の根拠を非最終決定する根拠となるかどうかについてもコメントを求めます。さらに、EPAが提案された廃止を最終決定した場合、または本提案で議論された代替案のいずれかを最終決定した場合（または、EPAがCAAの1つ以上の規定に基づき温室効果ガス排出を規制する権限を現在有しないと判断した場合）、CAAの先取効力の継続に関するコメントを求めます。一般論として、提案された廃止を推進する決定が下された場合（本提案で示された選択肢のいずれかまたは追加の根拠および手段を含む）、危険性認定および規制を廃止する方法に関するコメントも求めています。

さらに、EPAは、規制対象事業者およびその他の利害関係者が、新規自動車およびエンジンに関する温室効果ガス（GHG）排出基準に重要な依存利益を有しているかどうかについて、意見を求めています。この提案された措置は、基準汚染物質および大気有害物質に関する規制規定に僅かな準拠調整を行うのみで、新規自動車およびエンジンに関するほとんどの排出基準を維持するものです。また、この提案措置は、新車およびエンジンからの走行距離当たりのGHG排出量を削減する効果を有する経済性基準および燃費基準（NHTSAが発行した基準を含む）には影響を及ぼしません。この前文のIV.A.1項で説明したように、私たちは現在、地球温暖化に関する懸念に基づいてGHG排出量を規制することは、CAA第202(a)条に基づく私たちの法定権限を超えていると考え、したがって、依存利益のみでは、私たちが権限を有しないGHG排出基準を維持する正当化理由にならないと提案しています。セクション IV.A.2で議論されたように、潜在的な
地方または地域における6つの「よく混合された」GHGへの曝露から生じる危険は、特定の法定権限に基づき別途規制されています。また、本前文の第V節で議論したように、私たちは現在、新規自動車およびエンジンにおけるGHG排出基準が公衆の健康に害を及ぼす可能性があると考えています。

[38] *例えば、米国通信協会対連邦通信委員会事件*、855 F.3d 381（D.C. Cir. 2017）（ブラウン判事、全裁判官による再審請求の却下に対する反対意見）；エレナ・カガン、大統領行政、114 ハヴァード・ロー・レビュー 2245, 2252–53, 2332–34 (2001)。

[39] *例えば、DHS対カリフォルニア大学理事会事件*、591 米国 1, 33（2020年）。

気候変動に関する危険性認定で特定されたグローバルな気候変動問題に測定可能な影響を及ぼさずに、福祉を向上させること。私たちは、CAA第202(a)条に基づくグローバルな気候変動問題に関する温室効果ガス（GHG）排出基準への依存利益について、コメントを求めます。これには、そのような依存が法定権限の欠如にもかかわらず基準を維持する正当性を正当化するかどうか、および潜在的な危険がより具体的な権限の下でどの程度対処されているか、または対処可能であるかについても含まれます。

EPAは、
その後の危険性認定やCAAの他の規定に基づくGHG規制（特定の固定発生源や航空機エンジンを含む）を発行する際に、危険性認定に一部依拠してきたことを認識しています。最高裁はその後、これらの措置の一部を破棄しました。これには、CAA第111条(d)に基づく化石燃料燃焼発電所源カテゴリーにおける既存源のGHG規制や、CAA第5編に基づく許可済み源の規制が含まれます。[40] これらの措置のうち、現在有効なものは、重複する問題を解決するための別途の規則制定手続きを開始または開始する予定です。

危険性判断に関するその他の懸念として、CAA第202条(a)に基づく適切な規制対応から、危険性判断と因果関係または寄与の検討を分離したことは、CAA第202条(a)(1)の法定言語を考慮していない広範な表明につながったと考えます。議会は、CAA第111条に基づき規制される固定発生源とCAA第231条に基づき規制される航空機エンジンに関する異なる問題に対処するため、異なる権限付与条項を使用しました。これらの権限に基づき実施された措置を見直す際、当社は、各文脈に該当する法定条項、政策上の懸念、科学的情報を踏まえ、過去の判断や基準を再検討する意向です。この提案措置において、私たちはCAA第202条(a)に基づき発行された危険性判断および温室効果ガス排出基準における依拠利益に関するコメントを求め、適用される規制措置の適切な規則制定手続きに範囲外のコメントを転送する権利を留保します。

B. 新規自動車およびエンジン規制の改正案

上記で述べたように、CAA第202条(a)(1)は、長官に対し、あらゆる大気汚染物質の排出に関する基準を定めるよう指示しています。

「新車または新車用エンジン（以下「新車等」という）の種別または種別群であって、その判断において、公衆の健康または福祉を害するおそれがあると合理的に予想される大気汚染を引き起こすか、またはその原因となるもの。」この核心的な指針は、1965年に連邦議会が自動車排気ガス規制法（Motor Vehicle Pollution Control Act of 1965）を制定して以来、実質的に変更されていない。[41] したがって、新規自動車またはエンジンからの排出物を規制するための必要条件は、新規自動車またはエンジンの種類または種類から排出される大気汚染物質の排出が、公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与するとの判断（いわゆる「危険性判断」）である。

本前文の
IVで議論された理由に基づき、私たちは新規自動車および新規自動車エンジンからの温室効果ガス（GHG）排出に関する危険性認定を廃止し、その根拠として、乗用車、軽貨物トラック、モーターサイクル、バス、中型車両、大型車両およびエンジンに関する既存のすべてのGHG排出基準を廃止することを提案します。危険性判断は、2009年以来、EPAが新規自動車および新規自動車エンジンからのGHG排出量を規制する法的根拠として機能してきました。危険性認定および因果関係または寄与の認定がない場合、EPAはCAA第202条(a)(1)に基づき、当該排出物に関する基準を定める法的権限を有しません。EPAが空気汚染物質に関する危険性認定を撤回する場合、当該汚染物質の新規自動車または新規自動車エンジンからの排出物に関する基準の制定および執行を中止し、法律により不再認された既存の基準を撤回すべきであると提案します。

第V節で議論された理由により
この前文において、私たちは、危険性認定が維持された場合であっても、温室効果ガス（GHG）排出基準を廃止するための追加の根拠を提案しています。私たちは、温室効果ガス（GHG）の排出がCAA第202条(a)(1)の規制基準をトリガーするかどうかに関わらず、CAA第202条(a)(2)の規定により、温室効果ガス（GHG）の排出基準を制定し執行する権限は制限されており、その権限は、すべてのアメリカ人の健康と福祉を促進する合理的な方法で行使されなければならないと提案します。

したがって、EPAは次のように提案します。
CAA第202(a)条に基づき、道路用軽・中・大型車両およびエンジンからのGHG排出を制限するために制定されたすべての基準および関連する試験手順を廃止することを提案しています。

EPAは、軽車両については、1975年エネルギー政策・保全法（EPCA）および2007年エネルギー独立・安全保障法（EISA）が、NHTSAにCAFEプログラムおよび燃費表示プログラムの管理を委任していることを指摘しています。これらの法律は、EPAに対し、CAFEプログラムおよび燃費表示プログラムの対象となる製造業者に対する適合基準値を決定するよう指示しています。重要な点として、これらの法定義務は、CAA第202条(a)に基づくEPAの権限および2009年以降にCAA第202条(a)に基づき温室効果ガス（GHG）排出を規制するEPAの決定とは別個のものだ。この前文のVI節で説明するように、私たちはこれらのNHTSAプログラムにおける法定役割に関連する規制規定を維持し、再検討を提案しない。同様に、CAA第202(a)条に基づく道路用軽・中・大型車両およびエンジンの基準汚染物質および大気有害物質基準についても、見直しを提案せず維持します。

IV. 危険性認定の廃止提案

本節において、EPAは、複数の独立した法的根拠に基づき、新規自動車およびエンジンからのGHG排出規制に関する当庁の先例のない介入が、CAA第202条(a)の最も適切な解釈と一致しないとの結論に基づき、危険性認定を廃止することを提案します。いずれの提案された代替案においても、EPAは新規自動車およびエンジンに対する既存の温室効果ガス排出基準を維持する権限を有せず、本前文の第VI節で提案されたとおり、連邦規則集第40編の関連規定を廃止する手続きを進めることになります。

この序文のIV.A項
は、CAA第202条(a)が、地球温暖化に関する懸念を根拠に温室効果ガス（GHG）の排出基準を定める権限を環境保護庁（EPA）に付与していないこと、および、規制の法的基準を一体として適用しない単独の判断を発行する権限を付与していないことを結論付け、危険性判断の撤回を提案する当方の主要な提案を説明しています。この提案が最終決定された場合、当初から法的権限を欠いていたため、危険性判断およびその結果に基づく規制の撤回が求められます。まず、最高裁の*Loper Bright*判決と*UARG*判決を踏まえ、CAA第202(a)条および関連規定の最適な解釈を提案します。次に、国家が地球規模の気候変動懸念への対応として一般に取るべき措置、およびその対応に

新規の

自動車およびエンジンからのGHG排出を規制する措置が、

[40] *ウェストバージニア州事件*、597 U.S. 697；*UARG事件*、573 米国302。

[41] 公共法89–272、79 Stat. 992–93。

経済的・政治的に重要な問題であり、*U*ARGおよび*ウェストバージニア州の判例*に基づく「重大な問題の原則」を触発するものであり、議会は、CAA第202(a)条に基づき「基準を定める」権限を環境保護庁長官に付与することで、環境保護庁が当該問題を決定することを明確に承認していなかった。本節全体を通じて、私たちは、危険性認定が*Chevron* deference[42]のさまざまな形態に依拠して、法の最良の解釈から逸脱し、EPAの権限を複数の根本的な点で超えたと提案する。これらのいずれか一つでも、法の最良の解釈に適合させるためには、撤回が独立して必要となる。

この序文のIV.B節では、CAA第202(a)条が地球温暖化に関する懸念を根拠にGHG排出を規制する権限を付与しているか否かにかかわらず、EPAの代替案として、環境保護庁長官が危険性および寄与度を不合理な方法で分析したとして、危険性判断を撤回する提案を説明しています。まず、危険性判断で採用されたCAA第202(a)条の解釈を再確認します。この解釈は、「単独の判断を発行する際に必要な基準を定めない」および「危険性分析と寄与分析を切り離す」ための「手続上の裁量権」を主張していました。次に、管理者がその裁量権を不合理に行使したとして、科学的記録における重大な不確実性を覆い隠すアプローチを採用し、新規の自動車のクラスまたはクラス群からの温室効果ガス排出と地球温暖化に関する懸念との間の必要な関連性を確立しなかった点を指摘します。さらに、2009年以降の動向は、危険性判断で認められた不確実性が当初想定されていたよりも重大であることを示しており、その理由は、その予測判断の多くが規制の法的基準を満たさない仮定の範囲に依存していること、および2025年までの実証データや同業者審査を受けた研究で、より悲観的な仮定が裏付けられていないことなどです。

最後に、私たちは
行政長官は、CAA第202(a)条で付与された裁量権を、法的におよび科学的に妥当なアプローチを確保するために異なる方法で行使すべきであり、そのアプローチの下で、危険性

[42] *Chevron U.S.A., Inc.* v. *NRDC,* Inc., 467 U.S. 837（1984年）、*Loper Bright事件*（603 U.S. 369）*により破棄された*；*参照：*74 FR 66501、66502、66544（法条の曖昧さに基づく裁量権を主張し、特に法条の黙示による曖昧さを含む）；74 FR 66528、66542、66543（法条の曖昧さに基づく裁量権を主張）。

当該判断およびその結果としての温室効果ガス排出基準は撤回されなければならない。

当省は、
主要な提案および代替提案のすべての側面について、コメントを求めます。これには、本前文のVII項で具体的にコメントを求めるとした主要な問題点も含まれます。

A. 提案された廃止の主要な理由

危険性判断は、CAA第202(a)条の解釈を表明し、EPAが地域的な曝露ではなく地球規模の気候変動懸念に対応して基準を定めることを許可し、規制対応を検討せずに単独の判断を発行する「手続的裁量権」を付与し、危険性判断と当該危険性への寄与の判断を切り離しました。当時、私たちは、法文の黙示が権限の範囲を解釈する裁量権を付与し、最高裁の*Massachusetts*判決が、地球規模の気候変動に関する懸念に対応して温室効果ガス排出を規制する権限を法文が認めていると主張または暗示していると仮定していました。

重要な点において、
絶滅危惧種指定と*マサチューセッツ州最高裁*の判決は、法令解釈の基準と行政機関の権限に関する理解の移行期にまたがるものでした。行政機関の裁量権の範囲と、議会が重大な政策問題を自ら留保するかどうかという点が激しく争われました。その後の15年間における司法判断は、両点において法解釈を大幅に明確化しました。*Loper Bright*
事件において、最高裁判所は、行政機関の法令解釈を尊重する原則を明示的に覆し、法令には「単一の最善の意味」があり、それは行政機関の慣行によって示唆されるものの、決定されるものではない、と判示しました。603 U.S. at 400–
01。また、*ウェストバージニア州*では、最高裁判所は、*UARG*
および*ブラウン・アンド・ウィリアムソン*などの判決を基に、行政機関は、議会が通常、第一審で留保する重要な政策上の問題について決定権限を主張するには、「表面的な文面上の根拠」以上のものが必要であると確認しました。597 U.S. at 723。

このサブセクションでは、*Loper Bright*
および法令解釈の原則に照らして、CAA 第 202 条 (a) の最善の解釈は、単独の危険性認定において、地球規模の気候変動の懸念に基づいて GHG
排出について管轄権を主張することを EPA
に認めていないと提案する。
GHGが、一般の法全体にわたる定義において「大気汚染物質」として適切に分類されるかどうかに関わらず、「CAA第302条(g)に定める『大気汚染物質』について、EPAはCAA第202条(a)に基づき規制を行うことはできない。ただし、新規自動車のクラスまたはクラス群による当該大気汚染物質の排出が、『公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与する』場合を除く。」CAA第202条(a)項および関連規定の文言、構造、歴史は、この規定が「公衆の健康または福祉を脅かす大気汚染」を標的としていることを示しており、これは「地域的な曝露を通じて公衆の健康または福祉を脅かす大気汚染」を指します。したがって、「地球規模の気候変動に関する懸念を引き起こす6つの『均一に混合された』温室効果ガス（GHG）が、地球上の特定の地域に悪影響を及ぼす」と定義される「大気汚染」は、この基準を満たしません。さらに、この解釈は「重大な問題の原則」によって独立して確認され強化されると提案します。具体的には、重大な問題の原則が適用され、CAA第202条(a)に基づき、地球規模の気候変動懸念に対応して規制権限を主張するEPAの権限を排除すると提案します。少なくとも、議会は、機関に「特定の汚染物質の基準を定める」権限を付与することで、国家の地球規模の気候変動懸念への対応を決定する権限を*明確に*付与していません。

. . . 基準を定める」権限を付与した。
」を「定める」権限を付与したことは、EPAが「基準を定める」権限を付与したものと解釈することはできません。これらの根拠に基づき、および以下に説明する追加の手続き上の誤りおよび分析上の誤りにより、私たちは、危険性認定がEPAの権限を超え、撤回されなければならないと提案します。

1. CAA第202条(a)の適切な解釈

議会は、1965年の自動車汚染防止法においてCAA第202(a)条の条文を制定し、1970年のCAAおよびその後のすべての法改正において、 minor revisions
を加えた形で維持しました。CAA第202(a)(1)条の核心的な条文は、次のように定めています：

> 管理者は、この条の規定に従い、規則で定める（必要に応じて随時改正する）ものとし、新規の自動車または新規の自動車エンジンから排出される大気汚染物質の排出に関する基準を定めるものとする。当該基準は、管理者の判断において、公衆の健康または福祉を害するおそれがあると合理的に予想される大気汚染を引き起こすか、またはその原因となるものとする。[43]

1977年以来、CAA第302(g)条は、本法における「大気汚染物質」を「大気中に排出されるか、その他の方法で大気中に進入する大気汚染物質またはその組み合わせ」と定義している。[44]

[43] 42 U.S.C. 7521(a)(1)。
[44] 42 U.S.C. 7602(g)。なお、同法は「大気汚染」を別途定義していない。

CAA第302条(h)は、また、「福祉への影響」という表現は、「環境、財産、交通の危険、および経済的価値ならびに個人の快適さと福祉への影響を含むが、これらに限定されない」と定めています。[45]

EPAは、この法定言語は、規則制定において排出基準を定める際に、地方的または地域的な曝露を通じて公衆の健康と福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こすか寄与する大気汚染物質を特定し規制することを、規則制定の不可欠な一部として認めるものと解釈すべきであると提案している。この提案された解釈は、法文の文言と構造、2009年以前の法文の長期にわたる実施、および法解釈の原則（近因の原則を含む）と一致しています。この提案された解釈は、*マサチューセッツ州最高裁*の判決とも一致しています。同判決は異なる問題を扱っており、*判例拘束の原則*に基づき、EPAの権限と法解釈に関する同最高裁のその後の判決（*UARG*、*ウェストバージニア*、*ロバー・ブライト*）と調和して解釈されなければなりません。[46]

*危険な大気汚染。*EPA
CAA第202条(a)は、機関が、地域的または地域的な曝露を通じて公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こすか、または寄与する大気汚染物質の排出を規制する権限を付与するものとして解釈するのが最も適切であると提案する。本提案の目的上、私たちは「地域的な曝露」という表現を使用し、大気中の存在により公衆の健康と福祉に影響を与える大気汚染と、エンドアメンタメント・ファインディングで概念化されているように、大気中の存在のみによってではなく間接的に公衆の健康と福祉に影響を与える6つの「よく混合された」温室効果ガス（GHG）からなる「大気汚染」とを区別します。以下で説明する通り、この提案は、EPAを2009年以前のCAA第202(a)条の解釈に戻す効果を有する。

私たちは、CAA第202条(a)で用いられる「大気汚染物質」および「大気汚染」は、CAA第202条の残りの部分で他の目的のために特定された特定の空気汚染物質に準じて解釈されるべきである。これらのリストされた空気汚染物質は、大気汚染を引き起こすか、または大気汚染に寄与し、地域的な曝露を通じて公衆の健康または福祉に悪影響を及ぼすという共通の特性を持っています。CAA第202条は、炭化水素（HCs）、一酸化炭素（CO）、窒素酸化物（NO_x）、および粒子状物質（PM）を具体的に規定しています。これらの物質は、曝露（*例：*吸入や皮膚接触）を通じて健康や環境に害を及ぼすか、または曝露を通じて健康や環境に害を及ぼす大気汚染を引き起こすか寄与する性質を有しています（*例：*スモッグや酸性雨）。[47]
このパターンは、CAAで指定された基準汚染物質（CO、鉛、地表オゾン（O_3）、二酸化窒素（NO_2）、PM、および二酸化硫黄（SO_2）—
およびCAA第112条(b)(1)に定める有害大気汚染物質の初期リストに含まれる物質にも適用されます。[48]
私たちは、CAA第202条に基づき新規の自動車およびエンジンから排出される大気汚染物質の規制対象に、上層大気中の高濃度に基づく公衆の健康または福祉に間接的に有害な可能性のある物質を含めなかった点に重要な意義があると考えます。この顕著な除外は、CAA第202条(a)に基づく規制対象の大気汚染物質が、地域的な曝露を通じて公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こすか、または寄与する物質であることを示す結論を支持する。[49]

別の言い方をすれば、私たちは、
CAA第202条およびCAAの関連規定において特定された大気汚染物質は、大気*汚染そのもの*が、人間および環境への局所的または地域的な曝露を通じて、公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こすか、または寄与するものです。[50]
特定の規制対象大気汚染物質については、大気汚染物質そのものが危険な大気汚染であり、*すなわち*、大気汚染物質が大気そのものです。

健康や福祉に悪影響を及ぼす汚染。例えば、COは、十分な局所濃度で人体に有害であり、場合によっては致命的な影響を及ぼす可能性があります。[51]
他の規制対象大気汚染物質については、これらの汚染物質は、他の大気中の化学物質や日光などの環境要因と相互作用することで危険な大気汚染を引き起こします。*つまり*、大気汚染物質は、他の物質と組み合わさって危険な大気汚染を形成する成分です。例として酸性雨があります。SO_2などの大気汚染物質が、局所的・地域的に他の大気中の化学物質と相互作用し、酸性降水物を形成します。[52]

「大気汚染物質」の定義は
CAA第302条(g)における「大気汚染物質」の定義および未定義用語「汚染物質」「汚染」「大気汚染」の意義は、この解釈を支持しています。一般言語の観点から、汚染物質は「環境を汚染する有毒または有害な物質」であり、汚染は「環境への物質または物の有害な追加」です。[53]
大気汚染の定義も同様に、「汚染物質の環境への排出」に重点を置いています。
「大気。」[54]
中心的な概念は、汚染物質の追加であり、それは「接触または混合により不純または不潔にするもの」である。[55]
CAA第302条(g)はこれらの定義と一致しており、単に「大気汚染物質」とは「大気中へ排出されるか、その他の方法で大気中へ入る大気汚染物質またはその組み合わせ」と追加している。[56]
CAA第202条(a)と併せて解釈すると（最高裁がUARGで判断したように）、危険性と汚染の根本的な概念は、公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染（大気汚染物質によって引き起こされまたは寄与する大気汚染）が、地域的な曝露を通じて公衆の健康または福祉を危険にさらすものであるという結論を強化します。

「大気汚染」とは、
危険性判断で対象とされる「大気汚染」は本質的に異なる。その決定において、行政官は関連する「大気汚染物質」を6つの「よく混合された温室効果ガス（GHG）」とし、関連する「大気汚染」を「これらのGHGの混合物」と定義した。

---

[45] 42 U.S.C. 7602(h)。

[46] *Hohn* v. *United States,* 524 U.S. 236, 252–53
(1998)（最高裁の判決は、「最高裁が再検討するまで、その後の判例がその継続的な有効性に疑義を呈しても、拘束力のある先例として残る」）；*Rodriguez de Quijas* v.
Shearson/Am. Exp., Inc., 490 U.S. 477, 484 (1989)（同様の趣旨）。

[47] *例えば、*42 U.S.C. 7521(a)(3)(A)(i)、(b)、(g)、(h)、(j)、(k) *参照。*

[48] 42 U.S.C. 7412(b)(1)。

[49] 本前文のIV.A.2節で議論されたように、CAAにおけるGHGへの言及は、議会が各種の研究や助成金プログラムへの資金提供を承認した非規制的な文脈に限られています。このような言及を非規制的な解決策に限定する選択は、CAA第202(a)条の規制権限が、地球規模の気候変動に関する懸念を根拠にGHG排出を規制する権限を含まないという結論をさらに支持します。

[50] 例えば、他の規制対象大気汚染物質とは異なり、「CO2は無臭であり、視界に影響を及ぼさず、環境濃度では毒性効果はない」さらに、米国労働安全衛生局が設定した許容暴露限界値または認知タスクの性能低下を引き起こす値は、「22世紀末までのいかなる現実的な環境濃度値よりもはるかに大きい」2025年CWG草案報告書2頁を追加。

[51] 米国環境保護庁。（最終更新日：2025年4月11日）。一酸化炭素の室内空気質への影響：*https://www.epa.gov/indoor-air-quality-iaq/carbon-monoxides-impact-indoor-air-quality.*

[52] 米国環境保護庁（EPA）。（最終更新日：2025年3月4日）。酸性雨とは何ですか？：*https://www.epa.gov/acidrain/what-acid-rain*。

[53] ブラックの法律辞典 1403（第11版、2019年）。

[54] *同上。*

[55] アメリカ・ヘリテージ辞典（第5版、2022年）。

[56] 42 U.S.C. 7602(g)。

「人間による気候変動の根本原因であり、その結果生じる公衆の健康と福祉への影響を構成する。」74 FR 66516。CAA第202条および同法その他の規定で明示的に対象とされる大気汚染とは対照的に、GHGは、地域的な曝露を通じて公衆の健康または福祉を危険にさらすことはない。むしろ、危険性認定は、GHG「大気汚染」が全球的な気温上昇と海洋pHの変化*を引き起こし*、これらが、追加の要因の広範な範囲と組み合わさって、特定の地域において公衆の健康と福祉に悪影響を及ぼす可能性のある環境現象*を引き起こすことを*主張した。地球規模の気候変動に関する懸念に基づいてGHG排出を規制するには、CAA第202条に「原因となる、または寄与する」という文言を追加解釈し、同条が「公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こす、または寄与する大気汚染物質の排出」を含むものと解釈する必要があります。

この提案された解釈は、「原因」および「寄与」という用語の最も適切な解釈に基づいて支持されています。CAA第202(a)条の制定および改正において、議会は因果関係や近因の原則を含む背景的な法的原則に反する立法を行いました。[57] これらの「デフォルト規則」は、「法律自体に反対の明示的な規定がない限り、当然に組み込まれているものと推定される」[58] CAA第202(a)条の条文には、議会が通常の法的意味から逸脱する意図があったことを示す何らの記載もありません。一般に、損害が関連する行為と十分に密接な関連性を有しなくなった時点で、因果関係を合理的に導き出すことはできなくなります。私たちは、米国における新規自動車および新規自動車エンジンの排出物が、危険性判断で特定された有害な影響と、法的意味での「原因」または「寄与」に該当する十分な密接な関連性を有しないと提案します。危険性判断は、新規自動車エンジンの温室効果ガス（GHG）排出が大気中のGHG濃度に寄与するかどうかという問題と、大気中のGHG濃度自体が環境保護法（CAA）の規制対象となるかどうかという問題を分離することで、この問題を回避しました。

[57] *例えば、Bank of Am. Corp.* v. *City of Miami,* 581 U.S. 189, 201 (2017); *レクマーク・インターナショナル・インク対 Static Control Components, Inc.*, 572 U.S. 118, 132 (2014); *Univ. of Tex. Sw. Med. Ctr.* v. *Nassar,* 570 米国338頁、347頁（2013年）；*オークランド市対 ウェルズ・ファーゴ & Co.*, 14 F.4th 1030（第9巡回控訴裁判所 2021年）（全裁判官一致の判決）。

[58] *ナッサー事件*、570 U.S. 347。

公衆の健康と福祉を危険にさらす。詳細は第本前文のIV.A.1において、私たちは、そのような方法で調査を分離する法的根拠が法令に存在しないことを提案します。ただし、危険性および寄与を単独で検討する場合においても、私たちは、地球規模の気候変動に関する懸念は、CAA第202条(a)で用いられる「原因」および「寄与」の用語の範囲内に収まらないほど、不確実で、遠隔的で、介入要因や混同要因によって複雑に絡み合った因果関係を分析する必要があると考えます。この理解は、上記で議論された立場に依拠するもので、CAA第202(a)条および法全体は、通常の因果関係基準で分析可能な、地域的な曝露による有害な影響を伴う大気汚染を規制することを目的として制定されたものである。

この解釈を提案するにあたり、制限的な解釈が必要であることを指摘します。これは、不合理な結果を回避し、非委任原則との潜在的な衝突を避けるためです。議会は立法権を行政機関に委任できないため、行政機関に規制権限を付与する法規は、その行使を導く明確な原則を提供する必要があります。[59] CAA第202(a)条に基づく当庁の権限は、新規の自動車およびエンジンの一種または複数の種類による大気汚染物質の排出に関する「基準」を定めることですが、これは、行政長官がそのような大気汚染物質が公衆の健康と福祉を危険にさらす可能性が合理的に予見される大気汚染を引き起こすか寄与する基準を定める」権限は、環境保護庁長官が、そのような大気汚染物質が公衆の健康または福祉を危険にさらすことが合理的に予見される大気汚染を引き起こすか、または寄与することを確認する要件によって制限されています。当庁は、当該法規の最も適切な解釈は、この権限を「公衆の健康または福祉を危険にさらす原因となるか寄与する大気汚染」に限定するものと考えます。しかし、危険性判断で採用された解釈に従えば、CAA第202(a)条に基づく当庁の権限には、特に「危険性判断と因果関係または寄与の分析を分離する権限」と組み合わせた場合、明確な制限原則が認められません。

危険性判断の論理に従い、危険性認定において、いかなる「大気汚染物質」も、その排出量が *「de minimis」* を超える場合、当機関の権限および法定義務が発動され、当該排出が「大気汚染」に寄与し、さらにその大気汚染が、広義に定義された公衆の健康と福祉に悪影響を及ぼす可能性のある現象に寄与する場合、基準を定めることが必要となります。以下でさらに説明する通り、この論理に基づき、水蒸気（H_2O）の排出は規制基準を満たすことになります。これは、水が重大な危害を引き起こすことが言え、自動車やエンジンが非デミニミス量の水分を大気中に排出することで、その危害に「寄与」するからです。EPAは、水蒸気が自動車やエンジンから排出されるだけでなく、移動式および固定式のほとんどすべての排出源から排出される認識された温室効果ガスであるため、水蒸気排出基準を定める権限と法的義務を有します。この解釈は、CAA第202条(a)(1)を「基準を定める」ための「移動可能なライセンス」に実質的に変換するため、当件で提案される解釈は、法解釈の支配的な原則により忠実であると考えます。

さらに、提案された解釈は、2009年以前にEPAが採用していた、CAA第202(a)条および関連する法定危険性規定を、地域的または局地的な暴露を通じて公衆の健康と福祉に悪影響を及ぼす大気汚染に適用する長年の実践に戻すことになります。上記で指摘したように、私たちは歴史的にこの権限を、CAA自体で特定された汚染物質（NO_x、PM、HC、COなど）の基準を定めるために利用してきました。公衆の健康と福祉に悪影響を及ぼす局所的または地域的な曝露による大気汚染と、そのような直接的な影響のない温室効果ガス（GHG）濃度からなる「グローバルな大気汚染」との区別は、[CAA第209条に基づく] 免除要請の評価においても役割を果たしてきました。危険性判断においても、長官は、私たちは過去にCAA第202(a)条を「*より典型的な*局所的または地域的な大気汚染問題」に適用してきたことを認めています。74 FR 66538（強調追加）。私たちは、危険性認定において新たな分析アプローチを採用する際に、EPAが過去の慣行を適切に検討せず、最高裁の*Massachusetts判決*を根拠に、CAA第202(a)条が地球規模の気候変動懸念を理由とする大気汚染に対する排出基準の設定を認めるという主張に不当に依拠したと提案します。以下で議論するように、*Massachusetts判決は*、CAA第202(a)条に基づくEPAの規制権限の範囲を解釈していません。

[59] *例えば、グンディ対合衆国事件*、588 U.S. 128（2019年）。

[60] *例えば、次を参照のこと：*「カリフォルニア州自動車排ガス規制基準；カリフォルニア州の2009年およびその後のモデル年式の新規自動車の温室効果ガス排出基準に関するクリーンエア法の前提適用除外申請の却下に関する決定通知」、73 FR 12156, 12161（2008年3月6日）（カリフォルニア州の温室効果ガス（GHG）に関する免除請求を却下する）排出基準を却下した判決において、同法は「問題となっている汚染の異なる性質とグローバルな性質は、異なる概念的アプローチを必要とする）。

202(a)、および裁判所はその後、UARGおよび*ウェストバージニア事件*において、当裁判所の権限が法全体にわたる定義に該当する大気汚染物質を規制する権限を付与する特定の法定条項に依存することを明確にしている。

*マサチューセッツ州*最高裁判所は、温室効果ガス（GHG）が「大気汚染物質」に該当しないとの主張を退けました。その理由として、CAA第302条(g)において「大気汚染物質の物質またはその組み合わせ、物理的または化学的な物質を含む」という文言における「any」という用語の使用が、問題となっているGHGの組み合わせを包含するに十分な広範な意味を有するとの判断を示しました。549 U.S. at 530。この根拠に基づき、裁判所はEPAが「新規自動車からのこのようなガスの排出を規制する法的権限を有する」と述べました。同頁532。しかし、裁判所は、GHGを「大気汚染物質」の定義に含めることが、GHGがCAA第202条(a)に基づく規制の法定基準を満たすかどうか（すなわち、公衆の健康または福祉を危険にさらす大気汚染を引き起こすか寄与するか）を判断する必要があるかどうかについては決定しませんでした。むしろ、裁判所は意見書を次のように結論付けています。「控訴審でEPAが危険性判断を行う必要があるかどうかという問題には、当裁判所は判断する必要もなく、判断しない。」同判決書534頁。

*マサチューセッツ州*の判断と一致して、私たちはCAAを、法全体に適用される広範な閾値定義として「大気汚染物質」を定めたものと解釈し、その定義は、各適用される特定の規制権限を付与する規定の文脈において解釈され、その規定がEPAに当該権限に基づき大気汚染物質を規制する権限を付与するかどうかを判断するためのものであると提案します。CAA第202(a)条の目的上、これは、GHGがCAA全体としての定義に基づく「大気汚染物質」に該当する場合でも、新規の自動車およびエンジンからの排出物を規制するための法定基準を満たすまで、当庁は規制権限を主張できないことを意味する。要するに、GHGがCAA第302条(g)で定義される「大気汚染物質」であるか否かにかかわらず、公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与するかどうかという基準を満たす必要があります。

この理解はUARGにおいて、最高裁判所は「法全体における大気汚染物質の定義」と、その定義を法の規制規定に適用する点について区別しました。573 U.S. at 320。裁判所は、*マサチューセッツ判決*の判断を具体的に検討し、同判決が「*マサチューセッツ判決は*EPAの『GHGは同法のいかなる目的においても大気汚染物質ではない』という包括的な主張を拒否したものの、EPAの『GHGは法文の文脈を問わず、いかなる目的においても大気汚染物質でなければならない』という当時の包括的な立場を採用しなかった』*と指摘しました。同判決*（整理済み）。

要するに、私たちはCAA第202(a)は、地球温暖化に関する懸念を根拠にGHGを規制する権限を付与していない。なぜなら、当該条項は、公衆の健康または福祉を危険にさらすことが合理的に予見される大気汚染を引き起こすか、または寄与する大気汚染物質の規制を認めているに過ぎないからである。EPAは「その行動または不作為の理由を法令に根拠付けなければならない」*Massachusetts,* 549 U.S. at 535、および「議会が与えた権限のみを有している」*NFIB v. DOL,* 595 U.S. 109, 117 (2022)。この解釈を提案するに当たり、当裁判所は、当裁判所の措置は「法律の唯一の最も適切な意味」と一致しなければならず、法律の沈黙や曖昧さに基づく緊急の懸念に対応して権限を拡大することはできないことを指摘する。*Loper Bright,* 603 米国、400頁、411頁。当機関は、この提案された解釈、上記で示した理由付け、およびコメント提出者がこの解釈を支持または否定する追加の理由付けについて、コメントを求めます。

*事実認定と基準。*環境保護庁（EPA）さらに、CAA第202条(a)は、規制権限を行使するために必要な調査結果と共に排出基準を定めることを要求しており、規制措置を危険性評価手続と基準設定手続に分離するのではなく、一体として行うべきであると提案する。同法は、行政長官が「…新規の自動車または自動車エンジンから排出される大気汚染物質に関する基準を定める」と 規定し、これに続き、大気汚染物質の排出規制の義務の範囲を「その判断において、公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがあると合理的に予想される大気汚染を引き起こすか、または寄与する」大気汚染物質の排出に関する規制と定めています。私たちは、この法律の最も適切な解釈は、長官が新規自動車またはエンジンに対する排出基準を定める際、当該基準の対象となる新規自動車またはエンジンのクラスから排出される大気汚染物質が、公衆の健康または福祉を危険にさらすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与するかどうかを判断しなければならないことを要求するものと提案します。

危険性認定はこの法定条項の文言を、GHGに関するCAA第202(a)条のすべての潜在的排出源について、危険性および寄与を抽象的に認定しました。これにより、行政官は、議会が排出基準の制定に課した制限を排除し、機関の権限を大幅に拡大しました。この新たな権限の解釈により、EPAは、CAA第202(a)条（および既存の排出源の対応する規定）の対象となるすべての排出源からの排出物について、特定の排出源カテゴリーがもたらす危険性や、その特定の排出源カテゴリーが特定された危険性に果たす因果関係を評価することなく、抽象的な危険性認定を一度に発行することができるようになりました。EPAはその後、危険性判断を根拠に、新たな自動車およびエンジンの各種クラスに対する排出基準を定めるほか、異なる法的根拠に基づく多様な排出源に対して規制を課す際に、対象となる排出源を規制するために必要な判断や要因の評価を行わずに、排出基準を策定してきました。[61] 私たちは、議会がCAA第202条(a)を統合的な規制規定として制定した理由があり、同条の文言を有効に適用するためには、長官が危険性および原因または寄与に関する統合的な判断を行った場合にのみ排出基準を定める必要があると考えています。別の言い方をすれば、私たちは、管理者が危険性判断を行う際に、その判断に対応する排出基準を定めることなく危険性判断を行うことは許されず、逆に、法律で要求される排出源および大気汚染物質ごとの判断を行わずに排出基準を定めることも許されないと考えています。

この提案された解釈は2009年以前に環境保護庁（EPA）がCAA第202(a)条およびCAAの類似規定を実施した方法と一致しています。危険性認定において、長官は「通常、危険性認定と原因または寄与の認定は、CAAの各種条項（CAA第201(a)条を含む）に基づく基準案と同時提案されてきた」と認めています。74 FR 66501。私たちは、CAA第202(a)条に基づく当庁の過去の運用が、当該条項のより適切な解釈を反映しており、より大きな考慮に値すると提案します。最高裁は最近、このような考慮は「行政機関の解釈が当該条項の制定とほぼ同時期に発表され、かつ時間経過にわたり一貫性を維持した場合、特に正当化される」と説明しています。*Loper Bright,* 603 U.S. at 386.

[61] 本前文のII.C、VI.B、およびVI.Cの項を参照のこと。これらは、危険性認定に対するEPAの規則制定活動の要約を記載している。

EPAの危険性認定における歴史的な慣行から離れる際、行政官は「CAA第202条(a)の条文はこの問題について言及していない」と理由付けし、「CAA第202条(a)の具体的な指示の欠如により付与される手続上の裁量権を主張した」。74 FR
66501。私たちは、CAA第202(a)条は当該問題について沈黙していないと提案します。なぜなら、当該条項は、長官が特定の条件が満たされていると判断した場合に基準を定めることを求める統合的なプロセスを定めているからです。環境分野において多段階の審査を意図する場合、議会は通常、明示的にその旨を規定します。例えば、国家大気質基準（NAAQS）プログラムにおいて、CAAは、CAA第108条および第109条に基づきNAAQSを制定・改定する権限と、CAA第110条および関連条項に基づき州実施計画（SIP）の審査または連邦実施計画（FIP）の制定を通じてNAAQSを実施する義務を分離しています。[62]
特に適切な類推例は、清潔水法第303条(c)(4)で、行政長官の「この章の要件を満たすために改訂または新たな[水質基準]が必要であると決定する」権限と、そのような決定後「速やかに提案規則を策定し公表する」義務を対比しています。さらに、行政長官は「改訂または新たな基準を公布する」義務を負います。当該案を公表した日から90日以内に」と定めています。[63]
さらに、CAA第202条(a)が本件に関して曖昧または黙示的であっても、最高裁は最近、明確に「法文の曖昧さは、 行政機関への裁量権の実際の委任を示す信頼できる指標ではない」と判示しています。*Loper Bright,* 603
U.S. at 411.
環境保護庁（EPA）の基準設定権限を、その権限を行使する義務を発生させる事実認定から分離する措置は、危険性認定における分析を、私たちが提案する
これは、法律に反するものでした。危険性判断では、まず、地球規模の気候変動による公衆の健康と福祉への悪影響を予測し、その悪影響を世界中のすべての温室効果ガス（GHG）排出源に帰属させ、その後、別個に
米国における既存のCAA第202(a)条のソースから得られたデータを使用し、米国における新規の自動車およびエンジンが全球的な温室効果ガス（GHG）大気汚染に寄与していると判断しました。長官は、適応（気候変動の影響を軽減する調整）と緩和（CAA第202(a)条の規制と無関係な排出量および全球的なGHG濃度の削減）を範囲外と扱いました。74 FR 66512。
さらに、行政官はコストを考慮しなかった。これは、危険性認定が単独の措置として規制要件を課さないためであり、最高裁の*Whitman* v.
アメリカトラック協会事件（531）*の判決を根拠としました。*米国457（2001年）において、環境保護庁（EPA）は、清浄空気法（CAA）第109条に基づき、NAAQSの設定および見直しにおいてコストを考慮することはできない。74 FR
66515。また、長官は、気候変動による潜在的な有益な影響について、どの基準が適切であるか、または基準を設定すべきかどうかを検討しなかった。74 FR
66524（危険性に関する「リスクと利益」の比較を主張するもの）*参照。*

分離は、危険性判断に依拠して制定または改定されたその後のすべての基準にも影響を及ぼし、当庁が違法であると結論付けるべき方法において形成されました。EPAは、その後の規則制定において、危険性判断がCAA第202条(a)項のすべての源カテゴリーについて公衆の健康と福祉の危険性と寄与を特定しているため、関連する源カテゴリーについて具体的な判断を行う必要はないと主張しました。また、適応や緩和の影響を考慮せず、基準を定める際に、より最近の経験的データを踏まえて、危険性判断の危険性と寄与の分析が、対象の排出源カテゴリーに関して依然として正確であるかどうかを検討しませんでした。その結果、分離の決定により、EPAは温室効果ガス規制プログラムのコスト、効果、および継続的な適切性について、意味のある検討や公衆の意見聴取を行っていません。

私たちは、2009年の危険性判断がCAA第202条(a)の権限を援用して規制義務を意図的に発動した際に、これらの考慮事項が適切に反映されるべきであったと提案します。CAA第202条(a)(2)は明示的に、「本項の(1)に基づき定められた規制は、…本項の(1)に定める期間内に、…必要な技術の開発及び適用に十分な時間を確保するものとする」と規定しています。
(1)の規定に基づき定められた規制は、. . .」適切な時間を確保しなければならないと定めています。この適切な時間には、「必要な技術の開発と適用、
当該期間内の遵守コストに適切な考慮を払う」ことを定めています。
期間。[64] CAA
第202条(a)(1)は、管理者に「この条の規定に従って」基準を「規則で定める」権限を付与しており、独立した判断を別途認めていない。したがって、この項の(1)号に基づき行われるいかなる措置も、(2)号の考慮事項に服する。上記の法定条項を aside
として、最高裁*はミシガン事件において*、「行政機関の措置は、関連する要因を考慮した上でなされた場合のみ合法である」と説明した。576 U.S. at 750（*State Farm,* 463 U.S. at 43
を引用）。これには「少なくともコストへの一定の考慮」が含まれる。*id.* at
752。私たちは、行政長官がNAAQSプログラムと*最高裁の Whitman 判決に*類推適用し、危険性判断においてコストを考慮しなかった点で誤りがあったと提案する。CAA第202条(a)とは異なり、CAA第109条(b)の文言はコストや実施に関する言及を一切含まず、安全性と公衆の健康を保護するための十分な余裕にのみ焦点を当てている。また、CAA第109条(b)には、CAA第202条(a)に組み込まれた実施期間や技術的実現可能性の概念も含まれていません。さらに、CAA第202(a)条は、規定のトリガー条件が満たされた場合に排出基準を定める統合的な権限を定めているのに対し、CAA第109(b)条は、EPAが特定の基準を定めることを義務付ける強制的な言語を使用しており、その内容と実施方法は、同法の第1編のさまざまな規定で詳細に定められています。さらに、最高裁の*Massachusetts*判決は、EPAがCAA第202条(a)の権限を行使する際、単独の判断を発行するか、または行政長官がコストや実施上の懸念を考慮することを禁止するかどうかという問題には言及していない。むしろ、*マサチューセッツ判決はミシガン判決と*併せて解釈され、CAA第202(a)(1)条の文言は「法の他の部分と調和する実質的な効果を生じさせる」文脈で解釈されなければなりません。*UARG,* 573
U.S. at 321（*United Sav. Ass'n*
テキサス州対インウッド・フォレスト・アソシエイツ事件、484 U.S. 365, 371（1988年）。
危険性および原因または
*寄与。*EPAはまた、CAA第202(a)条が、機関が排出源からの排出が大気汚染を引き起こすか寄与するか、およびその大気汚染が危険を及ぼすかどうかを、これらの問題を分離して個別に検討するのではなく、単一の因果関係チェーンにおいて評価することを要求していると提案している。関連する検討事項は、新たな自動車のクラスまたはクラスから排出される大気汚染物質の排出が、

[62] 42 U.S.C. 7408、7409、7410 *参照。*

[63] 33 U.S.C. 1313(c)(4), (e)(4)(B)。各種安全な飲料水法（SDWA）と有害物質管理法（TSCA）の複数の規定は、リスクの評価と規制によるリスク対応のための多段階プロセスを、CAAに盛り込まれていない表現を用いて同様の形で定めています。

第202条。

[64] 42 U.S.C. 7521(a)(2)。

新規自動車エンジンからの排出物」が、長官の判断において、「公衆の健康または福祉に危害を及ぼすおそれがある大気汚染を引き起こすか、または寄与するか」である。この節で説明するように、排出物は、規制の基準を満たす十分な程度に、大気汚染がもたらす危険を引き起こすか、または寄与しなければならない。

危険性判断において、

管理者は、2つの異なる仮定に基づく2つの異なる判断を行った。第1に、管理者は、「大気汚染」を、上層大気中の6つの「よく混合された温室効果ガス」（CO_2、メタン、NOx、HFCs、PFCs、および$SF_{(6)}$

の6つの「よく混合された温室効果ガス」（GHG）の上層大気中の全球的な濃度の上昇が、全球的な気温上昇と海洋pHの変化に因果的な役割を果たし、これがさらに公衆の健康または福祉に悪影響を及ぼす環境現象に因果的な役割を果たすと主張されました。74 FR 66516.

第2項において、行政官は、新規の自動車およびエンジンから排出される「大気汚染物質」（同じ6つの「均一に混合された温室効果ガス」の組み合わせと定義されるもの）が「大気汚染」に寄与すると判断した。74 FR 66536.危険性判断書において、行政官は、CAA第202(a)条の排出源からの排出が、上層大気中のGHG濃度の上昇に関連する危険性に対して、*軽微な影響を超える*影響を及ぼすかどうかを検討していません。ましてや、EPAが規制の対象とする特定の排出源のクラスまたはクラス群からの排出がそのような影響を及ぼすかどうかを検討していません。

再検討の結果、私たちはもはや

危険性判断で採用されたアプローチが、CAA第202(a)条の文言およびCAAの構造と一致しているとは考えません。CAAは、異なる種類の排出源を規制するための異なる判断を行うことを要求し、そのような基準が満たされた場合に異なる規制ツールを認めています。例えば、CAA第111条(b)(1)(A)は、環境保護庁長官が、特定の固定発生源から排出される大気汚染物質が「危険な大気汚染に著しく寄与する」と判断した場合、その発生源からの排出を規制する権限を付与しています。[65]

この基準が満たされた場合、CAA第111条(b)(1)(B)は、EPAに対し、そのような排出源からのそのような排出を規制するため、性能基準を設定することを要求しています。この性能基準は、他の要件を含むほか、十分に実証された最良の排出削減システムを反映するものでなければなりません。

[65] 42 U.S.C. 7411(b)(1)(A)

practice.[66]

CAAは、使用中の車両、航空機エンジンを含む追加の主要排出源カテゴリーに対して、規制の基準と規制方式を明確に定め、さらに、米国に影響を与える国際的な排出物に対して、いつ、どのように対応すべきかを別途規定しています。危険性認定は、米国内のこれらの多様な異なる源から排出される総温室効果ガス（GHG）排出量および国際的な源からの排出量を、CAA第202(a)条で規制される移動源に帰属させました。ただし、これらの源のいずれについても必要な判断を行わず、CAA第202(a)条の源と比べて議会が承認する異なる規制ツールを考慮していませんでした。長官は、関連する「大気汚染」を6つの「よく混合されたGHG」の組み合わせと定義しましたが、CAA第202(a)条の規制対象源は、そのうち4つ（co_2、メタン、NO_x、HFCs）のみを排出していると判断しました。74 FR 66538。その結果、公衆の健康または福祉を危険にさらすとして特定された「大気汚染物質」には$PFCs$と$SF_{(6)}$が含まれましたが、CAA第202(a)条の排出源が規制基準を満たすとの結論の根拠となった「大気汚染物質」には含まれていませんでした。

EPAの当時の結論とは異なり

74 FR 66541で示されたEPAの結論とは異なり、その違いは重大です。なぜなら、$PFCs$とSF_6はCO_2の全球温暖化潜熱の何倍も高いと主張されているからです。[67]

危険性評価と原因または寄与の分析を切り離すことで、機関は法律が許可していない方法で異なるものを比較することが可能になりました。

危険性認定はまた、

「米国における『新規自動車または*新規*自動車エンジン』への貢献に関する分析を限定しない」と明記しています。これは、EPAのCAA第202(a)条の権限の対象となる唯一のソースであるためです。[68]

行政官は、上層大気中の温室効果ガス（GHG）の高濃度による危険性を分析する際に、すべての排出源を考慮したため、危険性分析には、長年または数十年間使用されてきた「新規」ではない外国製および国内製の車両からの排出量も必然的に含まれた。貢献度を分析する際にも、行政官は「全車両群」からの排出量推計を使用した。

[66] 42 U.S.C. 7411(a)(1), (b)(1)(B)。CAA第111条

また、指定された排出源カテゴリーにおいて新規と既存の固定排出源を区別し、既存の排出源に関する環境保護庁（EPA）の役割を、州が実施する排出ガイドラインに限定しています。42 U.S.C. 7411(d)。

[67] 米国環境保護庁。（最終更新日：2025年1月16日）。地球温暖化潜熱の理解：*https://www.epa.gov/ ghgemissions/understanding-global-warming-potentials*.

[68] 42 U.S.C. 7521(a)(1)（強調部分は追加）。

「特定の暦年における米国における自動車の排出量」ではなく、新規自動車およびエンジンの排出量を時間経過とともに推計すること。74 FR 66543。その決定は、絶対的な貢献度を桁違いに増加させました。これは、新しい車両やエンジンがより効率的で排出量が少ない傾向にあるためです。[69]

排出源からの排出データを分解する困難さは、いかに合理的なものであっても、法定文言から「新規」という用語を排除する根拠とはなりません。

また、分離する

危険性および原因または寄与の判断は、持続不可能な結果を招き、いかなる制限原則も欠如しています。この問題を説明するために、同じ論理を適用すると、EPAは新規の自動車やエンジンから排出されるもう一つの物質であり、強力な温室効果ガス（GHG）とみなされる水蒸気（H_2O）に対して排出基準を策定することが可能になります。大気中のH_2O濃度は、水蒸気自体は有害ではなく生命維持に必要不可欠であるにもかかわらず、雨による滑り転倒事故、溺死、作物、家畜、財産への損害（プール、川、洪水水などを通じて）を引き起こすことで、公衆の健康または福祉を危険にさらす可能性があります。単独で考慮した場合、CAA第202(a)条の排出源は、すべての人為的排出源から大気中の$H_{2}O$濃度の上昇に「寄与する」とされ、これらの水蒸気排出は、他の温室効果ガスに帰属されるものと同様の全球気候効果に「寄与する」と主張されています。CAA第202(a)条は、大気中の普遍的に存在し、自然に発生し、不可欠な成分である水蒸気に対して排出基準を定めることを想定していません。また、利害関係者はそのような規制を請求していません。これは、条文が排出が危険に寄与する程度を分析することを要求しているためです。水蒸気を規制する論理は荒唐無稽に思えますが、これはCAA第202(a)条に基づくGHGの規制に求められる同じ論理です。

さらに、私たちは次のように提案します。

危険性分析と寄与度分析を分離する決定と、行政官の判断をその結果として定められた基準から分離する決定を組み合わせたことは、法令と矛盾する分析を生じさせたことを提案します。危険性判断において、行政官は、二酸化硫黄の濃度について、軽微または*無視できる程度*を超えるものは、

[69] 新しい自動車およびエンジンと古い自動車およびエンジンとの比較における改善に関する追加の議論については、本前文のV節を参照してください。

CAA第202条(a)項の排出源による全球的な温室効果ガス（GHG）濃度の上昇への寄与は、規制をトリガーするに十分なものであった。これは、「気候変動問題の特有の全球的な特性が、より典型的な地域的な大気汚染問題に対処する場合に適切とみなされる排出量の割合よりも低い水準での寄与を支持する傾向がある」ためである。74 FR 66538。危険性認定では、行政長官がこのような認定を行う際に法律が求める基準を考慮しなかったため、温室効果ガス排出の特定された危険に対処する手段として、新規自動車の排出基準が効果的でないかどうかを検討しませんでした。この前文のIV.AおよびIV.Bで議論されたように、米国におけるすべての車両およびエンジンの温室効果ガス排出量をゼロに削減しても、温室効果ガス排出濃度または地球温暖化潜在力に科学的に測定可能な影響は生じない（2025年CWG草案報告書130頁）。[70]

危険性認定を発出することが規制義務を発生させ、環境保護庁のすべての独立した法定権限（CAA第202条(a)項だけでなく）に基づき、極めて厳格な措置がなければ、特定された危害に潜在的に測定可能な影響*を与えることができないことは*、当時予見可能でした。さらに、EPAは「カーボンリーク」を考慮していませんでした。これは「気候政策に関連するコストの理由により、企業がより緩やかな排出規制を有する他の国へ生産を移転する可能性があり、その結果、総排出量が増加する状況」を指します。[71]

外国政府は、カーボンリークが総排出量の増加を緩和したり、甚至いは増加させたりする可能性があり、これにより規制措置の主張される利益に重大な影響を及ぼすことを認識しています。[72]

したがって、これらの予見可能な結果を考慮しなかったことは、法定枠組みと矛盾し、以下でさらに説明するように、恣意的かつ裁量権の濫用であると考えます。

最後に、私たちは

行政官は、法定用語「危険にさらす」の文脈における意味を十分に検討せず、温室効果ガス（GHG）に関連する主張される危険を十分な厳格さで特定しなかったと提案する。新規自動車およびエンジンからの排出物。私たちは、CAA第202条(a)において使用される「危険にさらす」という用語が、公衆の健康または福祉の価値に対するいかなる予測される負の影響を単に意味するものではないと提案する。そのような解釈は、EPAの基準を定める権限に課された制約を実質的に無意味なものとし、通常の法令解釈の原則に違反し、憲法上の委任禁止の懸念を生じさせるからである。さらに、危険性評価と貢献度評価を切り離すことは、行政長官が「危険性」を否定するために、新規自動車およびエンジンの排出量が「*de minimis*」を超える温室効果ガス（GHG）排出量を含むと結論付けることを不当に可能にしたと提案する。たとえそれらの排出量が、いかなる意味でも危険に寄与しない場合でも。74 FR 66543（「貢献者は、その貢献がグローバルな問題に対する割合として測定された場合、通常見られる水準よりも小さい場合でも、自らの役割を果たさなければならない」と主張している）*を参照*。したがって、2009年にEPAが法定規定の解釈と適用においてこの点で欠陥があったかどうか、また、この問題が単独で、またはここに提示された他の根拠や理由と組み合わせて、危険性判断と新規自動車およびエンジンのGHG排出基準の撤回を追加の根拠とするかどうかについて、コメントを求めます。

2. 明確な議会承認の欠如

EPAはさらに、上記で示した解釈に加え、少なくとも「重大な問題の原則」に基づき、地球規模の気候変動問題への対応を決定するための「明確な議会の承認」が欠如していると提案しています。*ウェストバージニア州事件*、597 U.S. 723（*UARG事件*、573 U.S. 324より引用）。この

この節において、私たちは、当該措置で対処された地球温暖化問題および当該措置により発動された規制義務が、政治的・経済的意義が明白な重大な問題に該当するため、重大な問題の原則が危険性認定に適用されることを提案します。次に、私たちは、議会がCAA第202(a)条に基づき、環境保護庁長官に「新規の自動車およびエンジンの排出基準を定める」権限を付与した際、この問題を決めることを明確に承認しなかったと提案します。この根拠に基づき、私たちは、危険性認定およびその結果としての温室効果ガス排出基準が、私たちの法定権限を超えているため、撤回されるべきであると結論付けることを提案します。この結論は、

最高裁の*UARG*事件と*ウェストバージニア州*事件の判決は、*マサチューセッツ州の*判断と一致しています。マサチューセッツ州は、温室効果ガス（GHG）が「大気汚染物質」の定義に該当すると判断しましたが、大気汚染を引き起こすか、または大気汚染に寄与し、公衆の健康または福祉に危害を及ぼすことが合理的に予見される大気汚染物質を規制する当庁の権限の範囲を解釈しませんでした。

*重大問題の原則の適用の適用。*GHG を規制する EPA の法定権限の範囲を解釈した最近の判決において、最高裁判所は、機関が主張する「権限の歴史と範囲」および「その主張の経済的および政治的意義」が、「議会がそのような権限を付与する意図があったと結論付ける前に躊躇する理由」となることを強調しています。*ウェストバージニア州*、597 U.S. 721（*ブラウン&ウィリアムソン*、529 U.S. 159-60 を引用）、*UARG*、573 U.S. 324 も同様。規制スキームの構造を考察する通常の法令解釈の手段[73]として、あるいは非委任および権力分立の原則を実施する明確な表明規則[74]として捉えるかに関わらず、重要な問題に関する判例法では·議会に代わって重要な政策問題を決定する権限を主張する場合、「単なる妥当な文面上の根拠」以上のものを特定することが求められます。*同上*、723 ページ。

UARGにおいて、最高裁は主要な問題の原則に基づき、当裁判所は、大気汚染防止法（CAA）の「重大な悪化防止」（PSD）および第5条の許可要件に基づき、温室効果ガス（GHG）の排出を規制する当方の試みを、危険性認定で指摘された地球規模の気候変動に関する懸念を理由に却下した。573 U.S. at 311–13.[75]

裁判所は、EPAが「クリーンエア法（CAA）を解釈し、温室効果ガス排出量に基づいて固定発生源に対してPSDおよびタイトルV許可を要求したことは、その法定権限を超えた」とし、「PSDおよびタイトルVの文脈において、温室効果ガスを汚染物質として扱うことはできない」と判示しました。同判決書333頁。この結論に至る際、裁判所は、当裁判所が法令および関連する「調整規則」を解釈し、多くの排出源を規制の適用から除外した措置は、「明確な議会の承認なしにEPAの規制権限に莫大な変革的な拡大をもたらすため、不合理である」と判断しました。同判決書324頁。以前の「重大な問題の原則」を引用して

[70] Lomborg, B. (2016). Impact of Current Climate Proposals. *Global Policy,* 7(1) 109–118: *https://doi.org/10.1111/1758-5899.12295.*

[71] *カーボンリーク*. (2019). *欧州委員会 https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/free-allocation/ carbon-leakage_en.*

[72] *例えば、同上。*

[73] バイデン対ネブラスカ州、600 U.S. 477、507–21 (2023)（バレット判事、同意）。

[74] *ウェストバージニア州*、597 U.S. 735–51（ゴーサッチ判事、同意）。

[75] 42 U.S.C. 7470–92、7661 *以降を参照。*

先例について、裁判所は、「機関が、長年にわたる法律に『米国経済の重要な部分』を規制する予期せぬ権限を発見したと主張する場合、一定の懐疑的見方が必要である」と述べた。」と指摘し、「『経済的および政治的に重要な』広範な決定を機関に委ねる場合、議会は明確に表明すべきである」と述べた（*Brown & Williamson*、529 U.S.、159 頁）。

*ウェストバージニア州*では、最高裁判所は、CAA 第 111 条 (d) に基づく既存の発電所に対する GHG 排出ガイドラインを通じて、電力網を化石燃料の使用から転換しようとする当社の試みを、重要な問題に関する原則を適用して却下しました。597 U.S. at 711–15.[76]

裁判所は、規制権限の付与を解釈する場合、その調査には「議会が実際に、機関が主張する権限を付与する意図があったかどうか」という質問が含まれると指摘しました。*同上*、721ページ。裁判所は、「（行政機関が）主張する権限の歴史と範囲」およびその主張の「経済的および政治的意義」が、「議会がそのような権限を付与する意図があったと結論付ける前に躊躇する理由」となる場合に、重要問題原則が適用されると説明した。*同上*（*Brown & ウィリアムソン*、529 U.S. 159-60を引用）。このような場合、「三権分立の原則と立法意図の実務的理解の両方から、我々は、そこに潜んでいると主張される権限の委譲を「曖昧な法律の条文に読み込むことを躊躇する」ものであり、「その代わりに、機関は、主張する権限について「明確な議会の承認」を指摘しなければならない。*同上*、723 ページ（*UARG*、573 U.S.、324ページを引用）。この基準を適用して、裁判所は、CAA 第 111 条 (a)(1) および (d) に基づく排出制限を設定する当社の法定権限は、「当社の判例で要求される明確な権限とはほど遠い」と判示しました。*同上*、732 ページ。

*私たちは、危険性評価に関する*この判断は、最高裁が*UARG事件とウェストバージニア事件*で適用した「主要な問題の原則」を同じ理由から適用しています。環境保護庁（EPA）が、地球規模の気候変動への懸念に対応して規制権限を行使する管轄権を主張したことは、同庁が「長年存在していた法律から予期せぬ権限を発見したと主張し、その規制権限の『変革的な拡大』を意味する」とされたからです。'' *West Virginia,* 597 U.S. at 724（*UARG,* 573 U.S. 324頁）。私たちは、規制

[76] 42 U.S.C. 7411(d)*参照。*EPAは、CAA第111条(b)に基づき、新規および改築された化石燃料燃焼発電所に対するGHG性能基準を策定し、これによりCAA第111条(b)に基づき既存施設に対するガイドラインを策定する権限が触発されました。111(d)。新たな排出基準は、*最高裁の審理対象には含まれていませんでした。*

UARG*およびウェストバージニア州*で検討された措置は、一部、危険性認定に根拠を置き、*UARGにおける*PSD規則およびタイトルV規則ならびに*ウェストバージニア州*の既存の排出源排出ガイドラインが、危険性認定により発動された法的義務を果たすために制定された新規自動車およびエンジン向けの温室効果ガス（GHG）排出基準と、範囲、アプローチ、経済的影響の点で類似していることを提案しています。危険性判断における危険性と貢献に関する新たなアプローチの結果、当社のGHG排出基準は、地球温暖化問題に対応するためにGHG排出量の著しい削減が必要であるとの理論に基づき、ガソリン燃料車両から電気自動車への移行を加速し拡大することを義務付けています。[77]

私たちは、国家の車両 fleet を一種類の車両から別の種類へ移行することを義務付けることは、*ウェストバージニア州*で問題となっている排出ガイドラインと区別できないと提案します。これらのガイドラインは、電力生成手段から別の手段への移行を強制するように計算されています。

さらに、私たちは、米国議会が「米国における車両およびエンジンが使用するガソリンの量に関する決定を『行政機関の裁量に議会が『機関の裁量に委ねる』ことは極めて不合理である』と主張します。*ウェストバージニア州事件*、597 U.S. 729（*MCI Telecomms. Corp.* v. AT&*T Co.,* 512 U.S. 218, 231 (1994)）。

最高裁は、石炭火力発電に関する政策決定について、そのような政策決定は「基本的なかつ重大なトレードオフを伴う」ものであり、「議会はクリーンエア法（CAA）の他のいかなる部分においても、EPAに同様の権限を付与していない」と指摘した。*同上*。さらに、危険性判断が行われるまで、私たちは、燃料転換戦略を含むいかなる手段を通じてでも、地球温暖化に関する懸念に対応するために、CAA第202条(a)またはCAAの他の権限を適用したことはありませんでした。

この歴史は重要である。なぜなら、CAA第202(a)条は1967年以来実質的に同様の形で存在していたにもかかわらず、「EPAは、車両やエンジンの排出物を規制する多くの規則を発行していたにもかかわらず、そのような方法で規制したことはなかった」からである。*同上*。

議会がGHGを個別にまたは総体的に取り上げた場合、EPAにCAA第202条(a)に基づく「基準を定める」権限に相当する広範な規制権限を付与していません。HFCsに関しては、議会は2020年のアメリカ・イノベーション・アンド・マニュファクチャリング（AIM）法において、詳細な指示、スケジュールを含む包括的な段階的廃止計画を制定しました。

[77] 89 FR 27842, 27844。

実施要件を定めるとともに、一定の条件下で一部の用途を継続することを認めています。[78]

二酸化炭素$_{CO_2}$に関しては、議会は罰則ではなくインセンティブを採用し、排出量を削減する地下貯留を促進するため、税額控除を認めることで対応しました。[79]

メタンに関しては、議会は2022年インフレーション削減法（Inflation Reduction Act of 2022）を通じて2021年にCAAを改正し（IRA）によりCAAを改正し、特定の排出源に対して排出削減を時間をかけて促進する構造の廃棄物排出料金を設定するよう義務付けました。[80]

温室効果ガス（GHG）全般について、議会は規制ではなく、民間部門の行動変更を促進する非規制ツールを活用してきました。これには、IRAにおける追加の資金措置を通じたものも含まれます。[81]

私たちは、GHGを個別にまたは異なる規制アプローチを通じて対処する最近の立法の複数事例が、議会がこのような政策決定を経済的・政治的に重要であり、異なる問題に対応して制定された一般的な法定権限では十分に対応できないものと見なしていることを示唆していると提案します。

EPAは、議会がこれらの大気汚染物質ごとの対策と非規制措置を、地球規模の気候変動問題への適切な対応に関する継続的な全国的な議論の一環として、引き続き見直してきました。2025年7月4日、トランプ大統領は、議会が成立させた重要な新法「One Big Beautiful Bill Act（OBBB）」[82]に署名し、法律として成立させました。この法律は、IRAで採択された関連措置のいくつかを廃止し、EPAの温室効果ガス（GHG）排出関連資金プログラムの実施のための予算配分を撤回しました。

具体的には、議会は、メタン排出量課金の徴収を、元の法定徴収期限から10年間禁止し、CAA第132条および第135–38条に基づく助成金プログラムの管理のための資金を撤回するとともに、CAA第134条を廃止しました。同条には、助成金に適用される「温室効果ガス」の条項別定義が含まれていました。

[78] 公共法116–260、第S部、42米国法典第42編第7675条*以下に規定されています。*

[79] 26 U.S.C. 45Q。2020年、議会はまた、二酸化炭素貯留に用いられる注入井戸に関するSDWA許可手続きの改善を推奨するよう指示し、「クラスVI」許可手続きのための追加資金を交付しました。公共法116–260、第G部、第II章。

[80] 公共法117–169、42 U.S.C. 7436。

[81] *例えば、*公共法117–169（42米国法典第42編第7432条から第7438条。また、CAA第211条(o)(2)(B)(ii)は、EPAがRFSプログラムにおける生産量の設定に際し、再生可能燃料の生産と使用が環境に与える影響（気候変動を含む）を含む多くの要因を考慮するよう求めている。42 U.S.C. 7545(o)(2)(B)(ii)。

[82] 公共法119–21。

当該条項に定められたプログラム。[83]
私たちは、この立法は、広範な全国的な議論の産物であり、IRAの規定（それ自体が広範な全国的な議論の産物であった）の資金提供を改定し廃止するものであったことから、EPAが危険性認定において重要な政策問題を独自に解決しようとしたことは誤りであったことを示していると考えます。

議会は最近、
環境保護庁（EPA）が温室効果ガス（GHG）排出量に関する措置を複数承認しなかった。2025年5月19日、トランプ大統領は、議会が議会審査法（CRA）に基づき採択した決議を法律として署名し、2021年に大気清浄法（CAA）に追加された廃棄物排出料金を実施する当庁の最終規則を無効化した。[84]
また、2025年6月12日、トランプ大統領は、CRAに基づき議会が採択した3つの決議を法律として署名し、CAA第209条に基づきカリフォルニア州および参加州が自動車およびエンジンに対する温室効果ガス排出規制（ゼロ排出基準を含む）を施行することを認めた免除措置を無効にしました。[85]
これらの不承認決議は、EPAのGHG排出規制の経済的・政治的意義をさらに明確にし、議会がこのような重大な政策問題を自ら留保する意図を強化するものと提案します。*West Virginia,* 597 U.S. at 731–32 *参照。*

*提案される結論。*当方の
提案する「重大な政策問題の原則」が適用される場合、EPAは危険性認定およびその結果としての温室効果ガス排出基準において採用された新規なアプローチを実施するための「明確な議会の承認」を欠き、これらの措置を撤回しなければならないと結論付けることを提案します。*ウェストバージニア州事件*、597
U.S. at 723（*UARG,* 573 U.S. at
324より引用）。当裁判所は、CAA第202(a)条に基づく当裁判所の「基準を定める」権限が、地球温暖化に関する懸念に対応して規制を制定する権限、またはそのような規制を制定する際にガソリン車から電気自動車への移行を義務付ける権限を明確に付与するものではないと提案する。

*ウェストバージニア州*最高裁
は、当州の権限が「『最良のシステム』の適用を反映した排出量の上限を設定する」ものであると判示しました。

[83] 42 U.S.C.
7434(c)(2)（2022年）に定める最良のシステムを適用した水準」に設定する権限を有することを確認した。

[84] 公共法119–2；90 FR 21225（2022年5月19日）

2025年）。

[85] H.J. Res. 87；H.J. Res. 88；H.J. Res. 89；*参照 Diamond Alt. Energy, LLC* v. *EPA*, No. 24–7, slip op. at 4 n.1 (U.S. June 20,
2025)；大統領声明（2025年6月12日）：*https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/2025/06/statement-by-the-president/.*

「排出量削減が十分に立証された」という文言は、EPAが石炭発電からの移行を義務付けることで地球温暖化問題に対応する排出ガイドラインを発行する権限を明確に付与するものではなかった。
597 U.S. at
732。同様に、*UARG事件において*、裁判所は、PSDおよびタイトルVの権限を温室効果ガス（GHG）排出に拡大することはできないと判断しました。その理由は、これらの規定は「相対的に少数の大規模な排出源に適用されるように設計されており、重い実質的・手続的負担を負担できるものに限られ、合理的に拡大できない」からです。573 U.S. at 303。

私たちは、これらの事例がCAA第202(a)条に基づく当機関の権限の分析を支配すべきであると提案します。*ウェストバージニア州*の場合と同様、当機関の法定権限およびその権限を発動するために必要な事実認定は、危険性認定およびその後の規制で採用されたアプローチを明確に認めるものではありません。また、*UARG事件*と同様に、当機関の「特定の空気汚染物質の排出に関する基準を定める」という法定権限は、CAAの車両排出規制枠組みを地球温暖化対策に適用することを明確に認めていません。上記で説明したように、危険性判断は、新規の自動車およびエンジンからのGHG排出の影響に限定して検討したものではありません。むしろ、危険性判断は、世界中のすべての人為的GHG排出源に起因する気候変動の有害な影響の全体を審査し、CAA第202(a)条の規制対象源が、GHGを*最小限の*量を超えて排出することにより、そのような影響に寄与していると判断し、その規制権限を主張しました。この理解は、2009年以降のGHG排出規制の制定に一貫して反映されており、私たちはこの枠組みを固定発生源と航空機に関する独自の規制権限に適用するよう努めてきました。

マサチューセッツ州では、最高裁判所は、1990 年のCAA 改正において、議会が CAA 第 202 条(a)を再検討しなかったことを理由に、GHG
は「大気汚染物質」ではないという EPA
の主張を却下しました。
549 U.S. at 512–
13。裁判所は、その主張を裏付けるために*ブラウン・アンド・ウィリアムソン事件*を引用したことは不適切であると判断しました。なぜなら、同事件で争点となったタバコ製品の禁止とは異なり、「EPA
の管轄権は、そのような極端な措置には至らない」からです。*同上*、531
ページ。また、裁判所は、食品医薬品局（FDA）のタバコ製品に関する以前の声明とは異なり、「EPA
は温室効果ガスを規制する権限を否定したことはなく」、1998
年に、当裁判所がそのような権限を有することを示唆する覚書を発行したと認定しました。*同上。*

私たちは、*マサチューセッツ州*が、2003年の拒否決定における当方の立場（GHGは同法条のいかなる規定においても「大気汚染物質」に該当しない）を踏まえ、CAA第202(a)条に基づくEPAの権限の範囲について検討したり、解釈する理由がなかったと提案します。むしろ、私たちは*マサチューセッツ州が*、GHGがCAAから「カテゴリー的に」除外されているという私たちの立場を拒否し、4つのGHGがCAA第202(a)条の基準を満たすかどうかを判断するため、行政長官に差し戻したと考えています。*UARG,* 573 U.S. at 320。さらに、マサチューセッツ州の判断は、*ウェストバージニア州*と*UARGの*最高裁判決と併せて解釈されるべきであり、これらの判決は、CAA第202(a)条と類似する法定条項に重大な問題の原則を適用したものです。

202(a)に類似する法定条項に「重大な問題の原則」を適用した
最高裁の判決と併せて解釈されるべきであると主張します*マサチューセッツが*最初に重大な問題の原則を適用したかどうか、[86]
適用した場合、その分析がCAA第202(a)条の文言自体*および*UARGと*ウェストバージニアの判例*を踏まえてその意味を解釈する際に影響を与えるかどうかについて。
最後に、EPAの規則制定手続は、*マサチューセッツ州*で想定されていた排出基準に限定されていないと提案する。EPAが危険性認定に対する対応として行った規則制定手続が、電気自動車の義務付けを含むため、新たな重大な問題の原則の分析が必要かどうかについて、コメントを求める。

B. 提案された撤回に関する代替的な理由

代替案として、EPAは、CAA第202(a)条が新規の自動車およびエンジンに対する温室効果ガス（GHG）排出基準の制定を認めるものと解釈される場合でも、危険性判断は科学的記録に対して法的な規制基準を不当に適用したものであり、その根拠に基づき撤回されるべきであると提案しています。この項では、危険性判断の仮定、方法論、結論を揺るがすような、その後の法的および科学的進展を踏まえ、行政長官が現在、裁量判断を異なるように行使する理由をいくつか提案しています。

1. 気候科学に関する議論

行政官は、危険性判断の仮定と結論に関連する利用可能な情報、特に最も最近入手可能な科学的情報を含む情報を検討しました。

[86] 最近の最高裁の判決は、*マサチューセッツ州の*事例を、重大な問題の原則を適用するか否かの先例として引用していません。*例えば、ネブラスカ州*、600 U.S. 477；*ウェストバージニア州*、597 U.S. 697。

絶滅危惧判定、米国における温室効果ガス（GHG）濃度が公衆の健康と福祉に与える影響、および新規自動車およびエンジンからの国内排出量が全球のGHG濃度への相対的な寄与度。前述の通り、このレビューには、生態系と気候への直接的な人間の影響、二酸化炭素（CO_2）排出量に対する気候の反応、および生態系と社会への影響に関する実証データ、査読済み研究、および利用可能な科学的情報を分析した2025年CWG草案報告書が含まれています。[87]

管理官は、米国政府および関連する国際機関による利用可能な評価も考慮しました。これには、米国政府気候変動パネル（USGCRP）および国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が報告した第3次、第4次、第5次NCA、および国連IPCCのAR5とAR6を含む米国政府の報告書の評価を検討しました。管理者は、NCAに対する批判、特に第5次NCAに対する批判を検討し、これらの分析がOMBの情報品質ガイドライン88および大統領令14303「ゴールドスタンダード科学の回復」の透明性と信頼性要件と一致しているかどうかを確認しました。[89]

危険性認定自体

は、気候変動とその潜在的な影響に関する重大な不確実性を認め、次のように述べています。「将来の気候変動の影響の方向、規模、または速度に関する内在的な不確実性は、一部の変化が予想より大きくまたは小さくなる可能性、および予期しない結果が生じる可能性を開く。」74 FR 66524。具体的には、危険性認定は、以下の不確実性を特定しています（ただしこれらに限定されません）：気温上昇による寒冷関連死亡率の減少に伴う健康へのネット影響、74 FR 66497、

66526; アレルギー性疾患の増加

病原体媒介性疾患のベクター、74 FR

66498；食料生産と作物の収量、気候変動による潜在的な有益な影響の範囲を含む、74 FR

66498、66535；21世紀末の気温、74 FR

66519；1600年以前の気温記録、74 FR

66523；人為起源のエアロゾルの推定値と将来予測

およびその加熱または冷却効果、74 FR

66519；人間による気候変動が極端な気象現象の強度と頻度に与える影響の程度、74 FR

66531；および将来の車両の排出量（技術的、経済的、および独立した規制要因により影響を受ける可能性がある）、74 FR 66543。

予測される増加に関して

温室効果ガス（GHG）濃度と全球気温の予測は、2009年に最終化された「危険性判断」において依拠されたものですが、2009年から2024年までの実測データに照らすと、過度に悲観的であるように見えます。危険性判断は、2100年までに全球気温が1.8度から4 度上昇すると予測するIPCC AR4に主に依拠していました。この極めて広範で変動の大きい範囲は、公衆の健康と福祉に対する予期される危険の存在、範囲、および深刻度に必然的に影響を及ぼします。74 FR 66519。

しかし、前述の通り、IPCCの最悪ケース「ビジネス・アズ・アスール」シナリオは誤解を招くものとして批判されています（2025年CWG草案報告書16頁）。[90]

また、実証データは、2025年までの実際の温室効果ガス（GHG）濃度増加と対応する温暖化傾向が、IPCCのより楽観的なシナリオに沿って推移していることを示しています。（2025年CWG草案報告書18頁）。[91]

最近の科学的分析では、この乖離は、気候が自然プロセスを通じて大気中のGHGを再吸収する能力がより高いことによる可能性が指摘されています。陸上生態系は、CO_2濃度の上昇に対し、予想以上に高い感度を示しており、これは植物の成長が促進されることで、

大気からCO_2が除去される量が増加しています。これは、植物がCO_2を吸収し、自然のライフサイクルを通じて土壌に戻すためです。

同様に、海洋は、pHや海洋生態系（サンゴ礁を含む）への予想された負の影響を伴わずに、CO_2を吸収・処理する能力がより高いことが示されています（2025年CWG草案報告書6–9、18–20）。[92]

関連して、最近の経験的データと

分析結果によると、熱波による健康リスクを全球気温の上昇に帰属させた絶滅危惧判定は、過度に悲観的であったことが示唆されています。

熱波に対する一般の関心が高まっているにもかかわらず、データは国内の気温が1930年代にピークに達し、その後、相対的にほぼ安定して推移していることを示しています（2025年CWG草案報告書57～60頁）。さらに、都市化傾向の増加は、都市の熱を閉じ込め、局地的な低気圧層での自然の熱循環能力を阻害するなどの要因により、局地的な気温変化に寄与しています（2025年CWG草案報告書21～22頁）。危険性判断の仮定とは対照的に、データは引き続き、寒冷な気温による死亡リスクが、米国および世界全体において、集計レベルでははるかに大きな脅威であることを示しています（2025年CWG草案報告書112頁）。[93]

危険性判断では熱波のリスクが強調されましたが、行政官は当時、米国における相対的な利益とリスクに関する重大な不確実性が存在することを認めており、2009年以降のデータは、気候変動全体としてのバランスが

---

[87] 先ほど述べたように、2025年CWG草案報告書は2025年5月27日にEPAに提出され、本提案の策定において参照されました。EPAは、DOEがCWG草案報告書の更新版を公表し、追加情報と誤植の訂正を含む更新版報告書に対する公衆の意見を募集していることを理解しています。これらの追加情報と誤植の訂正は、本提案の策定においてEPAが参照しなかったものです。関係者は、DOEの取り組みの一環として、*https://www.energy.gov/topics/climate* 。でCWG草案報告書の更新版を確認し、コメントを提出することができます

[88] 67 FR 8452（2002年2月22日）。

[89] 大統領令14303、90 FR 22601（2002年5月29日）

2025年）。

[90] *参照：* Hausfather, Z. & Peters, G.P. (2020).排出量――「現状維持」のシナリオは誤解を招く。*Nature*, 577, 618–620: *https://doi.org/10.1038/d41586-020-00177-3*; Burgess, M.G. et al. (2021). IPCCのベースラインシナリオは二酸化炭素排出量と経済成長を過大評価している。*環境研究レターズ* 16, 014016: *https://doi.org/10.1088/1748-9326/abcdd2*; ピールケ, R., & リッチー, J. (2020). 気候研究と評価におけるシナリオの体系的な誤用. 社会科学研究ネットワーク. *SSRN: http://doi.org/10.2139/ssrn.3581777*.

[91] *参照* Hausfather, Z. et al. (2019). 過去の気候モデル予測の性能評価. *Geophysical Research Letters*, 47(1): *https://doi.org/10.1029/2019GL085378*; Scaffeta, N. (2023). CMIP6 GCMアンサンブルメンバーと全球表面温度の比較. *気候動力学* 60, 3091–3120: *https://doi.org/10.1007/s00382-022-06493-w*; McKitrick, R. & Christy, J. (2020).CMIP6対流圏層における広範な温暖化バイアス. *地球と宇宙科学* 7(9), e2020EA001281: *https://doi.org/10.1029/2020EA001281*; Karl, T.R. et al. (2006). *下層大気における温度傾向: 差異の理解と調和に向けたステップ*. 米国気候変動科学プログラム, グローバル変化研究小委員会.

[92] *参照：* Browman, H.I. (2016). 適用

海洋酸性化研究に対する組織的な懐疑論. *ICES海洋科学ジャーナル*, 73(3), 529.1–536: *https://doi.org/10.1093/icesjms/fsw010*; Clements, J.C. ほか（2022）。メタ分析により、海洋酸性化が魚の行動に与える影響において極端な「減少効果」が明らかになった。*PLOS Biology*, 20(2), e3001511: *https://doi.org/10.1371/journal. pbio.3001511*; フリードリヒシュタイン, P. ほか (2024).2024年全球炭素収支. *Earth System Science Data*, 14(4): *https://essd.copernicus.org/preprints/essd-2024-519*; Haverd, V. et al. (2020). 葉から全球観測に基づく予想を上回る二酸化炭素肥沃化効果. *Global Change Biology*, 26, 2390–2402:*https://doi.org/10.1111/gcb.14950*; Zeng, Z. et al. (2017). 過去30年間における植生生物物理フィードバックによる気候緩和効果. *Nature Climate Change*, 7, 432–436: *https://doi.org/10.1038/nclimate3299*.

[93] *参照：* Zhao, Q. et al. (2021). 2000年から2019年までの非最適環境温度に関連する全球、地域、および国別の死亡負担：3段階モデル化研究.*The Lancet Planetary Health*, 5(7): *https://doi.org/10.1016/ s2542-5196(21)00081-4*; Gasparini, A. et al. (2015). 高気温と低気温による死亡リスク：多都観察研究。 *The Lancet*, 386(9991), 369–375: *https://doi.org/ 10.1016/S0140-6736(14)62114-0*.

EPAがこれまで認識していたよりも大幅に、ネットベネフィットの方向で高いリスクであるか、または少なくとも信頼できる行動可能なリスクの根拠を確立するには不確実性が過大であるか、以下でさらに議論される通りである。

極端な気象現象に関して

イベントにおいて、絶滅危惧判定は、ハリケーン、洪水、山火事の頻度と強度の増加による有害な健康影響を予測しました。*例：*74 FR 66498。しかし、最近のデータと分析によると、公衆の注目と懸念が高まっているにもかかわらず、このような極端な気象現象は歴史的な最高値と比較して明らかに増加していないことが示されています（2025年CWG草案報告書65～72頁、111頁）。[94]

危険性判断における極端な気象現象に関する仮定と結論を再検討した結果、主張されている実証的根拠は、以前考えられていたよりも一般化されており、根拠が不十分であり、同じ程度の信頼性を与えるものではなくなっています。行政官はさらに、危険性認定で想定されたリスクの一部は、当時、適応策と緩和策を分析に組み込むべき信頼できる関連情報として考慮から除外した機関の決定に起因するものであると指摘しています。

私たちは、気象

イベントに関するデータと、機関が緩和策と適応策の情報を分析から除外した決定は、この点において危険性判断の結論を根本から揺るがすものである。

危険性判断書はまた

海面上昇と関連する気象・気候イベントによる公衆衛生と福祉への影響を特定しています。しかし、この点においても、最近のデータと分析は、少なくとも影響の観点からは、海面上昇の総量は最小限であったことを示唆しています。米国において、海面上昇が一部の国内地域で上昇し、他の地域で低下している（2025年CWG草案報告書75～80頁）。長官はまた、危険性判断において、海面上昇に関する適応策の分析を排除したことが適切であったかどうかについても疑問を呈している。2009年以降、沿岸地域では人口増加、インフラ開発、地方・地域計画の決定がダイナミックに進行し、異なる沿岸地域で異なる傾向を示し、州・地方自治体や民間団体はEPAの規制措置とは独立して異なる選択を行ってきました。適応策に関する分析の欠如、特に海面上昇に関する分析の欠如は、危険性判断における仮定と結論の合理性、正確性、信頼性に対する信頼を低下させます。

科学的記録を分析する困難さは

科学的記録の解釈は継続しており、科学的判断を行う際に最も信頼すべき手法の根本的な問題に及んでいます。危険性判断は一貫して、気候モデルが温暖化傾向、氷の融解、人為的な干ばつ、雪の減少、水生生態系の損傷、海洋温度と酸性度の増加を示したり予測したりしていると指摘しています。*例えば*、74 FR 66523、66532。

しかし、これらのモデルに入力されたデータは、不正確な仮定に基づいている可能性があります。（2025年CWG草案報告書14–22頁）。例をいくつか挙げると：北半球の冬季の積雪量は、危険性判断で使用されたモデルと一致して減少していません；海洋生物は地球の歴史を通じて海洋のpH変化に適応し、危険性判断とサンゴの減少予測に使用されたデータは、サンゴ礁生態系の予想外の成長を示す実証データによって支持されていません（2025年CWG草案報告書7–12頁、40–41頁）。[96]

さらに、危険性判断で依拠されたモデルは、米国コーンベルトにおける温暖化に関して誤っている可能性があります。最近の経験的データと予測トレンドの乖離（2025年CWG草案報告書32–47ページ）。

管理者はまた、

絶滅危惧判定における、気候変動に関する人間活動の影響の性質と範囲に関する扱いの不一致に懸念を抱いています。絶滅危惧判定は、気候変動による有害な影響の全てを温室効果ガス濃度の増加に帰属させ、温室効果ガス濃度の増加のほぼ全てを全ての源からの人為的排出に帰属させています。しかし、人為的排出の因果関係はこれらの現象の唯一の要因ではなく、関連する予測や結論は、追加要因を適切に反映するように割引されるべきです。さらに、最近のデータと分析は、気候変動による悪影響を人為的排出に信頼性を持って帰属させることは、従来考えられていたよりも困難であり、自然要因や都市化、地域的な人口増加などの他の人為的要因の役割に関する追加分析が必要であることを示しています（2025年CWG草案報告書14–22頁、82–92頁）。[97]

さらに、特に指摘されているように

上記の文脈において、管理者は、危険性認定が、地球温暖化に起因する予測される悪影響と、温室効果ガス（GHG）濃度の増加、特に二酸化炭素$_{CO_2}$濃度の増加が米国にもたらす潜在的な利益との間で適切なバランスを欠いていると懸念しています。CAA（清浄空気法）で規制される他のほぼすべてのガスとは異なり、$_{CO_2}$は人間、動物、植物の生命に不可欠であり、植物の成長に直接影響を与えることで、食料の価格と供給、米国の農業および関連産業の成功、公衆衛生と福祉の向上に寄与しています。

---

[94] *参照：* Masson-Delmotte, V. et al. (2021) Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. *Cambridge University Press: https://doi.org/10.1017/9781009157896;* Klotzbach, P.J. et al. (2018). 大陸部アメリカ合衆国のハリケーン上陸頻度と関連する被害：観測と将来のリスク. *アメリカ気象学会誌,* 99(7), 1359–1376: *https://doi.org/10.1175/BAMS-D-17-0184.1;* ホッジンス, G.A. ほか (2017). 北米とヨーロッパにおける大規模洪水の発生における気候変動による変動. *水文学ジャーナル,* 552, 704–717: *https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2017.07.027;* ウィーブルズ, D.J. ほか (2017). 気候科学特別報告書: 第4次全国気候評価報告書, 第1巻. *米国グローバル変化研究プログラム: http://doi.org/10.7930/J0J964J6;* ホッジンス, G.A. ほか (2017).気候変動による北米とヨーロッパにおける大規模洪水の発生変動. *水文学ジャーナル,* 552, 704–717: *https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.07.027.*

[95] *参照：* McKitrick, R. ほか（2012）. 「全球二酸化炭素排出量の長期予測：一人当たりアプローチを用いた不確実性の低減」. *Journal of Forecasting,* 32(5), 435–451: *https://doi.org/10.1002/for.2248.*

[96] *参照：* Connolly, R. ほか（2019）. 北半球の積雪量傾向（1967–2018）：気候モデルと観測データの比較. *Geosciences,* 9(3), 135: *https://doi.org/10.3390/geosciences9030135;* サンゴ礁の状態に関する2021/22年度年次報告書。グレートバリアリーフの2/3でサンゴの回復が続く、36年ぶりの高水準を達成。（2022）*オーストラリア海洋科学研究所：https:// www.aims.gov.au/monitoring-great-barrier-reef/gbr-condition-summary-2021-22.*

[97] McKitrick, R. (2013). 表面気候データにおける社会経済的シグナルの包括的検査. *気候変動,* 120(1–2), 95–107: *https://doi.org/ 10.1007/s10584-013-0793-5;* McKitrick, R. & ニーレンバーグ, N. (2010). 気候データにおける社会経済的パターン. *Journal of Economic and Social Measurement,* 35(3–4), 149–175: *https://doi.org/ 10.3233/JEM-2010-0336;* McKitrick, R. (2021). 最適フィンガープリンティングにおけるモデルの一貫性確認: コメント. *気候動力学,* 58(1–2), 405–411: *https://doi.org/10.1007/s00382-021-05913-7;* McKitrick, R. (2023). 気候指紋解析回帰における異方性ノイズ分散と相関説明変数を有する総最小二乗誤差. *Environmetrics,* 35(2), e2835: *https://doi.org/10.1002/env.2835;*McKitrick, R. (2022). 気候信号検出回帰におけるTLSとOLSの選択について. *Climate Dynamics,* 60, 359–374: *https://doi.org/10.1007/s00382-022-06315-z;* Connolly, R. et al. (2021).太陽は北半球の気温傾向にどれほど影響を与えたか？継続中の議論. *天文学と天体物理学の研究* 21(6), 131: *https:// doi.org/10.1088/1674-4527/21/6/131.*

産業、および米国が経済的・人道的な目的で世界中に大量の食料を輸出する伝統的な能力。最近のデータと分析によると、二酸化炭素$_{CO_2}$濃度のわずかな増加でも、植物の成長と農業生産性に大きな有益な影響を与えることが示されており、この利益は従来考えられていたよりもはるかに大きい（2025年CWG草案報告書6～7頁、104～09頁）。

行政官はまた、
危険性判断において、6つの「均一に混合された」温室効果ガス（GHG）を個別に分析せずに一括して考慮した決定を疑問視しています。74 FR
66537。2008年の事前通知（ANPRM）で指摘されたように、新車およびエンジンから排出される4つのGHGの排出量は時間とともに変動し、異なる傾向を示しており、それぞれが気候と自然環境との相互作用が異なります。しかし、危険性判断では、これらの4つのGHGを個別に分析せず、実際は自動車や自動車エンジンから排出されない2つの追加のGHGと共に集約し、これにより判断の透明性、信頼性、有用性を損なう結果となりました。私たちは、集団的に扱われた各GHGが異なる化学的性質を示し、自然環境との相互作用が異なり、排出プロファイルも異なることを提案します。例えば、新規自動車およびエンジンから排出される$_{CO_2以外の}$3つのGHGが、危険性評価と貢献度の最終結論に影響を与える方法で個別に扱われるべきかどうか、機関は分析していません。また、機関は、エンジンではなく空調装置から排出されるHFCsが、CAA第202条(a)または他の権限に基づき、危険性および寄与度の最終結論に影響を与える方法で個別に扱えるかどうかを分析していません。

最後に、長官は、
危険性評価において依拠された分析、具体的には2009年時点で利用可能であったIPCCおよびUSGCRPの評価報告書および2009年以降に公表されたそれらの報告書の改訂版は、プロセスと品質の観点から批判を受けています。最近、複数の市民監視団体が、過去のNCAおよびIPCC報告書と共通の基礎的な仮定と結論を共有する第5次NCA（NCA5）のプロセスと品質に関する懸念を表明しています。これらの団体は、NCA5が行政命令14303の要件を満たしておらず、連邦機関が公表する情報の品質、客観性、有用性、および信頼性に関するOMBガイドラインから逸脱していると指摘しています。

行政官はこれらの懸念を真剣に受け止め、これらの懸念の妥当性および、本措置で提案された代替案の最終決定に際してこれらをどのように考慮すべきかについて、一般からの意見を募集します。

2. 提案された結論この

危険性判断および最近入手可能な
最近入手可能な科学的情報、データ、および研究に基づき、行政官は、裁量判断の行使として、米国における新規自動車およびエンジンの温室効果ガス（GHG）排出が、地球規模の気候変動の形態で公衆の健康と福祉に危険をもたらすか寄与するとの結論を維持するための信頼できる情報が不十分であると判断する。この提案された結論は、行政官の法定基準を一体として分析するコミットメントと、科学的記録（分析の空白、不確実性、推測的な予測が過多であり、危険性認定を肯定的に結論付け、その結論に基づく排出基準を制定する根拠として不十分である）の両方によって支えられています。

上記で説明したように、行政官は危険性判断において、CAA第202(a)条が「手続上の裁量権」を付与し、規制を触発する判断と規制の検討を分離し、危険性分析と因果関係または寄与分析を分離する権限を付与していると主張しました。私たちは、行政官が現在、このような裁量権を異なる方法で行使し、EPAの規制権限の行使における信頼性、透明性、および公的責任を強化するため提案します。私たちは、危険性判断におけるアプローチの結果、行政長官の新規自動車およびエンジンに関する結論は、CAAで要求されるSAB審査の対象とはならず、公衆はリスクの検討と規制対応（潜在的な規制アプローチの有効性やコストを含む）を組み合わせた規則制定手続きに参加する機会がなかったことを指摘します。私たちは、CAA第202条(a)は一体として機能すべきであり、EPAの当該規定の運用は、時間軸で人工的に時間軸に沿って分離された異なる判断や規則制定に分割されない合理的な検討を反映すべきであると提案します。

さらに、私たちは、たとえ
中間的な法的な進展は、CAA第202(a)条に基づき、新規の自動車およびエンジンからの温室効果ガス（GHG）排出量の規制を排除するものではありません。しかし、これらの進展は、行政長官が現在の状況において、危険性判断において適用されたものよりもより慎重なアプローチを採用する合理的な根拠を提供しています。
最低限、*Loper Bright*判決は、EPAが法律の沈黙や曖昧さを根拠に、法律で明示的に付与されていない権限や裁量権を推論することはできなくなったことを確認しています。CAA第202(a)条が求める判断を行う際、行政官は、法律の文言、その文言の過去の実施状況、および2008年のANPRMで示された初期のアプローチに可能な限り忠実に従うことを選択するでしょう。私たちは、行政長官の新たなアプローチは、この提案された代替案で定められた枠組みと根本的に矛盾するため、危険性認定を撤回する必要があると考えています。

さらに、私たちは、
行政長官は、関連する科学的データおよび分析における継続的な不確実性を踏まえ、新規の自動車およびエンジンからの温室効果ガス（GHG）排出量がCAA第202条(a)項の規制基準を満たすかどうかを判断するための証拠が十分に信頼できるものとは認めないものとします。前文で説明したように、行政官は再検討プロセスの一環として科学的記録を再評価し、危険性判断で依拠した分析、危険性判断でなされた帰属決定、および危険性判断で設定された気候変動の予測される有害影響と有益影響のバランスについて、以前表明した程度の信頼性を不再有しています。

EPAは、2009年の危険性認定が提案されて以来、初めて2009年の危険性判断が提案されて以来、2009年の危険性判断以降に得られた新たな科学的情報と進展により、第202条(a)項の排出源からの温室効果ガス（GHG）排出が、公衆の健康または福祉を危険にさらす可能性が合理的に予想される大気汚染を引き起こすか、または寄与するとの肯定的な判断を支持する十分な科学的根拠が存在するか否かについて、コメントを求めます。これらの懸念に対応するため、迅速な行動が求められており、長官は、2009年の危険性判断を裏付ける仮定、予測、結論の継続的な妥当性に関する利害関係者の意見を期待しています。

さらに、EPAはコメントを募集しています
EPAがそのような判断を行う場合、

新たなコメント期間の必要性およびそのような判断を行うために必要な情報の範囲について、判断を行うかどうかを決定するため、EPAはコメントを募集します。EPAの意思決定を支援するため、私たちは、環境保護庁長官が危険性判断で採用されたアプローチを拒否する際に判断を行う際の裁量の範囲、および異なるアプローチを採用した場合の結果に関するコメントも募集します。また、危険性判断が行政法上の要件である「行政措置が合理的で合理的に説明されている」という点において不十分であった可能性のある、危険性判断のその他の側面に関するコメントも求めています。逆に、本提案で議論された法的・科学的進展を踏まえ、危険性判断で採用されたアプローチが依然として合理的な理由、および2022年と2010年の規則制定請求の却下がこの代替提案に与える影響（ある場合）に関するコメントも求めています。前述の通り、本提案で明示的に検討されていない追加の理由により、2022年と2010年の拒否が違法であったかどうかについても、コメントを募集しています。

V. 温室効果ガス排出基準の廃止に関する別個の根拠

本節では、EPAは、危険性認定の撤回または維持の決定とは無関係な理由に基づき、既存のGHG排出基準の廃止を提案しています。CAA第202(a)条は、危険性認定に基づく排出基準が効力を発する前に、コスト、車両またはエンジンの使用寿命、および「必要な技術」の可用性を含む追加要因を考慮するよう求めています。[98]
法令の言語と構造、および*マサチューセッツ州における*最高裁の明示的な留保に一致して、私たちは、危険性認定に対する対応として基準を設定する場合、または本ケースのように既存の基準を維持するかどうかを決定する場合、少なくとも政策上の考慮事項を反映させることができると結論付けることを提案します。[99]

具体的には、
軽・中型車両の排出ガス制御には「必要な技術」が存在しないことを提案します。なぜなら、このような車両からの温室効果ガス（GHG）排出量をゼロに削減しても、大気中のGHG濃度や地球温暖化率に測定可能な影響を及ぼさないからです。関連して、私たちは、大型車両およびエンジンの排出基準は、軽・中型車両の基準と組み合わせて考慮された場合でも、適用される。最後に、私たちは、GHG排出基準が、大気質、安全性、消費者の選択、経済的機会を改善する車両の入れ替えを減少させることで、CAAで定義される公共の福祉を損なう可能性があり、促進するのではなく、害を及ぼす可能性があることを提案している。

これらの提案のいずれかが
最終決定された場合、本前文の第VI節で提案されている関連するGHG排出基準の廃止の独立した十分な根拠として機能します。EPAは、本節の残りの部分で示されたGHG排出基準の廃止の代替提案根拠に関するすべての側面についてコメントを求めます。

A. 軽・中型車両において、特定された6つの「よく混合された」GHGの危険性を実質的に軽減する必須の技術は存在しません。

環境保護庁（EPA）は、軽・中型車両の温室効果ガス（GHG）排出基準を廃止することを提案しています。これは、この排出源カテゴリーにおいて、公衆の健康と福祉に危険を及ぼすとして特定された「大気汚染」を防止または制御する技術が存在しないためです。*具体的には*、大気汚染とは、危険性判断において公衆の健康と福祉に危険を及ぼすとして特定された、上層大気中のGHGの全球濃度*を指します*。CAA第202条(a)(1)は、新規の自動車およびエンジンは、排出基準に「完成したシステムとして」準拠するか、または「公衆の健康または福祉を脅かす大気汚染を防止または制御する装置を組み込む」ことにより準拠することができると定めています。[100]
CAA第202条(a)(2)はさらに、排出基準は「管理者が、必要な期間を定めて、必要な技術の開発と適用を可能にするため、当該期間内の遵守コストに適切な考慮を払った上で、その期間を経過するまで」施行されないものと定めています。[101]

この前文の他の部分で指摘されているように、
2022年の米国からの温室効果ガス（GHG）排出量は、世界のGHG排出量の11%を占め、2005年の23.5%から減少しました。[103]
米国運輸部門は2022年の国内GHG排出量の28%を占め、軽・中型車両が
米国運輸部門のGHG排出量の57%を占めた。[104]
これらを総合すると、最良の利用可能なデータによると、2022年に米国における軽・中型車両からの温室効果ガス（GHG）排出量は、世界のGHG排出量の約1.8%を占めていました。米国における軽・中型車両からのGHG排出量をゼロに削減すると、世界のGHG排出量が1.8%減少することになり、これは予測される温暖化傾向の約3%の削減に相当します(2025年CWG草案報告書130ページ)。[105]
ただし、これらの割合には、米国が絶対的な温室効果ガス排出量を削減している一方、中国などの他の国が大幅に排出量を増加させている傾向は反映されていません。[106]

1979年から
2023年までの期間（最も信頼できるデータが利用可能な期間）の地球温暖化傾向は、±15%の精度（または誤差範囲）で算出されました（*同上*）。地球温暖化傾向の3%削減は、科学的測定可能な閾値を大幅に下回っており、規制目的の信頼できる指標とはなりません。

上層大気中の温室効果ガス
濃度を米国における公衆の健康と福祉に対する関連する脅威と定義したことで、危険性認定は、議会がCAA第202条(a)に基づき提供した規制ツールでは、この問題を実質的に対処できないという問題を特定しました。特に、その措置は「関連する『大気汚染物質』」を6つの「均一に混合された」GHGと定義し、特定の排出源からより多くまたは少なく排出される可能性のある個々の大気汚染物質ではなく、GHGの組み合わせを指すものとし、効果的な防止・管理に適切な対象としました。74 FR
66537。「必要な技術」として認定され、特定された危険に測定可能な影響を与えるためには、エンジン設計または装置は、大気中に既に存在するGHG*を除去する必要*があり、その結果、新規自動車または自動車エンジンの排出基準として不再適格となる必要があります。

さらに、特定された危険に対応するための「必須
技術」は、少なくとも内燃機関からの排出を完全に転換する措置を必要とします。

---

[98] 42 U.S.C. 7521(a)(1)–(2), (a)(3)(B) *参照。*

[99] *マサチューセッツ州事件*、549 U.S. 534–35（「当裁判所は、差し戻し審において環境保護庁（EPA）が危険性判断を行う必要があるか、またはそのような判断が行われた場合、政策上の考慮がEPAの措置に影響を与える可能性があるかという点について、判断する必要はないし、判断しない。」）。

[100] 42 U.S.C. 7521(a)(1)。

[101] 42 U.S.C. 7521(a)(2)。

[102] 米国環境保護庁（最終更新：2025年3月31日）。「グローバル温室効果ガス概要」：*https://www.epa.gov/ghgemissions/ global-greenhouse-gas-overview.*

[103] 74 FR 66539。

[104] 米国環境保護庁。（最終更新日：2025年7月1日）。米国温室効果ガス在庫温室効果ガス排出量と吸収源：*https://www.epa.gov/ ghgemissions/inventory-us-greenhouse-gas-emissions-and-sinks.*

[105] *参照：*米国運輸部門の温室効果ガス排出量（1990–2022年）。（2024年）。米国環境保護庁 89 FR
11275（2024年2月14日）；世界エネルギー統計レビュー。（2024年）。*エネルギー研究所：https:// www.energyinst.org/statistical-review.*

[106] Crippa, M.
ほか（2023）。世界各国の温室効果ガス排出量。*欧州連合出版局：https://doi.org/10.2760/953322。*

内燃機関から電気自動車（EV）または他のゼロエミッション技術への転換。私たちは、この燃料転換の形態が、既存の固定発生源に対して試みられた世代転換アプローチと類似しており、*ウェストバージニア州*で違法とされたものと同様であると提案する。以下でさらに説明するように、米国でEVや他のゼロエミッション車両・エンジン技術への完全な転換であっても、世界全体のGHG濃度の上昇を信頼性があり意味のある形で削減することはできず、したがって、危険性判断で主張された気候変動のリスクを信頼性があり意味のある形で削減することはできない。米国における新規自動車およびエンジンの総温室効果ガス排出量に占める割合が比較的低いことを考慮すると、これらの排出源が温室効果ガス濃度および潜在的な影響に信頼できる影響を与えるためには、大気中から温室効果ガスを除去する必要があります。特に、外国の排出源の増加を考慮すると、この点は重要です。

EPAは、この
提案された根拠について、特に「必要な技術」の適切な解釈、汚染防止・制御の測定基準、および気候変動の傾向に対する測定可能な影響を判断するための科学的閾値に関する意見を求めています。

B. 重荷重車両において、6つの「よく混合された」温室効果ガスの特定された危険に対応する必須技術は存在しません。

同様の理由から、EPAは、危険性判断で特定された「大気汚染」を防止または制御する必要な技術が存在しないため、大型車両の温室効果ガス（GHG）排出基準の廃止を提案しています。大型車両は、米国運輸部門におけるGHG排出量に占める割合が、軽・中型車両よりもさらに低く、23%（軽・中型車両は57%）です。[107]
したがって、2022年の世界全体のGHG排出量のうち、大型車両が占める割合は約0.7%です。米国で全ての重車両がGHGを排出できなくなった場合、世界全体のGHG排出量は0.7%減少するだけです。前節で指摘したように、この低い数値は、温暖化傾向が±0.5℃の精度で決定されるため、測定可能な閾値を大幅に下回る温暖化影響に対応しています。

[107] 米国環境保護庁（EPA）。（最終更新日：2025年7月1日）。米国温室効果ガス排出量と吸収源のインベントリ：*https://www.epa.gov/ghgemissions/inventory-us-greenhouse-gas-emissions-and-sinks.*

マイナス15%（2025年CWG草案
報告書130ページ）。

EPAは、CAA第202(a)条に基づく異なる権限に基づき、軽・中型車両と大型車両を別々に分類し、各排出源カテゴリーに対する措置を個別に正当化する必要があります。ただし、自動車および自動車エンジンからのすべてのGHG排出量をゼロに削減した場合でも、気候変動の傾向に測定可能な影響を与えることはありません。グローバルなGHG排出量を2.5%削減しても、気候変動の傾向に*de minimisを超える*影響を与えることはなく、規制目的のための必要な技術を示すものではありません。

C. すべての自動車からのGHG排出量をゼロにすることは無意味です。

環境保護庁（EPA）は、同庁が危険性認定を行う際のimpacts
を考慮しなければならないとし、異なる規則内で文のの一部を恣意的に分離することはできないと提案しています。ここでは、この解釈は、当該規定により付与された規制権限が特定された危険に実質的な影響を及ぼさない場合、同庁はCAA第202条(a)(1)に基づき危険性認定を行う必要はないことを意味すると提案します。本節のAおよびBのサブパートで議論されたように、気候変動の影響に意味のある変化をもたらす必須の技術は存在しないことを提案します。AおよびBのサブパートの判断はCAA第202条(a)(2)の法定条項に基づくものでしたが、本サブパートはCAA第202条(a)(1)の法定条項に基づいています。

具体的には、
危険性判断を行うかどうかを検討する際、行政長官は、EPAのCAA第202条(a)(1)の権限が特定されたリスクを実質的に対処する能力を考慮すべきであると提案します。上記で指摘したように、危険性判断自体、米国における新規自動車およびエンジンからのGHG排出量が全球濃度への相対的な寄与は小さいことを認めており、最近のデータと分析は、その割合が2009年以降大幅に減少していることを示しています。
このような状況下では、新規自動車およびエンジンからのすべてのGHG排出を完全に排除しても、GHGの全球濃度上昇に起因するリスクを解決することはできません。私たちは、この無効性が、CAA第202条(a)が、文言と構造上、EPAが新規自動車およびエンジンからのGHG排出量に関する排出基準を定めることを要求するものでないことを示しています。さらに、EPAが危険性認定において、CAA第202条(a)項の規制対象者が「自らの役割を果たす」必要があると主張することで、この問題を回避しようとしたことは不適切であったと提案します。実際、危険性認定で主張された地球温暖化に関する懸念に意味のある影響を与えるのは、外国の排出量の劇的な削減およびCAAの他の規定に基づく国内排出源の削減のみであるからです。CAAはEPAに国際的な排出源を規制する権限を付与しておらず、同法は他の国内排出源に対しては、異なる要件と基準を課す別個の規制権限を定めています。

D. より高価な新車は、アメリカ人がより効率的で安全であり、温室効果ガス（GHG）の排出量が少ない新車を購入するのを妨げています。

環境保護庁（EPA）は、新規自動車および自動車エンジンに対する温室効果ガス（GHG）排出規制の廃止を提案しています。これは、規制による価格上昇が消費者の新規車両購入を抑制し、効率の低い車両が道路上で長く使用され続けるためです。[108]
GHG排出基準への準拠は、製造業者に新たな高価な技術の開発・導入を義務付けることが多く、これにより新規車両の価格上昇と消費者需要の減少を招きます。高価な新車は一部の消費者にとって購入が困難であり、これらの消費者は中古車市場に転向するか、古い車両の使用を継続する可能性が高いです。[109]

商用車に関しては,
多くの商用車所有者や商用車fleetオペレーターは、新車購入のタイミングを決定する際、総所有コストを考慮しています。総所有コストには、車両価格だけでなく、所有・運営コスト（*例：*サービス・メンテナンスコストや燃料コスト）など、多くの要因が含まれます。GHG規制が特定の車両カテゴリーに与える影響や、商用車購入者の考慮事項によっては、GHG規制の影響により新商用車の販売が減少する可能性があります。また、商用車所有者やフリート運営者は追加のコストを負担する可能性もあることに留意します

[108] このテーマに関する追加の議論は、85 FR 24174（2020年4月30日）*を参照してください。*

[109] 車両価格の上昇がフリート更新の鈍化に与える影響に関する議論は、85 FR 24626（2020年4月30日）に記載されています。

GHG基準に準拠するための継続的な義務（該当するモデル年次における試験や報告要件など）に関連するコストは、総所有コストには反映されるものの、必ずしも車両価格には含まれない点に注意が必要です。[110]

他の条件が同じ場合、
新車の価格上昇は、消費者が車両を長く保有し続けること、新車購入の延期、および車両の入れ替え率の低下を引き起こす可能性があります。これは、EPAの温室効果ガス（GHG）排出基準の目標およびCAA第202条(a)項の目的と矛盾します。車両の入れ替え率の低下は、古い車両が基準汚染物質や有害大気汚染物質を含む大気汚染物質を高いレベルで排出する傾向があるため、大気質に悪影響を及ぼす可能性があります。EPAが規制する物質です。[111]
EPAの2024年車両GHG規則に関しては、車両技術コストの大幅な増加が購入価格の大幅な上昇を招き、バッテリー電気自動車（BEV）と燃料電池自動車（FCEV）技術が消費者（軽・中・大型車両の購入者）の購買決定に与える影響が懸念されます。価格上昇と一部の消費者がバッテリー電気自動車や燃料電池自動車技術を拒否する可能性は、消費者が既存の車両を長く保有する傾向を強める可能性があります。車両は、技術進歩、通常の摩耗と劣化による技術の効果低下、基準汚染物質と有害大気汚染物質に関する最近の規制の厳格化により、各モデル年ごとに大気汚染物質の排出量が減少する傾向にあります。

これらの理由から、EPAは深刻な
懸念を抱えています。その懸念とは、GHG基準が価格上昇と車両の入れ替え率低下により大気質を悪化させている可能性があることです。私たちは、この廃止の根拠に関する意見を求めています。特に、車両の入れ替え率の経済性、GHG排出基準を維持することの相対的な効率性と排出削減効果、

新車、変更のモデル化

車両基準汚染物質および大気有害物質の排出量ならびに上流排出量の変化、大気質の変化（オゾンおよび粒子状物質を含む）の潜在的な変化のモデル化、および基準を維持することで車両の入れ替えが鈍化する可能性と、その大気質への潜在的なコストの比較

[110] 本前文のVI.C項を参照のこと。同項では、大型車両およびエンジンの温室効果ガス（GHG）規制要件および遵守義務に関する議論が記載されている。

[111] 車両価格の上昇が車両の入れ替え速度の鈍化に与える影響、およびその結果としての排出量増加に関する議論は、85 FR 24186 および
25039（2020年4月30日）に記載されています。

温室効果ガス排出基準を維持することの利益について、コメントを求めます。

さらに、EPAは、低価格の新車が増加することは、車両の安全性と消費者の選択を促進することで公共の福祉を向上させることを指摘しています。新車は、NHTSAが新たな懸念に対応し、安全技術の発展を反映させるため、継続的に更新される連邦自動車安全基準（FMVSS）をすべて満たす必要があります。
製造メーカーは、これらの安全基準を満たすために技術を導入し、規制で義務付けられていない最新の安全機能も搭載する場合があります。NHTSAは、新しい車両がより優れた安全機能と設計を備えており、古い車両と比較して衝突時の死亡者数と負傷者数が減少していることを確認しています。[112]
車両の入れ替えが遅れると、ドライバーと乗客のリスクが高まり、新しい車両が提供する安全上の利益の実現が遅れる可能性があり、これにより、EPAの温室効果ガス（GHG）基準を動機付ける地球規模の気候変動の影響よりも、公共の福祉に直接的な悪影響を及ぼす可能性があります。

さらに、EPAは
車両を所有する能力は、従業員、消費者、地域社会の一員として経済的自由を享受し、社会に参加するための重要な手段です。
交通の移動性は経済的・社会的移動性に不可欠であり、米国全土の都市部およびほぼすべての非都市部コミュニティにおいて、乗用車の代替手段はほとんど存在しません。基準に準拠した新車および既存車の製造時の価格を引き上げることで、当社のGHG排出基準は、一部の人々が車両所有の恩恵にアクセスするのを妨げる可能性があります。例えば、EPAの2024年車両GHG規則では、EPAは車両技術コストの著しい増加を予測し、これが消費者への価格上昇として転嫁されると推定しています。[113]
さらに、2025年OBBBは
IRAの30D新規クリーン車両税額控除

2025年末まで（IRAではこの税額控除を

[112] 米国運輸省、国家道路交通安全局。車両の安全性が数十年間でどのように改善されたか：*https://www.nhtsa.gov/how-vehicle-safety-has-improved-over-decades*。

[113] このテーマに関する議論については、2027年以降モデル年の軽・中型車両向け多汚染物質排出基準最終規則RIAの4.2章を参照。*https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockey=P1019VPM.pdf*、および「大型車両の温室効果ガス排出基準：第3段階最終規則RIA」の第3章を参照。*https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P101ABVT.PDF?Dockey=P101ABVT.PDF*を参照してください。

2032年）。この重大な変更は、リース車両を含む多くの新規バッテリー電気自動車、プラグインハイブリッド電気自動車、燃料電池自動車の有効価格を上昇させるでしょう。

EPAは、これらの点に関するコメントを募集しています。追加の根拠、特にCAA第202条(a)に基づき排出基準を制定または改正する際、このような公共の福祉に関する考慮事項が考慮されるべきかどうかに関するものを含む。この序文で以前に指摘したように、議会はCAA第302(h)条において「福祉への影響」を広く定義し、輸送への危険、経済的価値への影響、および個人の快適性と福祉への影響を含むが、これらに限定されないものと定めています。42 U.S.C.
7602(h)。私たちは、CAA第202(a)条における「公衆の健康または福祉への影響」への言及に組み込まれたこの法定言語をどのように適用すべきかについて、コメントを求めます。さらに、一般論として、危険性認定とそれによる規制が、危険性認定とそれによる規制自体から生じる公衆の健康と福祉への害を含む「不利益」をもたらしたかどうかについて、コメントを求めます。

VI. 温室効果ガス排出基準の廃止案

本前文のIV.AおよびIV.Bで提案されている危険性認定の廃止、本前文のVで追加された考慮事項、および本前文のIIIで議論された法的権限に基づき、EPAは、軽乗用車、中型乗用車、大型乗用車、および大型エンジンに関するすべてのGHG排出基準の廃止を提案しています。これには、2009年の危険性認定で「問題となる大気汚染物質」として特定された、上層大気中の濃度上昇が確認された6つの「均一混合GHG」のうち4つのサブセットに関する排出基準が含まれます。これらの物質は、実際にこれらの車両および
エンジンから排出されるもの—CO、NO、メタン、および
$_{2}$ $_{2}$
HFCs（ハイドロフルオロカーボン）および温室効果ガス基準の遵守規定。これらの提案された変更は、最終規則の有効日前に製造が完了したモデル年（MY）を含む、すべてのMYの車両およびエンジンに適用されます。

提案された改正案に基づき、
製造者は、車両およびエンジンの排出ガス制御情報ラベルを更新するため、既に生産プロセスを変更している場合があります。製造者はまた、エンジンおよび車両に付属する保証書の内容を既に改訂している可能性があります。さらに、この

提案された措置は、最終的に施行された場合でも、タイミング上の懸念が生じる場合、製造者が直ちに適応することを要求しません。提案するGHG排出基準の廃止とは異なり、この提案された措置は柔軟性を高め、特定の技術的対応を義務付けません。
製造者は、EPAの温室効果ガス（GHG）基準から生じる車両技術構成の制約を受けず、ガソリン、ディーゼル、代替燃料、プラグイン電気自動車を含む多様な技術を自由に製造することが可能です。さらに、当社は、規制で要求される水準を超える保証を継続して提供する製造業者からの要請を承認する十分な法的権限を有しており、提案された規制で要求される水準を超える排出制御に関する情報を排出制御情報ラベルに記載することを承認する権限も有しています。したがって、この廃止措置が提案通り最終決定された場合、製造業者に重大な遵守上の困難が生じるとは予想していません。

この前文のVI.A項では、CAA第202(a)条に基づくGHG排出基準の廃止案が、現在基準の対象となっている当事者に対する規制体系全体に与える影響について説明しています。この項およびこの前文の他の部分で説明するように、私たちは、基準物質または有害大気汚染物質の排出基準を再検討または実質的に改訂する、または

規制規定の見直しを提案するものではありません。さらに、この提案措置は、CAA第209(a)条またはEPCAおよびEISAに基づく自動車およびエンジン排出基準に関する連邦の優先権に影響を及ぼすものではありません。これには、

温室効果ガス（GHG）に関する連邦法の優先権には影響を及ぼしません。

本前文のVI.B項では、軽車両（LD）および中型車両（MD）プログラムおよび当該プログラムに関するGHG規制の改正案について説明しています。本前文のVI.Cでは、大型車両（HD）エンジンおよび車両プログラムと規制変更案を説明しています。本節で説明されたすべての変更案についてコメントを求めます。これには、GHG基準の廃止に伴い削除すべきエンジンおよび車両に関する追加の規制規定、または廃止または改正を提案していない関連しない基準を実施するために維持すべき規制規定も含まれます。公衆の参加を促進するため、当省は本前文の規制の変更をすべて赤線で強調したテキストを含みます。[114]

EPAのエンジンおよび車両プログラムは、連邦規則集（CFR）第40編に規定されています。具体的には、軽・中型車両の基準設定部分は40 CFR第85編および第86編に、大型エンジンに関する基準設定部分は40 CFR第1036編に、大型車両に関する基準設定部分は40 CFR第1037編にそれぞれ規定されています。各基準設定部分は、エンジンまたは車両の認証に必要な排出基準、関連要件、および適合規定を定める規制を含んでいます。この節およびこの前文の他の部分で説明するように、EPAは、EPCAおよびEISAに基づく法定義務を果たすために、NHTSAのCAFE基準および燃料消費量表示への準拠を証明するために必要な、軽車両プログラムの測定手順、報告要件、およびクレジット規定を維持することを提案しています。これらの要件の変更は、この規則制定の適用範囲外とみなされ、必要に応じて今後の規則制定においてこれらの規定の変更を検討する可能性があります。さらに、本節および本規則の他の部分で説明するように、基準汚染物質の排気ガス排出量（すなわち、窒素酸化物（NO(x)）、炭化水素（HC）、粒子状物質（PM）、および一酸化炭素）に関する排出基準または適合規定を再検討または実質的に改訂する提案は行っていません。

(CO)）、大気有害物質排出、または蒸発性および給油時の排出物を含む。これらの問題[115]は、適切と判断される場合、今後の規則制定において検討される可能性があります。

A. 提案された廃止の適用範囲と影響

EPAは、当社の本前文のIII.A、III.B、およびIVの項で定められた基準に基づく、軽・中型車両および重型車両・エンジンのGHG排出規制プログラム。これらの代替案のいずれかが最終決定された場合、既存の新型自動車および新型自動車エンジンのGHG規制を廃止するための十分な根拠を提供します。IV.Aの項で定められた危険性認定の廃止案を最終決定することは廃止の十分な根拠がないため、廃止を提案しません。これは、EPAがCAA第202(a)条に基づき、地球温暖化に関する懸念を根拠に排出を規制する法的権限を欠いているためです。第IV.B節に定める危険性認定の廃止案を最終決定することは、廃止の十分な根拠を提供します。これは、長官が、CAA第202(a)条に基づく規制の基準を満たすための科学的証拠が不確実であるとの結論に達するからです。また、第V節に定める提案された理由を最終決定することは、単独または組み合わせにより廃止の十分な根拠を提供します。なぜなら、EPAは、当社の温室効果ガス排出基準が公衆の健康と福祉を促進せず、施行できないと結論付けるからです。

このNPRMで提案されている廃止は、40 CFR第85条、第86条、第1036条、および第1037条に規定される温室効果ガス（GHG）排出基準に関する規制規定に限定され、40 CFR第600条および第1039条に規定される新規自動車およびエンジンに関する関連しない排出基準については、 minor conforming adjustments（軽微な整合性調整）が施されます。本節のBおよびCサブパートで詳細に説明されているとおり、本NPRMは、基準汚染物質または大気有害物質の排出基準の見直しを提案するものではありません。EPAは、これらのプログラムに関する規制規定の見直しを、別途の規則制定手続きにおいて再検討し、提案する可能性があります。

同様に、このNPRMは、

または、NHTSAのCAFE基準またはEPAのEPCAおよびEISAの施行に関するすべての規制規定を廃止することを提案しています。したがって、これらの異なる規制プログラムの内容に関する公衆の意見は、本規則制定の適用範囲外として考慮しません。

このため、提案されている廃止は、GHGに関する連邦の優先権には影響を及ぼしません。

EPCA（EISAにより改正されたもの）に基づき、燃料効率基準に関するもの。EPCAは、この章に基づき定められた平均燃料効率基準が有効な場合、州または州の地方自治体が、この章に基づく平均燃料効率基準の対象となる自動車に関する燃料効率基準または平均燃料効率基準に関連する法律または規則を制定または施行してはならないと定めています。[第116条]

ただし、基準が同一である場合、または州または地方自治体の使用のために取得された車両にのみ適用される場合を除く。[117]

この措置が最終決定された場合、燃料消費基準の再検討または改定、またはEPAの法定役割（共同管理に関するもの）の変更は行われない。

---

[114] 議事録へのメモ EPA–HQ–OAR–2025–0194「2009年危険性判断の再検討および温室効果ガス車両基準に関するEPAの提案規則の赤線版」。2025年8月。

[115] 本規則案では、NO_X、HC、PM、およびCOは、いずれもCAA（大気清浄法）における基準汚染物質であるか、または基準汚染物質であるオゾン（O_3）およびPMの前駆物質であるため、総称して「基準汚染物質」と記述される場合があります。

[116] 49 U.S.C. 32919(a)。

[117] 49 U.S.C. 32919(b)から(c)まで。

そのような基準（NHTSAのCAFE基準を含む）を再検討または修正することはありません。

提案された廃止は、新規自動車およびエンジン排出基準に関する連邦の優先権にも影響を及ぼしません。CAA第209(a)条は、「この部分の対象となる新規自動車または新規自動車エンジンからの排出物の制御に関する基準を、州またはその地方公共団体が制定または施行しようとすることを禁止する」と規定し、これには「認証」、「検査」または「承認」要件「当該車両またはエンジンからの排出物の制御に関するもの」が含まれます。[118]
現在、GHG排出基準の対象となっている新規自動車およびエンジンは、CAA第2条の対象となるため、引き続きCAA第2条の適用を受けます。「検査」または「承認」要件を含む「排出物の制御に関する」基準を制定してはならないと定めています。[118]
現在のGHG排出基準の対象となっている新規自動車およびエンジンは、CAA第II部に引き続き適用されるため、当該法律は「州または地方の『排出物の制御に関する』基準」を「いかなるものも」排除し続けます。関連して、CAAはGHG排出に関する連邦の普通法上の請求を継続して排除する。これは「議会がEPAに、そのような排出を規制するかどうかおよびその方法を決定する権限を委任した」ためである。

Am. Elec. Power Co. v. *Connecticut,* 564
米国法典第410条、第426条（2011年）。当庁は、環境保護庁長官の判断において、公衆の健康または福祉に危害を及ぼすおそれがあると合理的に予想される大気汚染を引き起こすか、または寄与する大気汚染物質について、排出基準を定める権限を保持する。本措置で提案される廃止の根拠は、行政長官が本意見書で説明するように、CAA第202(a)条に基づく規制要件を満たす場合、新規の自動車またはエンジンからの二酸化炭素（CO_2）、メタン、窒素酸化物（NO_X）、ハイドロフルオロカーボン（HFCs）、パーフルオロカーボン（PFCs）、または六フッ化硫黄（SF_6）の排出を規制する権限を排除するものではありません。上記のとおり、EPAが提案された廃止を最終決定した場合、またはCAA第202条(a)またはCAAの他の特定の規制規定に基づき温室効果ガス（GHG）の排出を規制する権限がないと判断した場合、CAAの先取効力の継続に関するコメントを求めます。

EPAのエンジンおよび車両に関するプログラムは、連邦規則集（CFR）第40編に規定されています。具体的には、軽・中型車両の基準設定部分は40
CFR第85編および第86編に、大型車両の基準設定部分は40
CFR第86編にそれぞれ規定されています。大型エンジンに関する基準設定部分は40
CFR第1036部に、大型車両に関する基準設定部分は40
CFR第1037部に位置しています。各基準設定部分には、エンジンまたは車両の認証に関する排出基準、関連要件、および遵守規定を定める規制が含まれています。

[118] 42 連邦法典第7543条(a)項。

B. 軽・中型車両GHGプログラム

このサブパートは、EPAの軽・中型車両GHG排出プログラムに関する背景情報を提供します。一般に、軽型車両については2010年モデル年、中型車両については2014年モデル年から開始された一連の規則制定を通じて、EPAはこれらの車両のGHG基準の厳格さを段階的に強化してきました。特にCO_2基準が対象となっています。セクション VI.A.2では、軽車両および中型車両のGHG規制に関する提案された変更点が説明されています。

1. 軽・中型車両の温室効果ガス（GHG）排出規制プログラムの概要

2010年、EPAは危険性認定に基づき、NHTSAとの共同規則制定手続きを通じて、2012年モデルイヤー（MY）から2016年MYまでの乗用車および軽トラックを対象とした最初の温室効果ガス（GHG）排出基準を策定しました。[119] 2012年、EPAと
NHTSAは、乗用車および軽トラックを対象に2017年モデル年以降（MY）のGHG基準（EPA発行）と燃費基準（NHTSA発行）を共同規則制定手続きにより制定しました。[120]
2020年、EPAとNHTSAは、以前に採択された基準を改定し、2021年から2026年モデルイヤーまで延長しました。[121]
2021年、私たちは乗用車および軽トラックの2023年から2026年モデルイヤーを対象としたGHG基準をさらに改定しました。[122]
中型車両については、私たちは当初、重型車両のGHG基準のフェーズ1およびフェーズ2の一部としてGHG基準を採択しました。
本前文のVI.B.1項に規定される基準。2024年に、当社は2027年モデルイヤー（MY
2027）から適用される乗用車、軽トラック、および中型車両に関する新たな基準を採択し、従来別々に維持されていた基準を実質的に統合しました。[123]

EPAはまた、
措置を講じてきました。1975年に制定されたEPCAは、NHTSAに自動車の燃費効率に関する規制プログラム（現在CAFE基準として知られている）を確立することを義務付け、EPAにNHTSAのCAFE基準を支援するため、測定手順、データ収集手順、平均燃費効率値の計算規則を確立することを求めています。2007年、議会はEPCAを改正し、EISAを制定しました。これにより、乗用車および軽トラックのCAFE基準の厳格化を継続的に強化することが求められました。

[119] 75 FR 25324（2010年5月7日）
[120] 77 FR 62624（2012年10月15日）。
[121] 85 FR 24174（2020年4月30日）。
[122] 86 FR 74434（2021年12月30日）。
[123] 89 FR 27842（2024年4月18日）。

MY
2020。EISAはまた、中型車両および大型エンジン・車両の新たな燃料消費基準を承認しました。[124]
これらの基準およびEPAの大型エンジン・車両温室効果ガス（GHG）プログラムは、本前文のVI.B節に詳細に規定されています。

EPCAおよびEISAに準拠するため、EPAは40
CFR第600条に基づき、燃料消費率の測定、計算、報告に関する規制を制定しました。40
CFR第600条の規制には、現在、中型車両の燃料消費値の測定、計算、報告に関する追加規定が含まれています。この規制構造は、連邦政府内の効率を最大化し、エンジンおよび車両製造業者への負担を最小化するため、データ提出を中央集約化するように設計されています。必要に応じて、NHTSAの燃費および消費基準の実施を支援するため、NHTSAと情報を共有しています。

2. 軽・中型車両の温室効果ガス規制に関する提案された変更

EPAの軽・中型車両排出ガス規制は、3つのCFRパートに分散されています。40
CFR第85部は、基準汚染物質およびGHG排出に関する一般的な遵守規定を定めています。これらの規定の多くは、高速道路用モーターサイクルにも同様に適用されます。40
CFR第86部は、基準汚染物質およびGHG排出に関する排出基準と認証規定を含んでいます。40
CFR第600部は、燃費基準およびGHG基準に関連する測定および報告手続き、ならびに燃費表示に関する規定を含んでいます。

以下の小節では、これらの規制条項の特定の部分の削除と改正に関する提案内容を説明します。一般に、本提案におけるアプローチは、乗用車および軽トラックの2012年モデル年以降（MY
2012）のGHG排出基準、および中型車両の2014年モデル年以降（MY
2014）のGHG排出基準を削除することです。また、GHG排出基準に関連する試験および報告要件の削除を提案します。EPCAに基づく当機関の義務に従い、本前文のVI.A.1項で指摘したとおり、乗用車および軽トラックのCAFE基準に関連する試験および報告要件の削除は提案せず、これらの要件の再検討も行いません。提案された規制変更に関するコメントを求めるとともに、追加の変更を検討すべきかどうかについてもご意見をお寄せください。

[124] 49 U.S.C. 32902(k)。

a. 40 CFR 第85部—軽・中型車両の適合規定

一般に、私たちは40 CFR 第85部を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準および関連規定を削除しつつ、基準汚染物質排出プログラムを支援する規定を維持するものです。本節では、40 CFR
第85部からGHG関連規定を削除しつつ、基準汚染物質排出基準が実質的に影響を受けないよう確保するためのものです。表1は、40 CFR
第85部に対する提案された改正の要約を示しています。

表1—40 CFR第85条に基づく軽・中型道路用エンジン規制の改正案の概要

40 CFR 第85部	改正対象条項
サブパートF—クリーン代替燃料変換の改変禁止措置の免除	85.525
第P部—自動車及び自動車用エンジンの輸入	85.1515.
サブパートS—リコール規制	85.1803、85.1805.
サブパートT—排出ガス欠陥報告要件	85.1902.
サブパートV—保証規制および自主的なアフターマーケット部品認証プログラム	85.2103.

40 CFR 第85部
第F節の規制は、クリーン代替燃料変換に対する一般的な改変禁止規定の免除を定めています。
具体的には、使用中の車両を異なる燃料で走行できるように改造する者が、燃料変換が排出制御水準を維持し、改変禁止の免除を受ける資格を満たすことを証明する方法が規定されています。この免除は、既に排出基準に適合して認証された車両を改造する場合、改造後の車両が認証された車両に適用される排出基準を超えない範囲で改造を許可するものです。この証明は、基準排出物と温室効果ガス（GHG）排出物の両方に適用されます。当社は、40 CFR
85.525を改正し、温室効果ガス（GHG）排出量への適合性を証明する要件を削除することを提案しています。基準排出ガス、蒸発排出ガス、給油時排出ガス、および車載診断システムに関するプログラム要件は変更されません。

40 CFR 85.1515の規制
は、独立系商業輸入業者が中古車両の輸入を行う際に適用される基準を定めています。当社は、GHG排出クレジットの生成および使用を禁止する文言を削除するのみを提案しています。当社は、
さらに、当該規制は、独立系商業輸入業者に対し、40 CFR
第86条に定めるすべての基準を満たすことを要求しています。本措置で提案される変更により、40 CFR
第86条のサブパートSから温室効果ガス（GHG）基準が削除される場合、その削除は輸入車両にも同様に適用されます。輸入車両は、40 CFR
第86条のサブパートSに規定される排気ガス基準、蒸発ガス基準、給油時排出基準、および車載診断装置に関する要件に引き続き準拠する必要があります。

当社は、40
CFR第85.1803条および85.1805条に規定される
40 CFR
85.1803および85.1805に定める是正計画および消費者通知に関する指示を改正し、本措置で削除する予定の40 CFR
86.1865(j)(3)への言及を削除することを提案しています。当該段落は、GHG基準に適合しない車両に関するリコール規定に関するものです。また、40 CFR
85.1902における「排出関連欠陥」および「自主的な排出リコール」の定義を改正し、これらの定義がGHG関連欠陥と基準汚染物質排出基準に関連する欠陥の報告方法を異なるものとして規定している点を修正します。最後に、40 CFR
85.2103における指定された主要な排出制御部品の保証規定を改正し
において、電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車における再生可能エネルギー貯蔵システムとして機能するバッテリー、および当該システムを充電し、エネルギーを貯蔵し、車両を動かすための電力を伝達するすべての部品に関する言及を削除します。これらのバッテリーが排出関連部品に該当する場合、基本排出関連保証要件は、2年間または24,000マイルの期間に適用されます。

b. 40 CFR 第86部—軽・中型車両の排出基準および認証要件

一般に、当社は40 CFR
第86部を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準、当該基準への言及、および関連規定を削除しつつ、基準汚染物質排出プログラムを支援する規定を維持することを提案します。本節では、40 CFR
第86部からGHG関連規定を削除しつつ、基準汚染物質排出基準が実質的に影響を受けないよう、必要な改正案をいくつか説明します。表2は、40 CFR
第86条から削除または改正を提案する規制の要約を示しています。

表2—40 CFR 第86部における軽・中型道路用エンジン規制の改正案の概要

40 CFR 第86部	削除を提案するセクション	修正を提案するセクション
		86.1
サブパートS—一般遵守規定	86.1815–27、86.1818–12、86.1819–14、	86.1801–12、86.1803–01、86.1805–12、
新規および使用中の車両からの大気汚染の制御	86.1865–12、86.1866–12、86.1867–12、	86.1805–17、86.1807–01、86.1809–12、
軽自動車、軽トラック、および大型車両。	86.1870–12.	86.1810–09, 86.1810–17, 86.1811–17,
		86.1811–27、86.1816–18、86.1822–01、
		86.1823–08、86.1827–01、86.1828–01、
		86.1829–15, 86.1830–01, 86.1835–01,
		86.1838–01, 86.1839–01, 86.1841–01,
		86.1844–01, 86.1845–04, 86.1846–01,
		86.1848–10, 86.1854–12, 86.1861–17,
		86.1868–12, 86.1869–12.

当社は、40 CFR 86.1
に記載されている参照文書の一覧を、削除を提案している規則においてのみ参照されている文書を除外する形で改正することを提案しています。

当社は、
40 CFR 86.1801–
12の適用範囲に関する記述を改正し、温室効果ガス（GHG）基準および関連する遵守規定への言及を削除することを提案しています。また、40 CFR 86.1801–
12(a)(3)における14,000ポンドを超える総車両重量定格（GVWR）の車両に関する作業係数に関する指示を削除することを提案しています。これは、GHG基準の文脈においてのみ意味があるためです。当社は、2016年の最終規則において、製造者が大型の重荷重車両を中型車両のシャシー認証を受けた車両と同一の試験グループで認証する範囲を制限する手段として、作業係数規定を採用しました。[125]
中型車両に適した作業係数に基づいてGHG基準を計算する指示を削除し、他の補償措置を講じない場合、重荷重車両が中型車両として認証される件数が増加する可能性があります。作業係数規定は、異なる製造業者からの競合する懸念に対応する手段として採用されました。その結果、私たちはこの規定の適用を、最大GVWRが19,500ポンドの大型車両に限定することを提案しています。この制限が、影響を受ける車両の認証における一貫したアプローチを維持する最良の方法であると信じています。

当社は、以下の改正を提案しています。
40 CFR 86.1803–01
に定める定義のうち、削除を提案している規制条項においてのみ使用されている複数の定義用語を削除します。これには、「構成」の定義の削除を提案することが含まれます。この定義はもはや必要ありませんが、基準汚染物質に関連する基準を支援するために必要な「車両構成」の定義は、やや異なる表現ながら維持することを提案しています。これに伴い、40 CFR
第86部サブパートSの複数の参照箇所を、一般的な「構成」への参照から、具体的な「車両構成」への参照に変更する改正を提案しています。また、40 CFR 86.1803–
01に「作業係数」の定義を追加し、40 CFR 86.1819–
14に埋め込まれた定義と一致させることを提案しています。「作業係数」の定義を40 CFR 86.1819–
14に採用した主な理由は、中型車両の温室効果ガス排出基準を設定する際、特定の車両特性を考慮するためです。私たちは、すべての

[125] 81 FR 73478（2016年10月25日）の

40 CFR 86.1819–
14の条項を削除することを提案しています。ただし、ワークファクターの定義は、「中型乗用車」の定義を支えるため、基準汚染物質排出基準の適用対象車両を分類する際にワークファクター概念に依存しているため、維持します。

当社は、40 CFR

86.1803–01 および 86.1809–12 を
「デフィート装置」の判定における考慮事項として、空調効率試験への言及を削除する。私たちは、空調効率試験をEPA認証プログラムから削除することを提案する。これは、当該試験が温室効果ガス（GHG）クレジットの生成にのみ使用されていたためである。ただし、本NPRMでは、40 CFR 86.1868–12および1066.845に規定される
これは、製造者が40 CFR
600.510(c)(3)に規定される燃費基準への準拠のために使用されるものです。

当社は、有用寿命の規定を改正することを提案しています。
40 CFR 86.1805–12 および 86.1805–17
の有用寿命に関する規定を、温室効果ガス（GHG）基準における有用寿命の言及を削除する形で改正することを提案しています。すべての基準（排気ガス、蒸発ガス、給油時排出ガス基準および車載診断システム）における有用寿命は変更されません。

私たちは、
40 CFR 86.1807–
01の表示要件を改正し、バッテリー電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車が車両排出ガス制御情報ラベルにモニターファミリーおよびバッテリー耐久性ファミリーを明示する義務を削除します。40 CFR 86.1815–
27のバッテリー監視およびバッテリー耐久性要件を削除し、したがって、このファミリー情報を認証プロセスの一部として含めなくなります。

当社は、40 CFR
86.1810–09(f)(2)
を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準に関する言及を削除することを提案しています。
製造者は、非メタン炭化水素排出物の低温基準の対象となる車両について、高度に関連する実証要件を継続して遵守する必要があります。

当社は、40 CFR
86.1810–17(j)
を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準に関する言及を削除することを提案しています。他の企業によって既に認証を受けた車両を改造する小規模製造者は、基準排出、蒸発排出、給油排出、および車載診断に関するその他の要件を含む、指定された要件を継続して満たす必要があります。

当社は、40 CFR

86.1811–17、86.1811–27、および86.1816–
18を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準に関する言及を削除することを提案しています。当社は、

これらの条項の他の部分を変更する提案は行っておりません。これらの条項は、軽車両および中型車両の排気ガス基準を定めるものです。

私たちは、40 CFR
86.1815を削除することを提案しています。この条項は、バッテリー電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車のバッテリー監視およびバッテリー耐久性要件を定めるために制定されました。これらのバッテリー関連要件は、温室効果ガス排出量制御の全体プログラムの一環として制定されました。最初のバッテリー監視およびバッテリー耐久性要件は、MY
2027から開始される予定であったため、これらの要件を削除しても、認証済み車両の適合中止に直ちに移行するものではありません。

当社は、40 CFR

86.1818–12 および 86.1819–14

を削除することを提案しています。これらの
各節では、2010年モデル年（MY
2010）以降の中型乗用車および2014年モデル年（MY
2014）以降の中型商用車に関する温室効果ガス（GHG）基準および実施規定を説明しています。当社は、これらの温室効果ガス基準への適合性を証明する義務を廃止することを提案し、さらにこの廃止は最終規則の施行日から適用されることを提案します。製造者は、現在のモデル年における継続生産に関する既存の証明書を修正する必要はありません。製造者は、いずれにせよ、現在のモデル年の終了時に、車種平均CO_2基準への適合性を証明するためのクレジット報告書を提出する必要はありません。

当社は、40 CFR 86.1823–
08の試験グループ仕様を改正し、GHG排出基準に関連する耐久性証明要件を削除することを提案しています。

当社は、
40 CFR 86.1827–
01の試験グループの設定に関する規定を、CO_2排出基準への言及を削除する形で改正することを提案しています。

当社は、
40 CFR 86.1829–
15の試験仕様を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準への言及を削除します。ただし、燃費表示に関連する排出量測定を考慮する必要がある場合を除きます。また、40 CFR 1036.635に基づき高牽引能力を有する車両に使用されるエンジンに関する使用中試験に関連する計算を行うために必要な参照ブレーキ固有の$CO_{(2)}$排出率の名称を変更することを提案しています。

当社は、

40 CFR 86.1835–

01, 86.1838–01, 86.1841–01, 86.1848–
10、および86.1854–
12から温室効果ガス排出基準に関する言及を削除する。

当社は、40 CFR 86.1839–01 に定める
40 CFR 86.1839–
01の試験規定を改正し、電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車のバッテリー監視の精度要件に関する言及を削除することを提案しています。

電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車に関する

当社は、
40 CFR 86.1844–
01の認証申請に関する指示を、冷媒漏洩率およびGHG排出基準に関する言及を削除する形で改正することを提案しています。

当社は、40 CFR 86.1845–01に定める使用中

40 CFR 86.1845–
04および86.1846–
01における使用中試験要件を改正し、電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車に関する温室効果ガス排出試験およびバッテリーモニター精度およびバッテリー耐久性に関する試験の参照を削除することを提案しています。当社は、40 CFR 86.1845–04を改正し、40 CFR
1036.635に基づき高牽引能力を有する車両に使用されるエンジンに関する使用中試験に関連する計算を行うために必要な参照ブレーキ固有のCO_2排出率の名称を変更することを提案しています。

当社は、クレジットの改正を提案しています。
40 CFR 86.1861–
17における排気ガスおよび蒸発ガス排出基準に関する規定を、40 CFR 第1036部
第H節のクレジット規定を参照することにより、40 CFR
第1037部 第H節の規定に代えて定める。
Hのクレジット規定を削除することを提案しています。これは、これらの規定が40 CFR
第1037部で提案されているGHG基準に関連してのみ必要とされるためです。40 CFR
第1037条のサブパートHに規定される参照されるクレジット規定は、40 CFR
第1036条のサブパートHに規定される類似のクレジット規定と等価です。また、本規則において削除を提案している40 CFR 86.1861–
17を、本措置において削除を提案している40 CFR
86.1865(j)(3)への参照を削除する形で改正することを提案しています。

40 CFR
86.1865–
12を削除することを提案しています。この条項は、車種平均GHG基準に関連する排出クレジット規定を定めています。40 CFR 86.1818–12および86.1819–
14に関する議論を参照してください。これは、最終規則が有効となる年の生産中のGHG基準が廃止される車種平均GHG基準への移行に関するものです。

最終規則の有効日時点において、製造者の正のまたは負のGHGクレジット残高を認識しなくなることを提案しています。また、GHG基準に適合しない車両に関するリコール規定を定める40 CFR 86.1865–
12(j)(3)の削除も提案しています。GHGクレジットプログラムがない場合、クレジットに基づくリコールアプローチは適切でないと認識しています。したがって、車両の欠陥を修理して基準に適合させることができない非準拠に対するクレジットに基づく是正措置を定める規定を削除することを提案しています。

当社は、40 CFR

86.1866–12、86.1867–12、および86.1867–
31を削除することを提案しています。これらの条項は、本規則で削除を提案している温室効果ガス（GHG）基準と関連してのみ機能する、先進技術および空調機器の漏洩に関するGHGクレジットプログラムを規定しています。

当社は、40 CFR
40 CFR 86.1868–12 および 86.1869–12
に定める空調効率およびオフサイクル技術に関するクレジット規定を、
を改正し、車種平均GHG基準への言及を削除し、説明を明確化して、これらのクレジット規定が40 CFR
600.510に基づく軽自動車プログラム車両の燃料消費改善値および平均燃費の計算における入力値として引き続き機能することを明示します。2024年最終規則では、軽車両プログラム車両に関する新たな基準と、これらのクレジットプログラムに関連する複数の変更が盛り込まれており、これらの決定は再検討しません。[126]
まず、エアコン効率クレジットとオフサイクルクレジットの両方について、2027年モデル年以降、エンジンを搭載しない車両がこれらのクレジットを付与されないよう変更を採用しました。第二に、エンジンを搭載する車両のオフサイクルクレジットを段階的に削減するスケジュールを策定し

2032年モデル年までオフサイクルクレジットの上限の価値を段階的に削減し、2033年モデル年以降、すべての車両においてオフサイクルクレジットを完全に廃止するスケジュールを確立しました。第三に、製造者が40 CFR 86.1869–
12(c)および(d)の規定に従ってオフサイクルクレジットを生成するオプションを、2027年モデル年以降廃止しました。

当社は、40 CFR 86.1870–
12の廃止を提案しています。この条項は、ハイブリッド技術を搭載したフルサイズピックアップトラックを対象とした温室効果ガス（GHG）クレジットプログラムを定めています。これらのGHGクレジットは、40 CFR
600.510に基づく軽車両プログラム車両の燃料消費改善値および平均燃費の計算にも使用されていました。
ただし、2021年の最終規則において、これらのクレジット規定を改正し、製造者がこれらのクレジットを生成できる最終年を2024年モデル年に設定しました。[127]
これらのクレジットは、EPAの排出基準への適合を証明する目的で既に廃止されているため、製造者は40
CFR第600部において燃料消費改善値を算出するためにこれらの規定を利用できなくなります。

C. 40 CFR 第600部—軽・中型車両の燃費に関する要件

一般に、私たちは40
CFR第600部を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準および関連規定のすべての言及を削除しつつ、乗用車および軽トラックのCAFE基準および燃費表示への準拠を支援する規定を維持することを提案します。この節の残りの部分では、40
CFR第600部からGHG関連規定を削除しつつ、CAFE基準および燃費表示に関連する規定に影響を与えないためのいくつかの提案された改正について説明します。表3は、40 CFR 第600部に削除または改正を提案する規制の要約を示しています。

表3—40 CFR第600条に基づく軽・中型道路用エンジン規制の改正案の概要

40 CFR 第600部	削除を提案する条項	改正を提案する条項
サブパートA—一般規定		600.001、600.002、600.006、600.007、600.008、600.010.
サブパートB—燃料消費率と排気ガス排出量試験手順。		600.101、600.111–08、600.113–12、600.114–12、600.116–12、600.117.
サブパートC—燃料消費率の計算手順		600.206–12、600.207–12、600.210–12.
経済性と二酸化炭素関連排気ガス排出量値。		
サブパートF—製造者の平均燃料消費率の決定方法。	600.514–12	600.507–12、600.509–12、600.510–12、600.512–12.

[126] 89 FR 27842（2024年4月18日）。

[127] 86 FR 74434（2021年12月30日）。

当社は、40 CFR 600.001の適用範囲に関する規定を改正し、炭素関連排気ガス排出量および車種平均$_{CO2}$基準に関する言及を削除することを提案しています。また、40 CFR 600.001(a)における中型車両に関する言及を削除することを提案しています。これは、40 CFR 第600部を改正し、これらの車両が40 CFR 第600部の規制対象外となるためです。一方、試験に関する規定は、乗用車および軽トラック（中型乗用車を含む）が燃費基準を満たす方法および製造者が燃費ラベルを作成する方法について定めるため、維持されます。

当社は、40 CFR 600.002の定義を改正し、車両群平均CO_2基準への言及を削除することを提案しています。また、複数の定義のうち、中型車両（規制では大型車両とも呼ばれる）に関連する部分を削除することも提案しています。

当社は、40 CFR 600.002における燃料消費率試験および報告の目的で、中型乗用車（$MDPV_{FE}$）の定義を、NHTSAが49 CFR 523.2（89 FR 52945、2024年6月24日）で明確化した定義と一致させるため、改正することを提案しています。これらの定義を一致させることは、EPAの試験手順が燃費基準および表示要件の対象となる車両に適切に適用されることを確保するために必要です。

40 CFR 86.1803–01で説明されているように、40 CFR 第600部における複数の参照を、一般的な「構成」という表現から「車両構成」という具体的な表現に変更するため、改正を提案しています。

当社は、40 CFR 600.006から600.010までの情報要件を改正し、炭素関連排気ガス排出量、温室効果ガス（GHG）排出基準、およびGHG関連情報の報告に関する参照を削除することを提案しています。

当社は、試験に関する規定を改正することを提案しています。40 CFR 600.101 および 600.111–08 の概要を、炭素関連排気ガス排出量および車種平均 $_{CO_2}$ 排出量に関する言及を削除することで改訂する。

当社は、排出量計算を改正することを提案しています。

当社は、40 CFR 600.117の暫定試験規定を改正し、(a)(5)項を削除することを提案しています。これは、40 CFR 86.1845–04に基づく使用中車両におけるGHG試験を廃止する提案を行っているためです。また、(a)(6)項(b)製造者が、E0またはE10ガソリンを使用して試験を行う場合であっても、燃料の影響を考慮して測定された燃費値を調整しないことを明確にする。

当社は、40 CFR 600.116–12、600.507–12、600.509–12、および600.510–12の試験、計算、および報告に関する規定を改正し、炭素関連排気ガス排出量に関する言及を削除することを提案しています。40 CFR 600.510(c)(3)(ii)におけるオフサイクルクレジットに関する計算は、引き続き40 CFR 86.1869–12に規定される炭素関連排気ガス排出量に基づいて行われることに留意してください。

当社は、40 CFR 600.512–12の報告要件を、炭素関連排気ガス排出量に関する言及を削除する形で改正することを提案します。これには、40 CFR 600.512–12(c)(5)(i)を改正し、40 CFR 600.510–12(c)(3)における計算の目的が、燃料消費効率改善係数のクレジット計算を支援するためであり、炭素関連排気ガス排出量の車種平均基準への適合を証明するためではないことを説明することが含まれます。燃料消費改善値に関連する排出クレジットの報告要件を、削除を提案している40 CFR 86.1865–12(l)(2)(iii)から、燃料効率報告に必要な既存の規定を維持するため、40 CFR 600.512–12(c)(3)に移すことを提案しています。また、温室効果ガス（GHG）排出量のみに関連する40 CFR 600.514–12の報告要件を廃止することを提案しています。

C. 重負荷エンジンおよび車両GHGプログラム

このサブパートには、EPAの重負荷用GHG排出プログラムの背景情報が含まれており、エンジンベースのGHG規制および車両ベースのGHG規制に関する提案変更を説明しています。

1. 重負荷エンジンおよび車両GHGプログラムの背景

環境保護庁（EPA）は、大型エンジンおよび車両の温室効果ガス（GHG）排出基準を、3つの別個の規則制定手続きを通じて制定しました。2011年、EPAは大型エンジンおよび車両の温室効果ガス排出基準の最初の基準を2014年モデル年以降の大排気量車両のエンジンおよび車両に関する規定を、措置「温室効果ガス排出量および燃料効率基準（中型および大型エンジンおよび車両）」（HD GHG Phase 1）において改正することを提案しています。[128] 2016年、EPAは措置「温室効果ガス排出量および燃料効率

[128] 76 FR 57106（2011年9月15日）。

「中型・大型エンジンおよび車両の温室効果ガス排出基準—フェーズ2」（HD GHGフェーズ2）を定めました。[129] さらに、2024年にEPAは「大型車両の温室効果ガス排出基準—フェーズ3」（HD GHG Phase 3）を最終決定しました。この基準は、2032年モデル年以降の重型車両（特定の車両カテゴリーについては2027年モデル年から段階的に導入）を対象に、新たなCO_2排出基準を設定しています。[130] この段階的な導入は、EPAのHD GHG Phase 2規則制定手続きで以前に設定された2027年モデル年のGHG基準を改正するものです。[131]

EPAとNHTSAは共同でHD GHGフェーズ1およびHD GHGフェーズ2規則を共同で発行し、重型車両のGHG排出量および燃費効率基準を定めました。EPAはCAA第202(a)条に基づきGHG排出基準を設定し、NHTSAはEISAに基づき燃料消費基準を設定しました。[132] EPAとNHTSAのプログラムはMY 2026まで調和されていますが、NHTSAはEPAのHD GHG Phase 3基準に対応する燃料消費基準の変更を採用していません。その結果、MY 2027以降において、二酸化炭素（$_{CO_2}$）排出量基準と燃料消費量基準が乖離しています。

EPAの規制には、試験が含まれています。EPAが主導する認証および適合プログラムを含む手続き。前述の通り、この規制構造は、連邦政府内の効率性を最大化し、エンジンおよび車両製造業者への負担を最小化するため、データ提出を中央集約化するように設計されています。製造者はデータと情報をEPAに提出し、EPAはNHTSAの燃料消費基準の実施を支援するため、必要に応じてNHTSAと情報を共有します。[133]

2. 重負荷エンジンおよび車両の温室効果ガス規制の変更案

EPAの重負荷エンジンおよび車両排出規制は、2つの基準設定部分で構成されています。40 CFR第1036部は、基準汚染物質およびGHG排出に関するエンジンベースの排出規制を含みます。[134] 40 CFR第1037部は、基準汚染物質の排気排出に関する車両ベースの排出規制を含みます。

[129] 81 FR 73478（2016年10月25日）。

[130] 89 FR 29559–29561（2024年4月22日）*を参照。*

[131] 89 FR 29440（2024年4月22日）。

[132] 49 U.S.C. 32902(k)。

[133] 49 CFR 535.8、1036.755、1037.755 *参照。*

[134] 注：大型エンジン製造者は、2026年まで40 CFR 第86部第Aサブパートの基準汚染物質基準に準拠する必要があります。最近の規則改正（88 FR 4296、2023年1月24日）において、EPAは基準汚染物質規制を40 CFR 第86部サブパートAから40 CFR 第1036部に移行し、2027年以降の中型エンジンに適用される新たな要件を定めました。88 FR 4326 *を参照。*

蒸発性排出物および給油時排出物、ならびに温室効果ガス（GHG）排出物。

以下の各節において、当提案において各規制条項の特定の部分の削除および改正について説明します。当提案における基本的なアプローチは、HD GHG Phase 1、Phase 2、およびPhase 3において制定された2014年モデル年（MY 2014）以降の対象車両の温室効果ガス（GHG）排出基準を、関連する試験および報告要件と共に、一括して削除することです。提案された規制変更に関するコメントを求めるとともに、温室効果ガス規制の削除のために追加の変更が必要かどうかについてもご意見をお寄せください。

a. 40 CFR 第1036部—
重負荷エンジンに関する排出基準および遵守規定

40 CFR
第1036部は、「新規および使用中の重負荷道路用エンジンの排出物制御」と題された最終規則に関連する規制を含み、基準汚染物質排出、蒸発排出、給油時排出物、および温室効果ガス（GHG）排出物（すなわちCO_2、N_2
O、およびメタン）に関する排出基準と遵守規定が含まれています。40 CFR
第1036部は、9つのサブパートと3つの付録から構成されています。サブパートAは、第1036部の適用範囲を定義し、規制要件の概要を説明しています。サブパートBは、この部分の下でエンジンを認証するために満たさなければならない排出基準その他の要件を説明しています。サブパートCは、重負荷用エンジンの適合証明書を取得するための申請方法を説明しています。
サブパートDは、量産エンジンおよびハイブリッドパワートレインの試験に関する事項を定めています。サブパートEは使用中の試験に関する事項を定めており、サブパートFは基準汚染物質およびGHG排出基準への適合を証明するためのエンジンの試験方法について説明しています。サブパートGは、エンジン製造業者、車両製造業者、所有者、運転者、再製造業者、およびその他の関係者に対して適用される要件、禁止事項、その他の規定を定めています。サブパートHでは、製造者が重負荷エンジンを認証するために、排出クレジットを任意で生成、蓄積、取引、使用する方法が説明されています。サブパートIには定義その他の参考資料を含みます。付録Aには、過去の排出基準の要約が含まれます。付録Bには、過渡的運転サイクルが含まれます。
付録Cには、特定の車両が重負荷車両の$_{CO2}$排出基準を満たすための認証において使用されたエンジン燃料マップが含まれています。

この節では、当社が廃止または改正を提案する重負荷エンジンプログラムに関連する規制の概要を説明します。一般に、当社は40
CFR第1036部を改正し、すべての温室効果ガス（GHG）排出基準、これらの基準への言及、および関連する規定を削除することを提案しています。ただし、40
CFR第1036部の大部分は、環境保護庁（EPA）の重負荷エンジン基準汚染物質排出プログラムのために維持されます。本節では、40 CFR
第1036条からGHG関連規定を削除するための改正案を説明します。これには、基準汚染物質排出基準の有効性を再検討せずに維持するために必要な一部の改正が含まれます。
表4は、40 CFR
第1036条において削除または改正を提案する規制の要約を示しています。

表4—40 CFR 第1036条に基づく重負荷道路用エンジン規制の改正案の概要

40 CFR 第1036部	削除を提案する条項	改正を提案する条項
サブパートA—概要と適用範囲 .....サブパートB—排出基準および関連する要件。 サブパートC—エンジンファミリーの認証 ..... サブパートD—生産エンジンおよびハイブリッドパワートレインの試験。 サブパートE—使用中試験 ..... サブパートF—試験手順 .....サブパートG—特別な適合規定 ..... サブパートH—認証のための平均化、貯蓄、および取引。 サブパートI—定義およびその他の参照情報. 付録	..... 1036.108 ..... 1036.241 .... 1036.505、1036.535、1036.540、1036.543、1036.550. 1036.610、1036.615、1036.620、1036.625、1036.630、1036.635. 1036.745, 1036.755 .... 付録C.	1036.1、1036.5、1036.15. 1036.101、1036.115、1036.130、1036.135、1036.150. 1036.205、1036.225、1036.230、1036.231、[a] 1036.235, 1036.245. 1036.301. 1036.415. 1036.501, 1036.510, 1036.512, 1036.514, 1036.520, 1036.530, 1036.545, 1036.580. 1036.605.[b] 1036.701、1036.705、1036.710、1036.720、1036.725, 1036.730, 1036.740, 1036.750. 1036.801、1036.805、1036.810、1036.815。

[a] 40 CFR 1037.231を新しい40 CFR 1036.231に移動することを提案しています。

[b] 2026年モデル年以前の特殊車両用エンジンについて、40 CFR 86.007–11(g) および 86.008–10(g) においても同様の改正を提案しています。

40 CFR
第1036条のB項において、$_{CO_2}$、N_2O、およびメタンに関する$_{温室効果ガス（GHG）}$排出基準を含む40 CFR
1036.108を削除することを提案します。また、40 CFR
1036.150の複数の段落を削除することを提案します。これらの段落は、大型エンジンまたは車両のGHGプログラムに関する暫定措置を規定しています。40 CFR
1036.150(b)、(d)、(e)、(g)
(j)、(l)から(n)、(p)から(s)、および(w)を削除し、その他の条項番号は現行のまま維持することを提案します。また、当該条項の末尾にある40 CFR
1036.150(aa)を削除することを提案します。

40 CFR
第1036部、サブパートCにおいて、製造者がGHG排出基準の認証のために製品ラインをエンジンファミリーに分割する方法に関する40 CFR
1036.230(f)および(g)を削除することを提案します。40 CFR
1036.235において、GHG排出試験要件を削除するための複数の改訂を提案します。40 CFR 1036.235(a)において、40 CFR 1037.235(a)から、40 CFR
1036.235(a)(2)のGHG関連試験要件を置き換えるための試験用パワートレインの選択方法に関する指示を移すことを提案します。40 CFR 1036.235(a)(2)において、40 CFR
1036.235(a)から、40 CFR
1036.235(a)(2)のGHG関連試験要件を置き換えるための試験用パワートレインの選択方法に関する指示を移すことを提案します。

40 CFR
1036.241の全文を削除することを提案します。この条項は、重負荷エンジンGHG排出基準への適合を証明する方法について説明しています。40 CFR
1036.245では、既存の規定により、製造者は実験室でのエンジンサービス蓄積を決定するために車両ベースのデューティサイクルを使用することが可能です。この前文のVI.C.2.b項で説明するように、私たちは40
CFR第1037部に記載された参照車両ベースのデューティサイクルを削除することを提案しているため、40 CFR
1036.245(c)(3)(ii)を改正し、製造者が特定のデューティサイクルを要求することなく、

異なる試験シーケンスの承認を申請できるようにする改正を提案しています。

また、40 CFR第1036条のサブパートCにおいて、40 CFR 1037.231の車両基準設定部分からエンジン基準設定部分へ、パワートレインファミリーに関する規定を移管し、本節で提案される改正を含む新たな40 CFR 1036.231として定めることを提案します。以前の規則（89 FR 29616）において、私たちは、パワートレイン試験手順を重負荷車両試験手順（旧40 CFR 1037.550）から40 CFR 1036.545の重負荷エンジン試験手順に移行しました。これは、パワートレイン試験が主にエンジン製造業者によって、基準汚染物質基準へのエンジン認証またはGHG基準におけるエンジンベースの手順の代替として使用されることを想定したためです。同様に、製造者が製品ラインをパワートレインファミリーに分類するために使用する関連規定を移行することを提案しています。一般に、40 CFR 1037.231の車両プログラムからエンジンに関する新規に作成されるセクションに移行することを提案しています。40 CFR 1036.231 に定めるプログラム。当社は、40 CFR 1037.231(b)(1)に規定されていた文言を次のように改定することを提案します。これにより、新たな40 CFR 1036.231(b)(1)では、パワートレインが40 CFR 1036.230に規定されるエンジンファミリーを共有する必要はなくなりますが、エンジンが40 CFR 1036.230に規定される設計上の共通点を共有する必要があります。製造者が40 CFR第1036部における基準に準拠してパワートレイン全体を認証する場合、パワートレインファミリーのみが存在し、エンジン単体を含む認証済みエンジンファミリーは存在しないことになります。同様に、40 CFR 1036.230におけるエンジンファミリーの定義アプローチと一致し、パワートレインが組み込まれる車両サービスクラスに基づいてパワートレインファミリーを制限する必要はないと考え、既存の40 CFR 1037.231(b)(2)（パワートレインファミリーが車両サービスクラスグループを共有することを求める規定）を移行しないことを提案します。また、提案された新しい40 CFR 1036.231(b)(10)における例示属性として「エネルギー容量」を移行しないことを提案します。これは、基準汚染物質基準には必要ないためです。同様に、ハイブリッド機械式動力技術の定格出力も基準汚染物質ファミリー定義に必要ないため、既存の40 CFR 1037.231(b)(11)を移行しないことを提案します。

40 CFR 第1036部、サブパートDにおいて、40 CFR 1036.301を改正し、(a)から(d)までの段落を削除することを提案します。これらの段落は、EPAが重負荷CO_2エンジン排出物に関する選択的執行監査を実施する方法について説明しています。また、既存の「選択的執行監査は、40 CFR第1036部で指定されたエンジンに適用される」という記述を改正することを提案します。1068条のE項に、40 CFR 1036.301(c)（当省が削除を提案している規定）と一致する形で、パワートレインに適用される旨を追加する。

前述の通り、私たちは40 CFR 第1036部第E節に定める基準汚染物質排出基準に適用される使用中試験手続を再検討せず、維持します。より具体的に、使用中試験手続において、化学平衡試験手続におけるCO_2の測定に関する規定および使用中試験における基準汚染物質排出値の計算に$CO_{(2)}$を使用するための規定を維持します。また、40 CFR 1036.415(g)において、使用中試験に用いられる車両における調整可能なアイドリング低減機能のオーバーライドを製造者に引き続き要求していますが、この文言を、調整可能である意味を説明するより一般的な表現に改訂することを提案しています。

40 CFR 第1036部、サブパートFにおいて、重荷重車両の温室効果ガス（GHG）排出量認証を支援するためのエンジンデータ開発に関連する試験手順を削除することを提案しています。これには、40 CFR 1036.505、1036.535、1036.540、1036.543、および1036.550を削除することを提案します。関連して、1036部別表Cの燃料マップ・デューティサイクルを削除することを提案します。40 CFR 1036.510の(b)項において、40 CFR 1036.540(c)(2)への参照を、40 CFR 1036.540に定めるエンジンサービスクラスに基づくギア比を記載した新しい表に置き換えるなど、複数の改正を提案します。また、40 CFR 1036.510(e)および1036.512(e)を削除し、その条項を保留する提案を行います。プラグインハイブリッドパワートレインの温室効果ガス（GHG）排出量を、重負荷エンジン連邦試験手順（FTP）およびエンジン補足排出試験（SET）および運転サイクルそれぞれを使用して決定する方法について説明します。40 CFR 1036.530(e)において、製造者が使用中試験における$_{CO2}$排出量を測定する要件を維持し、再検討しないが、関連する変数e($_{CO2FTPFCL}$)を改訂し、「ファミリー認証限界（FCL）」への言及を削除することを提案する。提案される新しい変数e($_{CO2FTP}$)は、FTPまたはSETの運転サイクルにおけるエンジンのブレーキ固有CO(2)を表します。関連して、40 CFR第1036部および1037の全箇所で「e(CO2FTPFCL)」への言及を「パワートレイン試験（40 CFR 第1036部サブパートFにも記載）は、製造者が40 CFR 1036.104のエンジン基準汚染物質基準および40 CFR 1036.108のGHG排出基準に準拠したハイブリッドパワートレインの認証に利用できるオプションです。40 CFR 1036.545に規定されるパワートレイン試験手順は、エンジンとトランスミッション、ドライブシャフト、およびハイブリッドコンポーネント、またはこれらのコンポーネントの一部を含むパワートレインの試験手順を規定しています。私たちは、基準汚染物質に関するパワートレイン試験に関連する40 CFR 1036.545の大部分を再検討せずに維持しますが、温室効果ガス（GHG）プログラムに関連する部分を削除し、削除されたGHG関連の内容を反映するために複数の段落を改訂することを提案します。40 CFR 1036.545の全条項において、製造者が$_{CO2}$基準への準拠のために使用するEPAの温室効果ガス排出モデル（GEM）ツールの入力データを作成する既存の要件を削除することを提案します。また、ユーティリティ係数、車両構成、車両ベースのduty cycleおよび試験手順の使用に関する言及を削除することを提案します。40 CFR 1036.545(b)、(d)、および(j)において、40 CFR 第1037部の参照を、該当する手順のテキストに置き換えることを提案します。さらに、段落を削除することを提案します。(p)プラグインハイブリッドパワートレインの可用電池エネルギーを決定するための手順を説明する。

40 CFR 1036.545(a) に記載されているとおり、パワートレインの試験は、車両およびコンポーネントのモデルに応じて、エンジンベースのデューティサイクルおよび既存の40 CFR 1036.545(a)、(f)、および(g)を使用してパワートレインを試験し、製造者がGEMに含まれるハードウェア・イン・ザ・ループ（HIL）モデルを使用することを許可する。この前文のVI.C.2.b項で説明するように、当社は、ほとんどの車両（GEMを使用して適合性を示すための要件を含む）に対するGHG車両試験要件を廃止することを提案します。ただし、パワートレイン試験手順において、GEM Phase 2、バージョン4.0内のHILモデルの使用を継続することを提案します。[135]

40 CFR 第1036条、サブパートGにおいて、40 CFR 1037.605の改正案を提案し、特殊車両に搭載されるエンジンに対するGHG要件を削除するとともに、2026年モデル年以前の特殊車両エンジンに関する同様の変更を40 CFR 86.007–11(g)および86.008–10(g)に提案しています。40 CFR 1036.610から1036.630までの規定（重dutyエンジンGHG排出量遵守に関する遵守規定を含む）を削除することを提案します。また、40 CFR 1036.635を削除することを提案します。この規定は、40 CFR第1036部に基づき高総重量複合車両重量（GCWR）の中型車両用エンジンを認証する製造者が、40 CFR第86部サブパートSのGHG基準に準拠する方法について説明しています。40 CFR 1036.635におけるGHG関連柔軟性の説明が不要となるため、既存の適用範囲

[135] GEM Phase 2、バージョン4.0が組み込まれます。40 CFR 1036.545 参照。また、40 CFR 1036.810。

40 CFR 1036.1 および 1036.5
の規定は、高GCWR車両に関する基準汚染物質に関連する認証規定を既にカバーしています。
具体的には、40 CFR 1036.1は、重荷重車両（一般にGVWR 8,500ポンドを超える車両）に搭載されるすべてのエンジンに対して、40 CFR
第1036部の基準および認証要件を適用するデフォルトを設定しています。一方、40 CFR 1036.5は、製造者が40 CFR 86.1801–
12に規定されるシャシーベースのプログラムに従って中型車両を認証することを認めています。私たちは、40 CFR 1036.5(a)に minor changes
を加え、中型車両の認証要件と大型エンジン（重型車両）の認証要件を明確に区別することを提案しています。

40 CFR 第1036条のサブパートHにおいて、
40 CFR
1036.745（CO_2排出クレジット不足に関する規定）を削除することを提案しています。

40 CFR 第1036部 第I節において、私たちは40 CFR 1036.805から温室効果ガス（GHG）固有の記号、略語、および頭字語を削除し、40 CFR
1036.810から、削除を提案する試験手順においてのみ参照されている内容を削除することを提案しています。40 CFR 1036.801において、GHG固有の定義をいくつか削除し、重負荷車両の
車両の定義から、エンジン定義の40 CFR
1036.801に移動します。これにより、40 CFR
1036.545のパワートレイン試験手順を使用するエンジン製造業者にこれらの定義が利用可能になります。

b. 40 CFR 第1037部—
重車両の排出基準および遵守規定

40 CFR
第1037部は、「新規重車両からの排出物制御」と題された最終規則に関連する規制を含み、CO_2およびHFCの温室効果ガス$_{GHG}$排出基準、すべての重車両に適用される基準汚染物質排出基準、および特定の重車両に適用される蒸発排出物および給油時排出物基準を定めています。40 CFR
第1037部は、9つのサブパートと5つの付録から構成されています。サブパートAは、第1037部の適用範囲を定義し、規制要件の概要を説明しています。
サブパートBは、このパートに基づき車両を認証するために満たさなければならない排出基準その他の要件を定めています。サブパートCは、適合証明書を申請する方法について説明しています。サブパートDとEは、それぞれ製造車両および使用中の車両の試験に関する事項を定めています。サブパートFは、CO_2排出基準の対象となる車両の試験方法および排出モデル化の手順を説明しています。サブパートGは、
40 CFR
第1068条と合わせて、製造者、所有者、運転者、再製造業者、およびその他の関係者に対して適用される要件、禁止事項、その他の規定を定めています。サブパートHは、製造者が車両の認証のために排出クレジットを任意で生成し使用する方法について説明しています。サブパートIには、定義およびその他の参照資料が含まれています。最後に、付録A、B、およびDには試験サイクルが、付録Cには排出ラベル用の排出制御識別子が、付録Eには動力取り出しユーティリティ係数が記載されています。

この節では、削除または改正を提案する重車両プログラムに関連する規制の概要を説明します。一般に、40 CFR
第1037部を改正し、温室効果ガス（GHG）排出基準、これらの基準への言及、および基準汚染物質基準（蒸発排出物および給油時排出物基準を含む）を維持するために必要な規定を改正または再検討することなく、GHG排出基準をすべて削除することを提案します。以下では、40 CFR
第1037条からGHG関連規定を削除するための提案された改正を説明します。これには、基準汚染物質排出基準の有効性を維持するために必要な一部の改正も含まれます。表5は、40 CFR
第1037条で削除または改正を提案する規制の要約を示しています。

表5—40 CFR第1037条に基づく大型道路車両規制の改正案の概要

40 CFR 第1037部	削除を提案する条項	改正を提案する条項
サブパートA—概要と適用範囲	.....	1037.5、1037.10、1037.15.
サブパートB—排出基準および関連事項	1037.105、1037.106、1037.140、1037.150	1037.101、1037.102、1037.115、1037.120、
要件。		1037.125、1037.135。
サブパートC—車両ファミリーの認証	1037.231,[a] 1037.232	1037.201、1037.205、1037.225、1037.230、
		1037.235、1037.250。
サブパートD—生産車両の試験および	1037.301、1037.305、1037.315、1037.320.	
エンジン。		
サブパートE—使用中の試験	1037.401.	
サブパートF—試験およびモデル化手順	1037.501、1037.510、1037.520、1037.525、	
	1037.527、1037.528、1037.530、1037.532、	
	1037.534、1037.540、1037.551、1037.555、	
	1037.560、1037.565、1037.570。	
サブパートG—特別遵守規定	1037.610、1037.615、1037.630、1037.631、	1037.601、1037.605、1037.620、1037.621、
	1037.640、1037.645、1037.655、1037.660、	1037.622, 1037.635.
	1037.665、1037.670。	
サブパートH—平均化、貯蓄、および取引	1037.701、1037.705、1037.710、1037.715、	
認証のため。	1037.720、1037.725、1037.730、1037.735、	
	1037.740、1037.745、1037.750、1037.755。	
第I部—定義およびその他の参照項目	1037.810	1037.801, 1037.825.
情報。		
付録	付録A、B、C、D、E。	

[a] 私たちは、40 CFR 1037.231を新しい40 CFR 1036.231に移動することを提案しています。

40 CFR
第1037部、サブパートAにおいて、既存の適用範囲を保持し、再検討を提案しません。具体的には、既存の40 CFR 1037.1に記述されているとおり、
この部分は、バッテリー電気自動車、燃料電池電気自動車、および従来型燃料および代替燃料を燃料とする車両に対して引き続き適用されます。

既存の40
CFR第1037部第B節には、基準汚染物質の排気ガス排出基準、蒸発性および給油時の排出基準、および温室効果ガス（GHG）排出基準が含まれており、これらは

車両レベル。40 CFR 第1037条のB項において、HD GHG フェーズ1、フェーズ2、およびフェーズ3で制定された2014年モデル年以降の重duty車両のCO2排出基準を廃止することを提案します。これには、40 CFR 1037.105 に定める職業用車両の基準および40 CFR 1037.106 に定めるトラクターの基準が含まれます。また、40 CFR 1037.115 を改正し、HFC排出基準を削除することを提案します。40 CFR 1037.120を改正し、大型車両のGHG削減技術に関連する排出制御部品を削除することを提案します。燃料電池スタックおよび再充電式エネルギー貯蔵システム（RESS）については、基準汚染物質排出基準に関連する排出関連部品として引き続き該当するため、基本排出関連保証の適用要件を維持し、再検討を提案しません。同様に、車両の蒸発排出物および給油排出物を対象とする排出制御部品の規定を維持し、再検討を提案しません。サブパートBにおいて、当社は40 CFR 1037.140および1037.150を削除することを提案します。これらの規定には、重負荷車両のGHG排出基準に直接関連する車両分類および暫定措置が含まれています。

GHG基準および関連要件の削除を提案する一方で、40 CFR 1037.102に定める基準汚染物質排気排出基準および40 CFR 1037.103に定める蒸発排出および給油排出基準は、再検討せずに維持します。40 CFR 1037.102(a)を改正し、40 CFR 第1037部に基づく試験を実施せずに基準汚染物質排出基準を満たすものとみなされる方法を定めることを提案します。提案通り、車両製造者は、40 CFR 1037.205に定める適用要件を満たす認証申請を提出し、40 CFR 1037.135に定める適切なラベルを車両に貼付し、40 CFR 1037.250に定める適用される報告および記録保持要件を満たす必要があります。

この提案されたアプローチの下では、製造者が認証申請書において、搭載されているエンジンが40 CFR 第86条または1036条（適用される場合）の基準に適合していると明記した場合、ほとんどの大型車両は基準汚染物質排出基準を満たすものとみなされます。同様に、40 CFR 1037.605の要件を満たす特殊車両および40 CFR 1037.635の要件を満たす大型車両用グライダー車両も、基準汚染物質排出基準を満たすものとみなされます。

基準を満たすものとみなすことを提案します。[136] 既存の40 CFR第1037部は、特定の車両に適用されるその他の要件を含んでおり、私たちは40 CFR 1037.102(a)を改正し、維持し再検討しない補助動力装置（APU）に関する要件を言及するように改正することを提案します。これらのAPUは、新規トラクターに搭載されるもので、現在提案中の新規40 CFR 1037.102(c)で規定されています。また、40 CFR 1037.103に規定される既存の蒸発排出物および給油排出物基準が適用される車両にも適用されます。

HD GHG Phase 2規則制定において

当社は、新規トラクターに搭載されるAPUに適用されるPM排出基準を採用しました。[137] APUの要件は、現在、GHG排出基準を含む他のトラクター基準と共に40 CFR 1037.106に規定されています。PM排出物は基準汚染物質の排出物であるため、APUのPM排出基準を維持し再検討せず、40 CFR 1037.106(g)を新しい40 CFRに移行することを提案します。

1037.102(c). 本提案の改正案の対象となるAPUは、40 CFR第1039部における非道路用圧縮着火エンジン規制に基づき認証を受けており、既存の40 CFR 1039.699には、40 CFR第1037部におけるAPU基準への言及が含まれています。私たちは、40 CFR 1039.699(a)および(n)を、削除を提案する40 CFR 1037.106ではなく、提案される新しい40 CFR 1037.102を参照するように修正することを提案します。

40 CFR 第1037部、サブパートCにおいて、40 CFR 1037.231、1037.232、および1037.241を削除することを提案します。これらの条項は、温室効果ガス（GHG）排出基準への適合を証明するための大型車両の認証にのみ適用されます。40 CFR 1037.235は、再検討の対象外である蒸発排出試験および給油試験に引き続き適用されるため、維持されます。ただし、GHG関連試験要件を削除する改正案が提案されています。既存の40 CFR 1037.230は、製造業者に対し、製品ラインを規制サブカテゴリーに基づいて車両ファミリーに分類するよう定めています。しかし、GHG基準の廃止に伴い、GHGに基づく車両規制サブカテゴリーの範囲も廃止することを提案します。したがって、車両ファミリーの定義の目的で、40 CFR 1037.230を改正し、提案中の40 CFR 1037.102に定める車両タイプを反映させることを提案します。

具体的には、製造者は、40 CFRの基準汚染物質基準に適合した推進エンジンを搭載するすべての車両に対して、単一の車両ファミリーを作成することを提案します。

[136] 40 CFR 第1037条のサブパートGにおける議論を参照してください。当省が提案する特殊車両およびグライダー車両に関する規定の改正内容について説明しています。

[137] 81 FR 73576–73580 を参照してください。

CFR 86.007–11または86.008–10、または40 CFR 第1036部（ただし、補助動力装置を備えた新規トラクターは別の一群に分類され、蒸発ガスまたは給油基準の対象となる車両は、既存の40 CFR 86.1812に規定される一群に分類される）。当社は、すべての特殊車両を単一の車両グループに、すべてのグライダー車両を単一の車両グループに分類することを提案する。最後に、推進エンジンを装備しない車両（例：バッテリー電気自動車や燃料電池電気自動車）は、単一の車両グループに分類されることを提案します。

車両ファミリーの更新に伴い、製造者が認証申請に含むべき内容を定める40 CFR 1037.205を改正することを提案します。提案される40 CFR 1037.205には、すべての認証申請に求められる既存の情報が含まれ、40 CFR 1037.230で提案される各車両ファミリーごとに必要な具体的な情報がより明確に定義されます。

40 CFR 第1037部

第D節を全体として削除することを提案します。これは、重負荷CO_2排出基準に適合する生産車両の試験に関する規定を定めているためです。40 CFR 1037.301から1037.320までの規定には、温室効果ガス排出モデル（GEM）の入力データに関する監査手順、トラクターの空力試験、パワートレイン試験、およびアクスルとトランスミッションの試験に関する規定が含まれています。

40 CFR 第1037条のサブパートEをその全体を削除することを提案します。これは、使用中の車両の試験に関する要件を含み、温室効果ガス排出基準にのみ適用されるためです。

私たちは、40 CFR 第1037条のサブパートFを全体として廃止することを提案します。これは、重duty車両をCO_2排出基準に適合させるための試験およびモデル化に関する規定を含むためです。40 CFR 1037.501から1037.570までの規定には、温室効果ガス（GHG）排出量の測定のための車両ベースの運転サイクル、空力試験、動力伝達装置の部品試験、ハイブリッド動力伝達装置を使用した試験、およびGEMの使用に関する手続が含まれています。

私たちは、40 CFR 第1037部、サブパートGの重車両GHG排出基準に関する特別適合規定に関連する複数の条項を削除することを提案します。具体的には、40 CFR 1037.610から1037.615、1037.630、1037.631、および1037.640から1037.670までの条項を削除することを提案します。これらの条項には、オフサイクル技術、先進技術、特殊用途トラクター、可変車両速度制限装置、アイドリング削減技術、使用中トラクター

試験、およびオプションのトラクター$_{CO_2}$排出基準
に関する規定を含んでいます。

私たちは、40 CFR 第1037条を
1037のサブパートHを全体として削除することを提案します。40 CFR
1037.701から1037.750までの規定は、CO_2排出クレジットの平均化、貯蓄、取引、および関連する記録保持と報告要件を定めています。

40 CFR

1037.701から1037.750までの規定について、複数の
CFR 第1037部 第I節を改正し、40 CFR
1037.801から温室効果ガス（GHG）に関する定義を削除し、40 CFR
1037.805から記号、略語、および頭字語を削除する。また、重車両GHG基準への準拠を証明するための試験を支援する参照資料を含む40 CFR
1037.810を削除することを提案します。これには、タイヤの転がり抵抗、マイル当たりのタイヤ回転数、およびコーストダウン、風洞試験、計算流体力学（CFD）を用いた空力特性の測定に関するGEMモデルおよび試験手順が含まれますが、これらに限定されません。

最後に、私たちは、
40 CFR
第1037部におけるすべての付録を削除することを提案します。付録A、B、およびDには、重車両GHG基準に関連する試験サイクルが含まれます。付録Cには、GHG排出ラベル用の排出制御識別子が含まれます。付録Eには、GHG特化試験手順において適用される動力伝達装置のユーティリティ係数が含まれます。

C. EPAのGHG基準とNHTSAの燃料効率中型・大型車両プログラムの関係

NHTSAに関連する現在の認証および適合プロセスは、重車両用エンジンと重車両用にそれぞれ別々に以下の通りです：

1. 製造者は、EPAの電子認証システムを使用して、EPAの試験手順（40 CFR
消費データを、EPAの電子認証システムを使用して、40 CFR第1036条および第1037条に規定されるEPAの試験手順に従って提出します；

2. EPAは、
適合証明書を製造業者に発行します；

3. モデル年式の前と期間中、EPAは燃料消費量データおよび関連情報をNHTSAに送信します；

4. モデルイヤー終了後、EPA
は、製造業者からEPAに提出された年度末報告書を適合性確認のため分析し、燃料消費データをNHTSAと共有します；および

5. NHTSAは、燃料消費基準に関する適合性プロセスを管理します。

NHTSAの中型および大型車両
燃料効率規制（49 CFR 第535部）は、

EPAの40 CFR第1036条および第1037条が
当庁が改正または廃止を提案しているものについて、コメントを募集しています。

NHTSAの規制がEPAの大型エンジン規制から参照する規定には、40 CFR 1036.1、

1036.108、1036.150、1036.205、1036.225、

1036.230、1036.235、1036.250、1036.255、

1036.301、1036.501、1036.505、1036.510、

1036.512, 1036.525, 1036.535, 1036.540,

1036.545, 1036.620, 1036.725, 1036.730,

1036.740、1036.745、および一部の
1036.801 に定義される用語。NHTSA の規制が EPA
の大型車両規制から引用する規定には、40 CFR
1037.105、1037.106、

1037.140、1037.150、1037.205、1037.210、

1037.225、1037.230、1037.232、1037.250、

1037.255、1037.301、1037.305、1037.320、

1037のサブパートF全般、1037.510,

1037.520、1037.525、1037.527、1037.528、

1037.530、1037.532、1037.534、1037.540、

1037.560、1037.565、1037.570、1037.601、

1037.605, 1037.610, 1037.615, 1037.620,

1037.621, 1037.622, 1037.631, 1037.660,

1037.725、1037.730、1037.740、1037.745、
1037.755、および1037.801における一部の定義。 これらの規定のうち、いずれかを40
CFR第1036部および第1037部の全条項にCFR表記を付して維持すべきかどうかについて、コメントを求めます。この表記は、これらの条項がNHTSAの重車両燃費効率プログラムにのみ適用されることを説明するものとなります。

40 CFR を削除することを提案します。
1036.755 および 1037.755
は、環境保護庁（EPA）が運輸省（DOT）に提供する重負荷エンジンおよび車両の燃料消費に関する情報を規定しています。NHTSA の報告および記録保持規則（49 CFR
535.8(a)(6) は、製造業者に対し、情報を EPA
に提出するよう指示しています。49 CFR
535.8(a)(6)は、EPAが情報を電子的に受け取る経路がない場合、製造業者に対し、NHTSAが指定する電子ポータルを通じて送信するか、NHTSAのCAFEデータベースを通じて送信するか、または規則で指定された住所に紙の書類を郵送するよう指示しています。[138]
製造者がEPAにデータを提出する方式から、NHTSAに直接データを提出する方式への移行に必要な期間について、コメントを求めます。

VII. 意見募集

EPAは、提案規則の主要な点に関するコメントを特に求めています。これらの規則の該当部分に関するコメントを円滑に収集するため、EPAは各コメント要請に一意の識別子（*例：*「C–1」、「C–
2」）を付与し、効果的かつ効率的なコメント提出のための統一された枠組みを提供しています。したがって、コメント提出者は、コメントの該当する部分に関するコメントを提出する際、対応する識別子を

[138] 49 CFR 535.8(a)(6) *参照。*

コメントを提出する際には、対応する識別子を明記するようお願いします。識別子は、各コメントの見出しまたは本文内に記載し、どのコメント要請に対応しているかを明確にしてください。なお、当社はこれらの特定された領域にコメントを限定するものではありません。具体的には、以下の点についてコメントを募集しています：

1. この提案のすべての側面、
法的および科学的進展のうち、初めて公の意見募集の対象となっているもの（C–1）。

2. 科学的根拠の
危険性判断の科学的根拠は、従来考えられていたよりも弱く、2009年以降の経験的データ、同業者審査を受けた研究、および科学的進展と矛盾しています（C–2）。

3. EPAは、現在、基準汚染物質および大気有害物質の測定基準、CAFE試験、および関連する燃費
または実質的に変更する提案は行っていません。ただし、EPAの温室効果ガス基準以外のプログラムを支援するために、規制、試験手順、または温室効果ガス排出モデルのうち、削除が提案されている要素のうち、CFRに維持する必要がある要素がある場合、その要素の内容と維持の必要性についてコメントを求めます（C–3）。

4. 当省は、
および範囲についてコメントを求めます。また、法律で要求される通り、そのような利益を評価し、その重要性を判断し、競合する合理性との衡量を行うことにコミットしています（C–4）。

5. 当社は、
新規自動車および新規自動車エンジンに関するGHG排出基準において、規制対象者が重要な依存利益を有しているかどうかについて、コメントを求めます（C–5）。

6. 私たちは、
国家の統一性および優先権に関する依存利益が、特定の合理性を採用し、他の合理性を最終決定しないことを支持するかどうかについて、コメントを求めます（C–6）。

7. 当社は、以下の点についてご意見を募集しています。
新規自動車およびエンジンにおける温室効果ガス（GHG）排出基準（C–
7）に関して、追加の利害関係者が依存利益を有しているかどうかについて、ご意見をお寄せください。

8. 私たちは、
温室効果ガス排出基準に関する利害関係について、特に、そのような利害関係が基準を維持する正当性を正当化するかどうか、および潜在的な危険がより具体的な権限の下でどの程度対処されているか、または対処可能であるかについて、コメントを募集しています（C–8）。

9. 私たちは、
危険性判断に関する利害関係

およびCAA第202(a)条に基づき発行された温室効果ガス排出基準に関する利害関係について、コメントを求めます。また、該当する規制措置の適切な規則制定手続きの公聴会記録に、範囲外コメントを転送する権利を留保します（C–9）。

10. 私たちは、
EPAが提案された廃止を最終決定した場合、またはCAA第202(a)条またはCAAの他の特定の規制規定に基づき温室効果ガス排出を規制する権限がないと判断した場合、CAAの継続的な優先効力についてコメントを求めます（C–10）。

11. 私たちは、
本前文のIII.A.1項で議論されたCAA第202(a)条の解釈案について、当該項で提示された理由を含む、コメント提出者がこの解釈を支持するまたは否定する追加の理由を含むコメントを求めます（C–11）。

12. 当省は、本前文のV項で示された「必要な技術」の適切な解釈、汚染
本前文の第V項で示されたものについて、特に「必要な技術」の適切な解釈、汚染防止・管理の適切な基準、および気候変動の傾向に対する測定可能な影響を判断するための科学的閾値（C–12）に関するご意見をお寄せください。

13. 私たちは、
本前文の第V節で提示された廃止の根拠について、車両の入れ替えの経済性、新型車両が達成する相対的な効率性と排出量削減、および車両の入れ替えを遅らせる可能性のある基準を維持することによる大気質への潜在的なコストと、地球温暖化懸念に対応して温室効果ガス（GHG）排出基準を維持することの潜在的な利益を比較した点を含む、コメントを求めます（C–13）。

14. 私たちは、
本前文の第V節で提示された根拠について、特にCAA第202(a)条に基づき排出基準を制定または改定する際、このような公共の福祉に関する考慮事項が考慮されるべきかどうかについて（C–14）。

15. 私たちは、
本前文の第V節で議論された法定条項を、CAA第202条(a)における「公衆の健康または福祉」への影響に関する言及に組み込んだ形で、どのように適用すべきかについてコメントを求めます（C–15）。

16. 私たちは、
本前文の第VI節で説明された提案された変更について、コメントを求めます。これには、GHG基準の廃止に伴い削除すべきエンジンおよび車両に関する追加の規制規定、または廃止または改正を提案していない関連しない基準を実施するために維持すべき規制規定が含まれます（C–16）。

17. NHTSAの中型および大型-
49 CFR 第535条の燃料効率規制は、EPAの40
CFR第1036条および第1037条の複数の条項を改定または削除することを提案しています。これらの規定のうち、いずれかを最終規則において維持すべきかどうかについて、コメントを求めます。その場合、40
CFR第1036条および第1037条の全条項に、これらの条項はNHTSAの重車両燃費効率プログラム（C–17）にのみ適用される旨のCFR注記を付すことを提案します。

18. コメントを求めます。
メーカーがEPAに提出する関連データを、NHTSAに直接提出するよう求める移行期間について、コメントを求めます（C–18）。

19. 私たちは、
提案された変更についてコメントを求めます。特に、温室効果ガス規制の目的で、これらのエンジンおよび車両に関する追加の規制規定を削除する提案、または削除を提案する規定を維持する提案を含む、前文第VI節で説明されたすべての変更についてコメントを求めます。具体的には、40
CFR第85、86、および600条に定める軽・中型車両プログラムに関する提案された規制変更についてコメントを求め、温室効果ガス規制の目的で追加の変更を検討すべきかどうかについてコメントを求めます（C–19）。

20. すべての
前文第VI項で説明された提案された変更内容、特に温室効果ガス（GHG）規制の目的で、このようなエンジンおよび車両に関する追加の規制規定を削除する提案または削除を提案する規定を維持する提案を含む。具体的には、40
CFR第1036条および第1037条に基づく大型エンジンおよび車両プログラムに関する提案された規制変更についてコメントを求め、GHG規制の目的で追加の変更を検討すべきかどうかについて意見を表明してください（C–20）。

21. 私たちは、第VIII節で提供された分析に関するコメントを求めます。この分析は、提案された措置の利益とコストに関するものであり、利益コスト分析が、危険性認定の廃止および/またはその結果としての車両基準の廃止の適切な法的根拠であるかどうかについてです（C–21）。

22. 情報収集
活動は、本規則案のVIII.C項で説明されているとおり、ペーパーワーク削減法（PRA）に基づき、OMBの承認のために提出されています。機関が説明した、今後提供が不要となる情報の説明、提供された負担軽減見積りの正確性、および回答者の負担を最小化するための提案された方法について、本規則の冒頭で特定された公聴会記録（C–22）にコメントを提出してください。

23. 利害関係者は、NCA5が
大統領令14303の要件を満たしておらず、OMBのガイドラインにおける情報公開の客観性、有用性、および信頼性に関する基準から逸脱していると指摘しています。客観性、有用性、および連邦機関が公表する情報の信頼性に関するOMBガイドラインから逸脱していると指摘しています。長官はこれらの懸念を真剣に受け止め、これらの懸念の妥当性および、本措置で提案された代替案の最終決定時にこれらをどのように考慮すべきかについて、公衆の意見を求めます（C–23）。

24. さらに、
マサチューセッツ州は、*ウェストバージニア州*と*UARG*の最高裁判決と併せて解釈されるべきであると提案します。これらの判決は、CAA第5条と類似する法定規定に重大な問題の原則を適用しました。
202(a)。その目的のため、当方は、*マサチューセッツ州*が最初に重大な問題の原則を適用したかどうか、また、適用した場合、その分析がCAA第202(a)条の文言自体およびUARG*とウェストバージニア*（C–24）の判例を踏まえて、その意味を解釈する際に影響を与えるかどうかについて、意見を求めています。

25. EPAの規制策定の進め方
は、*マサチューセッツ州*で想定されていたように排出基準に限定されていないと提案します。この点について、EPAの危険性認定に対する規則制定が、電気自動車の義務付けを含む規則制定を含み、これにより全国的な車両 fleet を1つの車両タイプと燃料から別のタイプと燃料に移行させることを要求していることから、新たな分析が必要かどうかについてコメントを求めます（C–25）。

26. 私たちは、
中間的な法的動向がCAA第202(a)条に基づく新規自動車およびエンジンのGHG排出規制を排除していないとしても、これらは、危険性認定時に適用されたものよりも、現在、長官が調査に臨む際に慎重さを増す合理的な根拠を提供するものと提案します。
私たちは、管理者が新たなアプローチを採用する場合、危険性認定を、本提案の代替案で示された枠組みと根本的に矛盾するとして撤回する必要があると考えます。本代替案に関するコメントを求めます。これには、管理者が危険性認定で採用されたアプローチを拒否する判断を行う際の裁量の範囲、および異なるアプローチを採用した場合の結果が含まれます（C–26）。

27. 私たちは、
危険性判断において、行政法上の要件である「行政措置が合理的で合理的に説明されている」という点に不足していた可能性がある点について、コメントを求めます。逆に、本提案で議論された法的・科学的進展を踏まえ、危険性判断で採用されたアプローチが依然として合理的な理由、および2022年と2010年の規則制定請求の却下決定が本代替案に与える影響（ある場合）について、コメントを求めます（C–27）。

VIII. 法定規定および大統領令の審査

これらの法律と大統領令に関する追加情報は、*http://www.epa.gov/laws-regulations/laws-and-executive-orders* 。で確認できます

A. 大統領令12866：規制計画と審査、および大統領令14094：規制審査の現代化

この提案された措置は、経済的に重要な規制措置であり、管理予算局（OMB）に審査のため提出されました。行われた変更はすべて公聴会記録に記録されています。環境保護庁（EPA）は、大統領令（E.O.）12866に基づき、規制影響分析（RIA）の草案を策定し、これは公聴会記録に収録されています。[139] EPAは、この提案された規則制定の根拠として、RIAの草案のいかなる部分にも依拠していません。

EPAは、この措置の影響を予測するために、2024年の自動車用温室効果ガス（GHG）基準に関する最新のRIA（2024 GHG Vehicle RIAs）に依拠することを検討しました。しかし、2024 GHG Vehicle RIAsは、現在適切でないと判断した仮定に大きく依拠しており、これがこの提案規則のコストと便益に重大な影響を与えるため、依拠を見送りました。それらの仮定には、以下のものが含まれますが、これらに限定されません：

1. 2022年IRA（インフレ削減法）に基づく電気自動車（EV）関連税額控除その他の補助金の影響と存在（2025年OBBBにより一部廃止され、RIAの基準線に組み込まれていたもの）；
2. 議会がCRAに基づきEPAのカリフォルニア州の先進的クリーントラック規制に関する免除規則を否決したことの影響。この規則はRIAの基準値に組み込まれていましたが、現在カリフォルニア州を含むいずれの州でも効力を有していません；
3. 消費者のEV購入への関心変化；
4. 2024年以降の行政政策の変更によるガソリンおよびディーゼル燃料の価格動向；
5. データセンターの需要に関する最近の予測と、2025年OBBBにおける法改正が電気自動車（EV）の普及と利用の経済性に与える影響による発電部門の変化；および
6. 2024年のRIAsでは資本への無制限なアクセスを前提としていたため、価格の違いと車両へのコスト影響により、すべての消費者における資本へのアクセス；

これらの仮定の変更は、2024年RIAsのすべての側面に影響を及ぼし、したがってEPAは、この提案された措置から生じる多くの影響を自信を持って適切に定量化または金銭評価するために、これらの評価に依拠することはできません。

措置の影響を定量化または金銭評価することができません。この提案の草案RIAでは、EPAは、LD、MD、HD車両およびHDエンジンに対するGHG基準の廃止によるコストと便益への影響を予測するための2つの分析手法による推定結果を提示しています。

EPAは、草案RIAで示された分析手法の1つを使用して5つの異なるモデルシナリオを提示しており、これらはいずれも表6および表7に要約されています。最初のシナリオは、2024年RIAsで提示されたすべての仮定と入力を含んでいます。2番目のシナリオは、EPAが2024年RIAsの評価の基準線に含めたIRAとカリフォルニア先進クリーントラック（ACT）規則の廃止の影響を推定しています。
将来のガソリンおよびディーゼル燃料価格に関する重大な不確実性を踏まえ、第3のシナリオでは、IRAの廃止とACT規則の廃止に加え、燃料価格の低下を想定しています。その他の仮定および入力値は、2024年RIAsで使用されたものと同一です。第4のシナリオと第5のシナリオは、それぞれ第2のシナリオと第3のシナリオを基盤とし、燃料節約効果の最初の2年半分のみを考慮しています
この提案規則のネット貨幣化影響を推定する際、燃料節約の最初の2年半分のみを考慮しています。

表6と表7は、それぞれ7%と3%の割引率で提示された5つのシナリオの貨幣化節約、コスト、およびネット節約のネット現在価値を示しています。

表6—7%のネット現在価値における貨幣化節約、コスト、およびネット節約

[2022年ドル換算の億ドル] *

	2024年軽・中型車両多汚染物質最終規則（LMDV）および大型車両の温室効果ガス排出基準第3段階（HDP3）規則の分析	2024年LMDVおよびHDP3規則分析（IRAおよびACTなし）	2024年LMDVおよびHDP3規則、IRAおよびACTなし；低液体燃料価格	2024年 LMDV と HDP3規則分析、IRAおよびACT非適用、2.5年間の燃料節約	2024年LMDVおよびHDP3規則；IRAおよびACTなし、低液体燃料価格、2.5年間の燃料節約
節約	$570	590	$640	690	$640 420	$640 320	$640 260
コスト					
ネット節約	(30)	(50)	220	320	380

* 結果が合計しない場合があります（四捨五入のため）。

表7—3%のネット現在価値に基づく貨幣化節約額、コスト、およびネット節約額

[2022年ドル換算の億ドル] *

	2024年LMDVおよびHDP3ルール分析	2024年LMDVおよびHDP3ルール分析（IRAおよびACTを除く）	2024年LMDVおよびHDP3規則、IRAおよびACTなし；低液体燃料価格	2024 LMDVおよびHDP3規則分析；IRAおよびACTなし、2.5年間の燃料節約	2024年LMDVおよびHDP3規則；IRAおよびACTなし、低液体燃料価格、2.5年間の燃料節約
節約額	$950	$1,030	$1,030	$1,030	$1,030

[139] 「2009年危険性判断の再検討および温室効果ガス車両基準：規制影響分析案」。EPA–420–D–25–002。2025年7月。

[140] *参照*「2027年型式以降の中型および大型車両の多汚染物質排出基準。規制影響分析。」EPA–420–R–24–004。2024年3月；「大型車両の温室効果ガス排出基準：第3段階。規制影響分析」。EPA–420–R–24–006。2024年3月。

表7—3%ネット現在価値に基づく貨幣化節約額、 コスト、およびネット節約額—続き

[2022年ドル換算の億ドル] *

	2024年LMDVおよびHDP3規則分析	2024年LMDVとHDP3規則分析、IRAおよびACTなし	2024年LMDVおよびHDP3ルール、IRAおよびACTは適用外；液体燃料価格が低水準	2024年LMDVおよびHDP3ルール分析；IRAおよびACTなし、2.5年間の燃料節約	2024年LMDVおよびHDP3規則；IRAおよびACTなし、低液体燃料価格、2.5年間の燃料節約
コスト	1,210	1,390	870	660	550
ネット節約額	(260)	(350)	160	380	490

* 結果が合計されない場合があります（四捨五入による）。

他の分析手法（示された選択アプローチを利用する手法）は、RIAの草案に記載されています。

EPAは、
および、この提案規則（C–
20）の影響を予測するためにEPAが検討すべき他のアプローチがあるかどうかについて、コメントを求めます。
関係者は、この提案による予想される影響とモデル化された影響についてコメントを提出するよう求められています。

B. 大統領令14192：規制緩和による繁栄の促進

この措置は、大統領令14192に基づく規制緩和措置となる見込みです。予測されるコスト削減の要約は、草案RIAに記載されています。

C. ペーパーワーク削減法（PRA）

機関は、現在有効なOMB管理番号を表示していない場合、情報の収集を実施または後援してはならず、個人は当該情報の収集に応答する義務はありません。EPAの規則（CFR第40編）におけるOMB管理番号は、40
CFR第9部に記載されています。

以下の事項に関するコメントを提出してください。
機関が説明した、提供が不要となる情報の内容、提供された負担軽減見積りの正確性、および回答者の負担を最小化するための提案された方法について、この規則の冒頭で特定された公聴会記録に提出してください。EPAは、最終規則においてICRに関するコメントに対応します。ICRに関するコメントは、*gov/public/do/PRAMain* 、。*www.reginfo.*のインターフェースを使用してOMBの情報と規制事務局に送付することもできます特定の情報の収集は、「現在審査中—公開コメント受付中」を選択するか、検索機能を使用して見つけてください。OMBは、2025年9月2日までにコメントを受け付けます。

この規則案における情報収集活動
は、PRAに基づきOMBの承認のために提出されています。

1. 軽・中型車両—2024年最終規則

EPAが軽・中型車両の温室効果ガス（GHG）要件の廃止のために作成したICR文書は、EPA ICR
2750.03として割り当てられ、EPA ICR
2750.02を改訂しています。
（OMB 2060–
0764）を改訂するものです。このICRのコピーは、この規則の公聴会記録（ドケット）で入手可能であり、以下に要約されています。

環境保護庁（EPA）は、軽・中型車両の製造業者に対し、温室効果ガス（GHG）排出量の測定、報告、または基準への準拠を義務付けるすべての規制を廃止する提案を行っています。
これらの要件への遵守を確認するために収集された情報は、この提案の下では不再要となります。2750.02に規定されるその他の要件はすべて引き続き有効です。

*回答者/影響を受ける事業者：*軽・中型車両の製造業者、代替燃料変換業者、および独立系商業輸入業者。

*回答者の回答義務：*この提案は、製造者がCAA第208(a)条に基づく年間モデル年車両認証の一環としてEPAに特定の情報を提供する義務を免除します。この情報は、車両を商業用に販売する前に提出が義務付けられています。一部のプログラムへの参加は任意ですが、製造者が参加を選択した場合、必要な情報を提出する必要があります。

*回答者の推定数：*35の関連事業者。

*回答の頻度：*回答の種類に応じて、年1回または随時。

*改訂後の総推定負担：*このICRで対象となる残りの規制要件に関する年間138,443時間。負担は5 CFR
1320.3(b)で定義されています。

*改訂後の総推定コスト：*このICRで対象となる残りの規制要件について、年間$26.3百万ドル。これには、年間$14.2百万ドルの資本または運営・維持管理コストの推定額が含まれます。

2. 大型車両GHGフェーズ3—2024年最終規則

環境保護庁（EPA）が重負荷型温室効果ガス（GHG）第3段階要件の廃止に関するICR文書を作成し、EPA ICR
2734.03として指定されました。 これにより、EPA ICR
2734.02（OMB 2060–0753）が改訂されます。
この規則の公聴会記録からICRのコピーを入手でき、以下に要約されています。

EPAは、重負荷車両および重負荷車両用エンジンの製造業者に対し、重負荷GHGフェーズ3基準の測定、報告、または遵守を義務付けるすべての規制を廃止することを提案しています。 これらの要件への遵守を確認するために収集された情報は、この提案の下では不再要となります。

*回答者/影響を受ける団体：*重型道路用車両の製造業者。

*回答者の回答義務：*この提案は、製造者がCAA第203(a)条に基づき、車両を商業用に販売する前に提出する年次モデル年式エンジンおよび車両認証の一環として、EPAに特定の情報を提供する義務を免除します。

*回答者の推定数：*77の関連事業者。

*回答の頻度：*当初は一回限りの負担と予想されていましたが、現在、報告の義務はなくなりました。

*改訂後の総推定負担時間：*0時間。負担の定義は5 CFR
1320.03(b)に準拠します。

改訂後の総推定費用：$0。

3. 非道路用圧縮着火エンジンおよび道路用大型エンジン、情報収集要請に関する説明書（2023年3月改訂版）

環境保護庁（EPA）が、大型エンジンおよび車両の既存のフェーズ2およびそれ以前の温室効果ガス（GHG）規制の廃止に関するICR文書を策定し、EPA ICR
1684.22として指定しました。これにより、EPA ICR
1684.21（OMB 2060–0287）が改訂されます。
この規則の公聴会記録においてICRのコピーを入手でき、以下に要約されています。

EPAは、重負荷車両および重負荷車両用エンジンの製造業者に対し、温室効果ガス（GHG）排出量の測定、報告、または基準への準拠を義務付けるすべての規制を廃止することを提案しています。
これらの要件への遵守を確認するために収集された情報は、この提案の下では不再要となります。EPA ICR 1684.21に規定されるその他の要件は、すべて引き続き有効です。

回答者/影響を受ける団体：
重型道路用車両およびエンジンの製造業者。

回答者の回答義務：
この提案は、CAA第203(a)条に基づき、車両を商業用に販売する前にEPAに提出する年次モデル年式エンジンおよび車両の認証の一部として、特定の情報を提供する必要から製造業者を免除します。一部のプログラムへの参加は任意ですが、製造者が参加を選択した場合、必要な情報を提出する必要があります。

推定回答者数:
568の該当事業者。

*回答頻度：*年1回または必要に応じて、回答の種類に応じて。

改訂後の総推定負担時間:
このICRで対象となる残りの規制要件に関する負担時間は137,824時間です。負担の定義は5 CFR 1320.03(b)に準拠しています。

改訂後の総推定費用: $30.3
百万ドル（このICRで対象となる残りの規制要件に該当し、そのうち$17.9百万ドルは年間換算された資本または運営・維持管理コストの推定額を含む）。

D. 規制柔軟性法（RFA）

私は、この提案された措置が規制柔軟性法（RFA）に基づき、小規模事業者に重大な経済的影響を及ぼさないことを証明します。この判断に際し、EPAは、この規則に関する懸念の対象となる影響は、小規模事業者に対する重大な経済的影響であり、当該規則が規則の対象となる小規模事業者の規制負担を軽減するため、この規則が小規模事業者に重大な経済的影響を及ぼさないことを証明しています。

本規則の対象となる規制対象事業者は
当庁が本規則案で廃止を提案している規制の対象となる規制対象事業者は、エンジンおよび車両製造業者、代替燃料変換業者、および車両の温室効果ガス排出基準に準拠する独立系商業輸入業者です。当庁は、本規則案が小規模事業者に重大な経済的影響を及ぼさないことを証明しています。これは、本規則案が規制対象の小規模事業者の規制負担を軽減するためです。

現在の規則の対象となるすべての事業者（小規模事業者を含む）に対する規制負担。この措置は、EPAの温室効果ガス（GHG）エンジンおよび車両プログラムの実施に関するGHG排出基準および遵守規定に直接関連する基準設定部分の規制の一部を廃止することを提案するものです。これらの改正により、直接規制対象の小規模事業者に対して重大な経済的悪影響が生じるとは予想されていません。したがって、この提案が最終決定された場合、直接規制対象の小規模事業体に対する規制負担が軽減されるものと結論付けました。EPAは、この提案に関する規制影響分析案のセクション7において、RFAに関する追加情報を提供しています。

E. 未資金措置改革法（UMRA）

この提案された措置は、UMRA（2 U.S.C. 1531–1538）で規定される$100百万（1995年ドル換算で毎年物価上昇分調整）以上の未資金措置を含まず、小規模政府に重大または特有の影響を及ぼしません。この提案措置が最終決定された場合、州、地方、または部族政府に対して強制力のある義務を課すことはなく、民間部門に関する義務を軽減します。

F. 大統領令13132：連邦主義

この提案された措置は、大統領令13132で指定された連邦主義上の影響を及ぼしません。最終的に実施された場合、州、国家政府と州の関係、または政府のさまざまなレベル間の権限と責任の配分に対して、重大な直接的な影響を及ぼしません。

G. 大統領令第13175号：先住民部族政府との協議と調整

この提案された措置は、大統領令13175で指定された部族への影響はありません。最終的に施行された場合、部族政府、連邦政府とインディアン部族の関係、または大統領令13175で指定された連邦政府とインディアン部族間の権限と責任の配分に対して、重大な直接的な影響を及ぼしません。
したがって、大統領令第13175号は、この提案された措置には適用されません。

H. 大統領令第13045号：環境保健リスクおよび安全リスクから子どもを保護するための措置

大統領令第13045号は、連邦機関に対し、連邦の健康と安全基準における計画中の規制が子どもに与える健康と安全への影響を評価し、その規制が

計画中の規制が子どもに与える健康と安全への影響を連邦の健康と安全基準に盛り込むこと、およびその規制が潜在的に有効で合理的に実施可能な代替案よりも優れている理由を説明することを命じています。この措置は、大統領令第12866号第3(f)(1)項に定める重要な規制措置に該当するため、大統領令第13045号の適用対象となります。また、環境保護庁（EPA）は、この措置により影響を受ける汚染物質の環境保健または安全リスクが、子どもに不均衡な影響を及ぼす可能性があると考えています。2021年の子どもの健康に関する政策もこの措置に適用されます。[141]

この規則制定における温室効果ガス（GHG）の排出量は、人間健康に直接的な影響を及ぼしませんが、この提案が基準汚染物質や大気有害物質の排出量に軽微な影響を与える可能性を認識しています。子どもは一般人口よりも大気汚染物質の環境濃度が高くなることは予想されていません。しかし、子どもは成人よりも大気汚染の影響を受けやすく、屋外で過ごす時間が長い傾向にあります。子どもは米国人口の相当な割合を占め、継続的な成長と発達のため、大気汚染物質への曝露による健康影響のリスクを高める独自の要因を有しています。子どもは、(1) 発達途中の呼吸器系、(2) 体重に対する換気率の増加、(3) 特に男の子において成人よりも高い口腔呼吸の割合、(4) 曝露の機会を増やす行動など、多くの大気汚染物質に対して成人よりも感受性が高いです。出生前にも、母親が曝露した場合、胎児は母親を通じて大気汚染物質に曝露し、発育に影響を与える可能性があります。上記で説明したように、この提案された措置は、基準汚染物質に関する別個の規制措置やNHTSAが設定した別個の基準に影響を及ぼさないことを指摘します。現在、EPAは、提案された措置が非GHG大気汚染物質（子どもを含む）の健康に重大な悪影響を及ぼすとは考えていません。これは、EPAがGHG排出規制の廃止による非GHG大気汚染物質の排出への影響は、僅かで偶発的なものにとどまると予想しているためです。このような大気汚染物質の潜在的な健康影響は、直接的な排出制限と

[141] 米国環境保護庁（EPA）。（2021）。2021年子どもの健康に関する政策：*https://www.epa.gov/system/files/documents/2021-10/ 2021-policy-on-childrens-health.pdf*。

地域的・全国的な大気質改善を目的とした他のプログラム、NAAQSプログラムを含む。

I. 大統領令第13211号：エネルギーの供給、配分、または使用に重大な影響を及ぼす規制に関する措置

この提案された措置は、大統領令第12866号に基づく重要な規制措置であり、エネルギーの供給、配分、または使用に重大な影響を及ぼす可能性があります。環境保護庁（EPA）は、この提案された措置に関するエネルギー影響報告書を以下のとおり作成しました。

この措置は、
軽・中・大型エンジンおよび車両の温室効果ガス（GHG）排出基準および関連する遵守規定を廃止することを提案しています。この措置が最終決定された場合、石油の消費量が増加し、電気の消費量が減少すると推定されます。

J. 国家技術移転・促進法（NTTAA）および1 CFR第51部

この提案された措置は技術基準に関わります。ただし、規制の変更案には、GHG排出基準および対応する測定・遵守手続きの廃止が含まれ、そのうちの一部は既存の自主的合意基準や他の技術基準への言及の廃止も含まれます。この提案された措置には、新たな要件や技術基準への新たな言及は含まれていません。

対象事項の一覧

40 CFR 第85部

機密保持対象の事業情報、温室効果ガス、輸入、表示、自動車排ガス、報告および記録保持要件、研究保証。

40 CFR 第86部

環境保護、行政手続、機密保持情報、引用による採用、表示、自動車排ガス、報告および記録保持要件。

40 CFR 第600部

環境保護、行政手続、電気電力、燃料効率、温室効果ガス、表示、報告及び記録保持要件。

40 CFR 第1036条

環境保護、行政手続、大気汚染防止、機密保持情報、温室効果ガス、引用による組み込み、表示、自動車排ガス、報告及び記録保持要件、保証。

40 CFR 第1037条

環境保護、行政手続、大気汚染防止、機密保持情報、引用による組み込み、表示、自動車排ガス、報告及び記録保持要件、保証。

40 CFR 第1039条

行政慣行および手続き、大気汚染防止、機密情報、輸入、表示、罰則、報告および記録保持要件、保証。

リー・ゼルディン、
管理者

前文で述べた理由により、連邦規則集第 40 編第 I 章を以下のように改正することを提案する。

パート 85—移動発生源による大気汚染の規制

■ 1. 第 85
部の権限の引用は、引き続き以下のとおりとする。

権限： 42 U.S.C. 7401–7671q。

§ 85.525 移動式排出源からの大気汚染の制御（ ）[改正]

■ 2. § 85.525の(b)項を削除し、その位置を空欄とする。
■ 3. § 85.1515の(d)項を次のように改訂する：

§ 85.1515
輸入された適合しない自動車および自動車エンジンに適用される排出ガス基準および試験方法。

* * * * *

(d)
ICIは、不適合罰則を使用して認証を行うことはできない。

§ 85.1803 国際認証機関（ ）[改正]

■ 4. § 85.1803 の(e)項を削除する。

§ 85.1805 [改正]

■ 5. § 85.1805 を改正し、(b)
項を削除し、その位置を空ける。
■ 6. § 86.1902 を改正し、(b)(2) 項を削除し、(d)
項を改正する。改正後の内容は以下の通りである：

§ 85.1902 定義。

* * * * *

(d)
*自発的な排出ガスリコール*とは、製造者が自発的に開始し実施する修理、調整、または変更プログラムであり、車両またはエンジンの所有者に対して直接通知が提供された排出ガスに関連する欠陥を是正するためのものです。

* * * * *

§ 85.2103 [改正]

■ 7. § 85.2103 の (d)(1)(v) 及び (d)(3) を削除する。

第86部—新規および使用中の道路車両およびエンジンの排出物制御

■ 8.
第86部の権限根拠は、以下のとおり継続して読み替える。

権限： 42 U.S.C. 7401–7671q。

§ 86.1 道路車両の排出ガス規制（ ）[改正]

■ 9.
第86.1条を改正し、(c)(2)および(3)の項、(f)(3)、(17)、(21)、および(22)の項を削除し、(h)の項を削除する。
■ 10. § 86.007–11を次のように改正する。
(g)(1)および(6)を次のように改める：

§ 86.007–11
2007年型式以降の日産ディーゼルエンジンおよび車両の排出基準および追加要件。

* * * * *

(g) * * *
(1) エンジンは、40 CFR
第1039条の下で認証を受けたものと同一の構成でなければならない。また、40 CFR
第1039条に適用される同一の運転サイクルを使用して、PMのファミリー排出限界値が0.020 g/kW-hrであることについて認証を受けていなければならない。

* * * * *

(6)
本項(g)の規定に基づき認証を受けたエンジンは、本節または40
CFR第1039条の規定に基づき排出クレジットを生成または使用してはならない。

* * * * *

■ 11. § 86.008–10 の(g)(6)項を次のように改正する：

§ 86.008–10
2008年型式以降オットーサイクル式大型エンジンおよび車両の排出ガス基準。

* * * * *

(g) * * *
(6)
本項(g)に基づき認証を受けたエンジンは、本節において排出クレジットを生成または使用してはならない。

* * * * *

■ 12. 第86.1801–12条を次のように改正する：
■ a. 段落 (a)(2)(ii)(B) を削除し、その位置を空ける；
■ b. (a)(3)、(b)、および
(i);および
■ c. (j) 項および (k)
項を削除する。改正後の規定は次のとおりとする:

§ 86.1801–12 適用範囲

(a) * * *
(3)
本サブパートの規定は、14,000ポンドを超えるGVWRを有する大型車両には適用されない（§ 86.016–1

および40
CFR第1036部および第1037部）に適用されない。ただし、以下の場合を除く：

(i) 14,000ポンドを超えるGVWRを有する大型車両で、19,500ポンド以下のGVWRを有するものは、14,000ポンド以下のGVWRを有する類似の車両を含む試験グループに適切に包含されている場合、本サブパートの排気ガス排出基準に任意で適合認定を受けることができます。これらの車両には、クラス3中型車両として扱われます。

(ii) [保留]

(iii) 蒸発排出ガスおよび給油時排出ガス基準は、40 CFR
1037.103に規定される通り、GVWRが14,000ポンドを超える大型車両に適用される。

* * * * *

(b) *40 CFR
第1036部および第1037部との関係。*このサブパートの基準および認証要件の対象とならない重車両については、当該車両およびその搭載エンジンは、適用される40 CFR
第1036部および第1037部の基準および認証要件の対象となる。40 CFR
第1036条または第1037条の基準に任意で認証を受けたエンジンまたは車両については、当該エンジンまたは車両は、40 CFR
第1036条および第1037条のすべての規制要件に、強制的な要件として適用されるものとみなされる。

* * * * *

(i) *汚染物質の種類。*基準汚染物質基準は、$NO_{(x)}$、NMOG、HC、ホルムアルデヒド、PM、およびCO（排気ガス、蒸発ガス、給油時の排出を含む）に適用されます。これらの汚染物質は、大気清浄法における基準汚染物質であるか、または基準汚染物質であるオゾンやPMの前駆物質であるため、しばしば「基準汚染物質」として総称されます。

■ 13. § 86.1803–01 を次のように改正する：

■ a.
「AC1」、「AC2」、「エアコンアイドリングテスト」、「ベースレベル」、「ベースタイヤ」、「ベース車両」、「複合CO_2」、「複合CREE」、および「構成」の定義を削除すること；

■ b. 「不正装置」の定義を改定する；

■ c. 「緊急車両」の定義の
(1) を削除し、予約する。

■ d. 「エンジンコード」の定義の見直し;

■ e.
「フットプリント」、「フルサイズピックアップトラック」、「マイルドハイブリッド電気自動車」、「ストロングハイブリッド電気自動車」、「サブ構成」、「トラック幅」、および「トランスミッションクラス」の定義を削除すること；および

■ f.
「作業係数」の定義をアルファベット順に追加する。

改正および追加内容は以下のとおりです:

§ 86.1803–01 定義。

* * * * *

*不正装置とは、*通常の車両の運転および使用において合理的に予想される条件下で、排出ガス制御システムの有効性を低下させる補助的な排出ガス制御装置（AECD）をいう。ただし、次のいずれかの条件を満たす場合を除く：

(1) そのような条件が、
このサブパートで指定された運転サイクルまたは40 CFR第600条の燃費試験手順に含まれている場合；

(2) AECDの必要性が
車両の損傷または事故から保護するため；

(3) AECDが
エンジン始動の要件を超えない；または

(4) AECDは、緊急車両にのみ適用され、排出ガス制御システムの異常な状態により車両の速度、トルク、または出力が低下するのを防止するため、またはそのような異常な状態が発生するのを防止するため、緊急対応に関連する運転中にその必要性が正当化される場合に限り適用されます。このような異常な状態の例には、過負荷の粒子捕集装置による過剰な排気バックプレッシャー、または尿素ベースの選択的触媒還元（SCR）に依存するエンジンにおけるディーゼル排気液の不足などが含まれます。

* * * * *

*エンジンコード*とは、試験グループ内において、排気量、燃料噴射（またはキャブレター）の校正、チョークの校正、ディストリビューターの校正、補助排気ガス制御装置、および管理者が指定するその他のエンジンおよび排気ガス制御システム部品の組み合わせからなる一意の組み合わせを意味します。電気自動車の場合、エンジンコードとは、製造業者、電気駆動モーター、モーター構成、モーターコントローラー、およびエネルギー貯蔵装置の組み合わせからなる一意の組み合わせを意味します。*

* * * * *

作業係数（WF）とは、車両の作業能力を表す特性値であり、以下の式を用いて最寄りのポンド単位で計算されます：

$$WF = 0.75 \times (GVWR - CURW) + 0.25 \times (GCWR - GVWR)$$

注:

xwd = 500 ポンド（車両が四輪駆動または全輪駆動の場合）；xwd = 0 ポンド（その他の車両の場合）。

* * * * *

■ 14. § 86.1805–12 の(a)項を次のように改正する：

§ 86.1805–12 減価償却資産の耐用年数（ ）

(a)
本項の(b)項で認められる場合、または本項の(c)項および(d)項で要求される場合を除き、
セクションにおいて、すべてのLDVおよびLLDTの全使用可能期間は、10年間または120,000マイルのいずれか早い方です。すべてのHLDT、MDPV、および完全な重duty車両の全使用可能期間は、11年間または120,000マイルのいずれか早い方です。
これらの全使用可能期間は、認証時にのみ適用されることが指定された基準を除き、すべての排気、蒸発、および給油時の排出ガス要件に適用されます。

* * * * *

■ 15. § 86.1805–17 を次のように改正する:

§ 86.1805–17 排気、蒸発、給油、およびOBD排出ガスに関する基準（ ）の有用寿命。

(a) *一般規定。*本節で定める使用可能年数は、本サブパートで定める排気、蒸発、給油、およびOBD排出ガスに関するすべての要件に適用される。ただし、認証時にのみ適用される基準は除く。使用可能年数は、暦年または走行距離のいずれか早い方として定める。

(b) [保留]

(c) *低温排出ガス基準。*第86.1811–
17条に定める低温NMHC排出ガス基準は、LDVおよびLLDTについては有用寿命10年または120,000マイル、HLDTおよびHDVについては有用寿命11年または120,000マイルに適用される。§ 86.1811–17
に定める低温時のCO排出基準は、有用寿命が5年または50,000マイルのいずれか早い方まで適用されます。

(d) *基準汚染物質。*本項(d)の耐用年数に関する規定は、本項(c)で規定されていないすべての排出基準に適用されます。本項(d)は、
§ 86.1811–
27(c)の低温排出基準に適用されます。ただし、本項の(f)項および

§§ 86.1811、86.1813、および86.1816において、
LDT2、HLDT、MDPV、およびHDVの耐用年数は15年または150,000マイルです。LDVおよびLDT1の耐用年数は10年または120,000マイルです。製造者は、LDVおよびLDT1について、耐用年数を15年または150,000マイルと認定することを選択できます。この場合、本項(d)で定めるすべての基準および要件に対して、より長い耐用年数が適用されます。

(e) *中間耐用年数。*中間耐用年数に対して排気ガス排出基準が指定されている場合、これらの基準は5年間または50,000マイルに適用されます。

§ 86.1807–01 排気ガス排出量規制（ ）[改正]

■ 16. § 86.1807–01 を改正し、(a)(3)(iv)
項を削除し、その位置を空ける。

■ 17. § 86.1809–12 の(d)(1)を次のように改める：

§ 86.1809–12 排出ガス制御装置の禁止。

* * * * *

(d) * * *

(1) 製造者は、EPAの満足のいくように、車両の設計が、このサブパートで指定された運転サイクルまたは40 CFR第600条の燃料消費率試験手順において示された排出ガス制御の有効性を、車両が通常の運転および使用において合理的に予想される条件下で運転された場合に、不必要に低下させるような戦略を含んでいないことを証明しなければならない。

* * * * *

■ 18. § 86.1810–09 の(f)(2)項を次のように改正する：

§ 86.1810–09 一般基準；排出量の増加；安全でない状態；免除。

* * * * *

(f) * * *

(2) § 86.1811–10(g)
に規定される低温NMHC基準に適合する車両については、製造者は、高高度において一般的な校正手法が採用されていることを示す技術評価書を提出しなければならない（ただし、高高度における特定の校正要件により低高度の排出制御手法から逸脱する場合を除く）。低高度の排出制御手法からの逸脱は、認証時に提出される補助排出制御装置（AECD）の記述に含めなければならない。高高度専用のAECDは、EPAの評価のために、AECDの排出影響と有効性を定量化するための工学的な排出データを提供しなければならない。

* * * * *

■ 19. § 86.1810–17 の(j)項を次のように改正する：

§ 86.1810–17 一般要件。

* * * * *

(i) 他のメーカーによって既に認証を受けた車両を改造する小規模製造者は、以下の条件を満たす場合、本サブパートSに基づき当該車両の再認証を受けることができます。

(1) 再認証を行う製造者は、車両サプライヤーの対応するビンレベルおよびファミリー排出量基準と同等またはより厳格なビンレベルおよびファミリー排出量基準で車両を認証しなければならない。

(2) 再認証を受ける製造者は、このサブパートSに規定されるすべての基準および要件を満たす必要があります。ただし、基準排出ガスおよび蒸発排出ガスの車種平均基準を除く。

(3) 車両供給者は、小規模製造業者に対し、本条の§§ 86.1860–17 および 86.1864–10
に定める車両供給者の排気ガスおよび蒸発ガス fleet
平均計算に対象車両を含める責任を負う旨の書面による声明を提出しなければならない。

(4) 小規模製造者は、認証申請書において、両社が対象車両の適合性を証明するために協力している方法を説明しなければならない。申請書には、本項(j)(3)に定める車両供給者の書面による声明を含めなければならない。

(5) 車両供給者は、車両供給者が小規模製造者の販売量および排出量レベルを、車両供給者の車両群平均報告書に含めている旨の書面による声明を、

§§ 86.1860–17 および 86.1864–10

に従って、車両サプライヤーの車両群平均報告書に含めている旨の声明を記載しなければならない。

* * * * *

■ 20. § 86.1805–12 の(a)項を次のように改正する：

§ 86.1811–17 軽乗用車、軽トラックおよび中型乗用車の排気ガス排出基準。

(a) *適用範囲及び一般規定。* この条項は、2017年モデル年以降の販売される軽乗用車、軽トラック及び中型乗用車に適用される排気ガス排出基準を定める。MDPVは、LDT4に適用されるすべての排出基準及び認証規定に準拠しなければならない。この条項の一部は、指定された重乗用車にも適用される。
§ 86.1816.
蒸発排出ガスおよび給油時排出ガス基準については、§ 86.1813
を参照のこと。この条項は、この条項の(b)(11)項に定める場合を除き、2017年型式以前の車両に適用される。
* * * * *

§ 86.1811–27 連邦規則集第86編第1811–27条（改正）

■ 21. § 86.1811–27 の(a)(4)項を削除する。

§ 86.1815–27 [削除]

■ 22. § 86.1815–27 を削除する。

■ 23. § 86.1816–18 の(a)項を次のように改定する：

§ 86.1816–18 重車両の排出ガス基準。

(a) *適用範囲及び一般規定。* この条項は、完成重車両のTier
3排気ガス排出基準を定める。これらの基準は、不完成重車両及び§
86.1801に定める14,000ポンドGVWRを超える重車両については任意適用とする。蒸発性排出ガス及び給油時排出ガス基準については§ 86.1813を参照。

基準については、§86.1813を参照してください。この節は、2018年モデル年式から適用されます。ただし、この節の(b)(11)項に定める場合を除き、2018年モデル年式以前の車両にも適用される場合があります。この節は、2027年モデル年式以降の車両については、
§ 86.1811–27
に規定される場合を除き、2027年モデル年以降の車両にのみ適用されます。MDPVについては、本条の(b)(11)項に規定される場合を除き、別途の要件
§ 86.1811.
本節のA項を参照し、未完成の大型車両および車体から独立して認証された大型エンジンに適用される要件を確認してください。以下の一般的な規定が適用されます:

(1) 本節に定める方法に従い、シャシーダイナモメータを使用してすべての車両を試験し、調整後の積載車両重量（§ 86.1803
参照）に基づいて適切な荷重設定を確立すること。

(2) 一部の規定は、車両の出力重量比に応じて異なる適用を受ける。車両の出力重量比は、エンジンの定格出力と車両のGVWR（馬力/ポンド）を割ることで算出する。本項の目的上、試験グループに複数の車両構成が含まれる場合、試験グループを特徴付けるために最も高い出力重量比を有する車両を使用する。

(3) E10試験燃料は、
§ 86.113
に規定されるE10試験燃料を使用すること。ただし、本節に別段の定めがある場合を除く。

(4) ハイブリッド電気自動車（プラグインハイブリッド電気自動車を含む）からの排出物を、40 CFR 第1066部第F節に規定する方法で測定します。ただし、プラグインハイブリッド電気自動車が充電消耗運転中である場合は、これらの手順は適用されません。

* * * * *

§ § 86.1818–12 および 86.1819–14 [削除]

■ 24. § 86.1818–12 および
86.1819–14 を削除する。

■ 25. § 86.1822–01 の(b)項を次のように改正する。

§ 86.1822–01 耐久性データ車両の選択。

* * * * *

(b)
製造者は、適切な技術的判断に基づき、本項(a)で選択された車両の試験に代えて、同等または最悪ケースの車両構成を選択することができる。本項(a)で選択された車両構成の試験に代えて、§ 86.1839–
01の規定を満たす継承データを使用することもできる。

§ 86.1823–08 車両の構造に関する試験（ ） [改正]

■ 26. § 86.1823–08の(m)項を削除し、その位置を空欄とする。

■ 27. § 86.1827–01の(a)(5)を次のように改める：

§ 86.1827–01 試験グループ決定。

* * * * *

(a) * * *

(5) 同じ排出基準に準拠する場合、または低温時のNMHCまたはNMOG+NO_x基準の場合にはFELに準拠する場合を除き、製造者は、試験グループ内のすべての車両が当該試験グループ内のいずれかの車両に適用される最も厳しい基準に適合している限り、車両をより厳しい基準に準拠する車両と同じ試験グループに分類することを請求することができる。例えば、製造者は、GCWRが22,000ポンド以下の中型車両を、GCWRが22,000ポンドを超える中型車両と同じ試験グループに含めることができる。ただし、試験グループに含まれるすべての車両は、§ 86.1811–27(e)に規定されるオフサイクル排出ガス基準および試験要件の対象となります。軽型トラックおよび軽型車両は、テストグループ内のすべての車両が同じ基準の排気ガス基準に準拠している場合、同じテストグループに含めることができます。

* * * * *

■ 28. § 86.1828–01 の(e)項を次のように改正する：

§ 86.1828–01 排出データ車両の選択。

* * * * *

(e) *代替車両構成。* 製造者は、本項(a)から(c)までに選択された車両の試験に代えて、同等または最悪ケースの車両構成を選択する場合、適切な技術的判断を用いることができる。本項(a)から(c)までに選択された車両の試験に代えて、§ 86.1839の規定を満たす継続使用データも、本項の(a)から(c)までに選択された車両構成の試験に代えて使用することができる。

* * * * *

■ 29. § 86.1829–15 を次のように改正する：

■ a. (d)(3)項を改正する；

■ b. 段落(d)(6)を削除し、その位置を空ける；および

■ c. 段落(d)(8)を改正する。改正後の内容は以下のとおりである:

§ 86.1829–15 耐久性および排出ガス試験の要件；免除。

* * * * *

(d) * * *

(3) 製造者は、PM排出基準への適合性を示すために必要な試験に加え、追加で実施される燃費試験において、PMの測定を省略することができる。

* * * * *

(8) 製造者は、認証申請書において、22,000ポンドを超えるGCWRを有する中型車両が、§ 86.1811–27(e)に準拠している旨の声明を記載することができる。§ 86.1844–01(d)(8)に基づく認証申請書において、当該表明を裏付けるための関連する試験、工学分析、またはその他の情報を十分な詳細で記載すること。当社は、車両の実際の使用条件における典型的なエンジン運転状態を反映する排出量測定値の記載を指示する場合があります。例えば、車両に典型的な特定の過渡的および定常状態のエンジン運転を指定する場合があります。また、§ 86.1845–04(h)(6)に従い、参照ブレーキ固有の二酸化炭素排出率（$e_{(CO2FTP)}$）を決定するために使用した手順を説明してください。

* * * * *

■ 30. § 86.1831–01 を改正し、(a)(3) 項および (c)(2) 項を次のとおり改める：

§ 86.1830–01 排出ガス検査のための車両の受入。

(a) * * *

(3) 試験車両には、その車両構成にエアコンが装備されている場合、エアコンが装備されかつ正常に機能している必要があります。オプション装備は、§ 86.1832–01の規定に従い、試験車両に装備されているか、または表示されている必要があります。

* * * * *

(c) * * *

(2) 耐久性グループ内において、製造者は、新たな試験車両を製造する代わりに、排出ガスデータ車両（現行または前年度モデルの排出ガスデータ車両、走行変更車両、燃費データ車両、開発車両を含む）の排出ガスデータを変更することができる。ただし、当該変更が車両の試験結果の代表性に影響を及ぼさない場合に限る。製造者は、このような判断を行う際に、適切な技術的判断を行うものとする。排出ガスデータ試験用に選択されたキャリブレーションの開発に使用された開発車両は、その車両構成のEDVとして使用してはならない。耐久性グループ外の車両は、管理者の事前の承認を得て変更することができる。

* * * * *

■ 31. § 86.1835–01 の(a)(4)、(b)(3)、および(c)の項を次のように改める。

§ 86.1835–01 確認試験。

(a) * * *

(4) 燃料消費率の再試験は、40 CFR 600.008–08の規定に従って実施することができる。

(b) * * *

(3) 軽乗用車、軽トラック、および中型乗用車については、車両の製造者は、確認試験の燃費と元の製造者の試験の燃費の差が3%（または製造者が請求し、管理者が承認したすべての製造者による確認試験に一貫して適用されるより低い割合）以上である場合、FTP試験または高速道路試験の再試験を実施しなければならない。

(i) 燃料消費率プログラムにおいて、製造者は再試験を実施する代わりに、元の試験と確認試験の燃料消費率の結果のうち低い方を公式な結果として採用することができる。

(ii) 製造者は、FTPまたは高速道路試験の再試験を実施しなければならない。ただし、第2の確認試験と元の製造者試験の燃費の差が3%以上（または製造者が請求し、管理者が承認したより低い割合）であり、かつ第2の確認試験と最初の確認試験の燃費の差が3%以上（または製造者が請求し、管理者が承認したより低い割合）である場合に限る。第2の再試験を実施する代わりに、製造者は、元の試験、最初の確認試験、および第2の確認試験の燃費結果のうち最も低い値を、燃費プログラムで使用するための公式値として承認することができる。

(c) *公式試験結果の決定。* (1) 行政官または製造者が試験車両において確認試験区間を実施した場合、当該試験区間の試験結果は、行政官により後日無効とされない限り、当該車両の指定試験点における当該試験区間の公式データとし、当該指定試験点における当該試験区間の製造者の原試験データは、排出ガス基準の適合性を判断する際に使用してはならない。

(i) 行政官または製造者が1回以上の合格かつ有効な確認試験を実施した場合、最初の合格かつ有効な確認試験の結果が公式とみなされ、排出基準への適合性を判断する際の根拠として使用される。

(ii) 燃料の公式試験結果は経済に関する公式試験結果は、本章の§ 600.008–08の規定に従って決定される。

(iii) 管理者は、蒸発試験のセグメント後に中止し、その時点までに得られた有効な結果を公式データとして使用することができる。この場合、本項のB節に定める方法に従うものとする。

(2) 管理者または製造者が試験を実施しない場合、

試験車両において試験ポイントで確認試験を実施した場合、製造者の元の試験データが当該ポイントの公式データとして採用されます。

(i) 行政官が、

本項(a)の規定に基づく試験（またはその他の適切な相関試験データ）に基づき、製造者の試験装置または手順と管理者が使用する試験装置または手順との間に相関関係がないと判断した場合、製造者の試験データは、相関関係の欠如の原因が特定され、製造者によりデータの有効性が確立されるまで、認証の目的で受け入れられません。

(ii) 管理者が

製造者が提出した試験データが正確でないか、本サブパートの規定に違反して取得されたと合理的な根拠を有する場合、管理者は、再試験または追加情報の提出を条件に、当該データを公式データとして受け付けないことができます。

(iii) 製造者が

同一の車両構成（本項(b)の規定に基づく確認試験を除く）において同一の排出データ車両に対して複数の試験を実施した場合、当該車両における当該試験シリーズの最終試験のデータが公式データとなります。

* * * * *

§ 86.1838–01 [改正]

■ 32. § 86.1838–01
の(b)(1)(i)(B)項を削除し、その部分を保留する。

■ 33. § 86.1839–01 を次のように改める。

以下のとおりとする：

§ 86.1839–01 認証およびバッテリー監視データの引き継ぎ。

(a) 第86.182条、第86.1822条、第86.1828条、または第86.18

§ 86.1822、§ 86.1828、または§

86.1829に基づき選択された車両の試験に代えて、
当該車両から得られたデータを提出する代わりに、製造者は、該当する場合、類似の車両（認証を取得済みまたは§ 86.1845で要求されるすべてのデータが既に提出されているもの）に関する排気排出データ、蒸発排出データ、および/または給油排出データを提出することができる。この規定の適用を受けるためには、製造者は適切な技術的判断を行い、以下の基準を満たす必要がある：

(1) 耐久性データの場合、

製造者は、以前に生成された耐久性データが、耐久性試験に選択された車両構成と比較して、すべての適用される排出成分について最悪の場合または同等の劣化率を表すことを確認しなければならない。認証前に、管理者は

製造者が、選択された耐久性車両構成の触媒温度の分布が、以前に生成されたデータの元となった車両構成の触媒温度の分布と実質的に同等または低いことを示すデータを提出するよう求めることがあります。

(2) 排出データの場合、

製造者は、以前に生成された排出データが、排出適合性実証のために選択された車両構成と比較して、すべての適用される排出成分について最悪の場合または同等の排出レベルを表すことを確認しなければならない。

(b) 新規に老化させた

EDVに§ 86.1823–
08(f)(2)の規定に基づき使用する場合、製造業者は、以前に提出されたEDV用に老化させた類似のハードウェアを使用することができる。ただし、製造業者が、以前に老化させたハードウェアが、耐久性証明においてすべての適用される排出成分について最悪の場合または同等の劣化率を示すことを確認した場合に限る。

§ 86.1841–01 [改正]

■ 34. 第86.1841–
01条の(a)(3)項を削除し、その部分を保留する。

■ 35. 第86.1844–01条を次のように改正する：

■ a. 段落(d)(7)(iv)を削除し、その位置を空ける；

■ b. 段落(d)(15)を改正する；

■ c. 段落(d)(20)を削除し、その位置を保持する；および

■ d.
(e)(1)および(3)の段落を改正する。改正後の内容は以下のとおりである：

§ 86.1844–01 情報提供要件：認証申請および情報提供の提出。

* * * * *

(d) * * *

(15)

燃料燃焼式ヒーターを備えた車両については、燃料燃焼式ヒーターの制御システム論理を説明し、その運転可能な条件の評価および蒸発性排出物が存在し得る運転モードと条件の評価を含むものとする。適切な工学的な判断に基づき、各汚染物質について、車種平均基準の対象となる燃料燃焼式ヒーターからの排気ガス排出率（グラム/マイル）を推定し、§§ 86.1861 および 86.1864
の車種平均適合計算を、燃料燃焼式ヒーターからの排出量を考慮して適切に調整すること。排気ガス排出率を確立するために使用した試験方法を説明すること。

* * * * *

(e) * * *

(1)

排気に関連するすべての部品を特定する。また、排気を制御するために使用されるソフトウェア、AECD、およびその他の設計要素を特定する。

蒸発/給油時の排出ガス。部品番号により、排出ガスに関連する部品を特定する。ソフトウェアは、部品番号または適切な他の表記方法により特定する。部品番号をエンジンコードまたは類似の分類体系により整理する。

* * * * *

(3)

米国において製造され販売される各適合証明書に該当するすべての車両の識別および説明。説明は、使用中の任意の車両が、
特定の適合証明書、その車両が属する試験グループおよび蒸発/給油ファミリー、および適用される基準に該当するかどうかを、車両の容易に観察可能な特性と排出ガス制御情報ラベル（およびその他の永久的に取り付けられたラベル）に記載された情報と、第1部申請書に記載された指標と照合することにより、特定できるものでなければならない。
例えば、説明には、このサブパートの下で排気または蒸発/給油基準を満たすための測定または実証された排出制御に寄与するすべての部品または機能が含まれなければなりません。さらに、説明は、証明書でカバーされる各車両について、このサブパートで適用される排出基準への適合を実証するために必要な公式認証排気または蒸発排出試験を実施するために必要なすべての適切な試験パラメーターおよび特別な試験手順を特定できるものでなければなりません。説明には、モデル名、車両分類（軽乗用車、軽トラック、または完成重車両）、販売地域、エンジン排気量、エンジンコード、トランスミッションタイプ、タイヤサイズ、および排気ガス試験を実施するために必要なパラメーター（等価試験重量、空車重量、総車両重量、試験馬力（エアコン調整有無）、 coast down
時間、シフトスケジュール、冷却ファン構成、など、および蒸発試験（キャニスターの作業容量、キャニスター床体容量、燃料温度プロファイル）に関する情報を含む。
すべての

パラメーターについて、実際の値を提供する必要があります。

* * * * *

■ 36. § 86.1845–04 を次のように改正する：

■ a. (b)(5)(i) および (c)(5)(i) の段落を修正する；

■ b. 段落

(g) の削除および保留；および

■ d. 段落 (h)(6) の改訂。
改正内容は以下のとおりです：

§ 86.1845–04 製造者による使用中検証試験の要件。

* * * * *

(b) * * *

(5) *試験。* (i)
本項のB項に規定されるFTPおよびUS06に従って、本項のB項に定める適用される排気ガス排出基準への適合性を試験する際に、試験グループに属する各試験車両は、当該試験車両について試験を実施しなければならない。

* * * * *

(c) * * *

(5) *試験。* (i)
本項のB項に規定するFTPおよびUS06に従って、本項のB項に定める適用される排気ガス排出基準への適合性を試験する際に、各試験車両は試験されるものとする。各試験から1台の試験車両を

グループは、高高度におけるFTP試験を実施する必要があります。高高度で試験された試験車両は、低高度で試験された試験車両のうちの1台である必要はありません。高高度で試験された試験車両は、本項の(b)(3)項の表S04–06および表S04–
07（本項の(b)(3)項の表1および表2）に示される要件への適合性を判断する際、または本項(c)で定める拡大されたサンプルサイズを算定する際、カウントされます。

* * * * *

(h) * * *

(6) 参照CO_2排出率$e_{(CO_2,FTP)}$を、

40 CFR 1036.235(b) に記載の方法に従い、または40 CFR 第1066部
第Iサブパートに定めるシャシーFTP走行サイクルから測定された値に基づき、排出データ車両または燃費データ車両からのデータ報告に用いられる場合、以下のとおりとする：

式1から(h)(6)項まで

$$e_{CO2FTP} = \frac{m_{CO2FTP}}{W_{FTP}}$$

式：

m_{CO2FTP} =
FTP走行サイクル中に排出されたCO2の質量（グラム）。
dFTP= で測定された走行距離（マイル）。
$_{WFTP}$：= （FTP走行中に消費された燃料の質量）。

$$W_{\mathrm{FTP}} = \sum_{i=1}^{N} f_{\mathrm{ni}} \cdot T_i \cdot \Delta t$$

i = FTP走行中に1 HzのOBD時間カウンターを表すインデックス変数。
N= FTP duty cycleにおける測定の総数 = 1874.
$_{fn}$= FTP走行開始点 *i* から始まる各点におけるエンジン速度、= 1、OBD PID $0C から取得。
T = 各点iにおけるエンジントルク（N・m）。i = 1から開始。Tは、摩擦トルク（PID $8E）から指示トルク（PID $62）を差し引き（両PIDはパーセンテージ）、その後参照トルク（PID
$63）で乗算します。摩擦トルクが指示トルクを超える場合、トルクを0に設定します。

Dt=$_{1/frecord}$

frecord= データ記録周波数。

例

$_{mCO2FTP}$= 10,961 g

N= 1874

$_{f1}$ = 687.3 r/min = 71.97 rad/s $_{f2}$ = 689.7 r/min = 72.23 rad/s $_{T1}$ = 37.1 ft·lbf = 50.3 N·m

$_{T2}$= 37.2 ft·lbf= 50.4 N·m

$_{frecord}$= 1 Hz

Dt=1/1= 1 s= 0.000277 hr

WFTP= 71.97 · 50.3 · 1.0+ 72.23 · 50.4 · 1.0
+ · · $_{fn1874}$ · *T1*$_{87}$4 · Dt1874

$_{WFTP}$= 53,958,852 W・s= 20.1 hp・hr

$$e_{CO2FTP} = \frac{10{,}961}{20.1}$$

$_{eCO2FTP}$= 545.3 g/hp・hr

* * * * *

■ 37. § 86.1846–01 を次のように改正する：

■ a. (a)項を改正し；および

■ b. (b)(2)項を削除し、その位置を空ける。

改正後の内容は以下のとおりです：

§ 86.1846–01 製造業者による使用中確認試験の要件。

(a) *一般要件。*

(1) 製造者は、第86.1845条に基づく試験において取得した試験グループサンプルの排出量が、本条(b)項に定める基準値を超える場合、本条に基づき試験を実施するか、または試験を実施させる必要があります。本条に基づく試験は、指定された基準を満たす各試験グループおよび各試験ポイント（低走行距離および高走行距離）に対して個別に適用されます。試験要件は、各モデル年ごとに個別に適用されます。

(2) § 86.1845–
04(a)(3)の燃料硫黄の影響に関する規定は、本条に基づく試験にも同様に適用される。

* * * * *

§ 86.1848–10 [改正]

■ 38. § 86.1848–10 を改正し、(c)(9)項を削除し、その位置を空ける。

■ 39. § 86.1854–12 を改正し、(a)(2)(iv)項を次のとおり改める：

§ 86.1854–12 禁止行為。

(a) * *

(2) * * *

(iv) 第86.1844条、第86.1862条、および第86.1864条に定める記録の確立または

§§

86.1844、86.1862、および86.1864に定める車両に関する記録を

車両に関するもの。

* * * * *

■ 40. § 86.1861–17 を次のように改訂し、再公表する：

§ 86.1861–17 NMOG+ NO_Xおよび蒸発排出クレジットプログラムはどのように機能しますか？

排出クレジットは、適用される車種平均NMOG+NO_X基準への適合を証明するための認証目的に使用できます。§§ 86.1811 および 86.1816 に定める NMOG+NO(X) 基準、および § 86.1813
に定める車隊平均蒸発排出基準（40 CFR 第1036部、サブパートHに規定される内容に従い、本節で定める特定の例外および明確化を含む）に準拠することを証明する目的で、排出クレジットを使用できます。MDPVは、本節でLDT4に適用される同一の規定に準拠します。

(a) 排出クレジットを
この(a)項に規定する方法により計算し、40 CFR 1036.705の規定を使用しない。適用される車隊平均基準値に対して、正または負の排出クレジットを計算する。
車両群平均値が基準値未満の場合、正の排出クレジットを計算します。車両群平均値が基準値を超える場合、負の排出クレジットを計算します。各適用される車両群平均基準ごとにクレジットを別々に計算し、本項の(b)項に規定される平均化セットごとに総クレジットを計算します。計算を行う際に必要に応じて、単位をmg/マイルからg/マイルに変換します。排出クレジットは、以下の式を用いて計算し、最も近い整数に四捨五入します：

式1（a項）

排出クレジット= 体積·
[車両群平均基準値- 車両群平均値]

注：

排出クレジット =
各離散型車隊平均基準に対する正または負のクレジットで、NMOG+NOXについては車両グラム/マイル単位、蒸発性排出物については車両グラム/試験単位で表される。
販売量 =
車両群平均値に該当する試験グループまたは蒸発系ファミリーから収集された、特定のモデル年における販売量。詳細は§86.1860に規定される通り。

(b) 40 CFR 1036.740に規定される制限に代えて、以下の制限が適用されます：

(1) 本項の(b)(2)項に定める場合を除き、排出クレジットは、以下のとおり平均化セット内でのみ交換可能です：

(i) HDVは、すべての排出基準に関して独立した平均化セットを構成します。

(ii) 本項の(b)(1)(iii)に定める場合を除き、軽車両プログラム車両は、すべての排出基準に関して単一の平均化セットを構成する。注：Tier 3車両のFTPおよびSFTPクレジットは相互に交換できない。

(iii) 120,000マイルおよび10年の使用寿命に基づく基準に適合したLDVおよびLDT1は、NMOG+NO_x排出基準に関して単一の平均化セットを構成する。ただし、Tier 3車両のFTPおよびSFTPクレジットは相互に交換できない。

(iv) 以下の別個の平均化セットが蒸発排出ガス基準に適用されます：

(A) LDVとLDT1は、単一の平均化セットを構成します。

(B) LDT2は単一の平均化セットを構成します。

(C) HLDTは単一の平均化セットを表します。

(D) HDVは単一の平均化セットを表します。

(2) 本項の(c)項に従い、最終年度に不足クレジットを維持した後に不足分を相殺するために追加のクレジットが必要な場合、以下のとおり平均化セット間で蒸発排出クレジットを交換することができます：

(i) LDV/LDT1およびLDT2の排出クレジットを交換することができます。

(ii) HLDTとHDVの排出クレジットを交換することができます。

(3) 本項の(b)(4)項に定める場合を除き、クレジットは5年後に失効します。例えば、2018年モデル年に生成したクレジットは、2023年モデル年までしか使用できません。

(4) Tier 3 減少型車輌群 NMOG+NO_xのFTPおよびSFTP排出基準は、§ 86.1811–17(b)(8)において、2017年から2024年までのモデル年に生成されたクレジットは、8年経過後または2030年モデル年経過後のいずれか早い方までに失効します。ただし、これらのクレジットは5年経過後は取引できません。この延長されたクレジットの有効期間は、2022年から2024年のモデル年に§ 86.1811–17(h)(1)に基づきクレジットを生成する小規模製造業者にも適用されます。ただし、この延長されたクレジットの有効期間は、大型車両、§ 86.1811–17(b)(9)に定める代替段階導入方式により認証された車両、または2017年モデル年に§ 86.1811–17(b)(11) に基づき早期Tier 3クレジットを生成する車両には適用されません。

(5) NMOG+NO_xのTier 3クレジットは調整なしでTier 4基準への適合を証明するために使用できます。ただし、§ 86.1811–27(b)(6)(ii)に定める場合を除きます。

(6) 製造者は、NMOG+NO_xクレジットを、2027年から2032年モデル年のMDPVに該当する電気自動車から生成し、これらのクレジットを中型車両の認証に以下のとおり使用することができる：

(i) 生成されたクレジットを対象車両ごとに別々に計算する。対象車両の販売台数に、該当する軽車両プログラム車両の基準値を乗じて生成されたクレジットを計算する。

(ii) 生成されたクレジットを適用する軽車両プログラム車両を使用する前に、その車両の赤字を完全に解消してください。

(iii) 本項の規定に従い、この節の規定に従って適用するものとする。ただし、この項(b)(6)に基づき生成されたクレジットの買取りまたは売却はできない。

(iv) 年次クレジット報告書において この(b)(6)項に基づき特定のクレジット量をどのように生成しているかを説明すること。また、年度末のクレジット報告書において、それらのクレジットを特定のモデル年度における軽車両プログラム車両または中型車両の認証にどのように使用するかを説明すること。

(c) クレジット不足規定 40 CFR 1036.745は、NMOG+NO_xおよび蒸発排出ガス基準に適用される。Tier 3およびTier 4車両に適用されます。クレジット不足規定は、Tier 3からTier 4基準への移行に影響を受けません。

(d) 40 CFR 1036.730および1036.735に規定される報告および記録保持規定に代わって、§ 86.1862の規定が適用されます。

(e) 40 CFR 1036.625の規定は適用されません。

§ § 86.1865–12、86.1866–12、86.1867–12、および 86.1867–31 [削除]

■ 41. 86.1865–12、86.1866–12、86.1867–12、および86.1867–31を削除する。

■ 42. § 86.1868–12 を次のように改正する：

■ a. 冒頭部分と(c)項を改訂する；

■ b. 段落 (d) を削除し、その位置を保留する；および

■ c. 段落(g)

冒頭部分および(g)(3)の冒頭部分を次のように改訂する。以下のとおりとする:

§ 86.1868–12 CO_2 クレジットの付与（空調システムの効率向上）

40 CFR 600.510に定める規則は、製造者が空調効率の改善に基づいて燃料消費量改善値を計算する方法について規定しています。この節は、企業平均燃料消費基準と比較するための平均燃料消費率を決定するためにクレジットを計算する方法について説明しています。この節の規定は、中型車両には適用されません。クレジットは、製造者がクレジットの生成に使用する各空調システムについて、本条項に従って計算されます。製造者は、本条項に基づくクレジットを、本条項の(g)項に定める試験に基づいて検証する必要があります。2027年モデル年以降、製造者は、内燃機関で駆動される車両についてのみ、本条項に基づきクレジットを生成できます。

* * * * *

(c)
空調システムによって生成される総効率クレジットは、乗用車と軽トラックごとにメガグラム単位で、以下の式に従って別々に計算されるものとする：

式1から(c)項まで

$$Total\ Credits = \frac{Credit \cdot Production \cdot VLM}{1{,}000{,}000}$$

場所:

クレジット = 空気調和効率クレジット（グラム/マイル）は、本条の(b)項で決定された、電気自動車（PHEV）のクレジット値。2027年モデル年から開始

2027年モデル年以降、PHEVのクレジット値に(1–UF)を乗じる。ここで

UF = 40 CFR 600.116–12(c)(1)または(c)(10)(iii)に基づき設定された車種別利用率係数（都市部55%、高速道路45%の加重平均）で乗じる。

生産量 = 効率クレジット値を適用する空調システムを搭載した乗用車または軽トラックの総数（いずれか該当する方）

(b)の項に適用される。

VLM = 車両の生涯走行距離で、乗用車については195,264マイル、軽トラックについては225,865マイルとする。

* * * * *

(g)

AC17の検証試験および報告要件において、製造者は、40 CFR 1066.845に定めるAC17試験手順に従い、以下のとおり空調効率クレジットを検証しなければならない：

* * * * *

(3)

空調システムがクレジットを生成すると予想される最初のモデル年において、製造者は、車両プラットフォームと空調システムの組み合わせ（§ 86.1803で定義される用語に従う）ごとに、予測される最高販売台数の車両構成を選択し、試験に供しなければならない。製造者は、車両プラットフォームごとにモデル年において少なくとも1つの独自の空調システムを試験しなければならない。ただし、車両プラットフォーム内のすべての独自の空調システムが以前に試験されている場合はこの限りでない。独自の空調システム設計とは、コンポーネントの設計または種類が独自または実質的に異なる、またはシステム制御戦略が異なるシステム（*例：*固定容量式と可変容量式コンプレッサー、オリフィス管とサーモスタット式膨張弁、単一蒸発器と二重蒸発器など）を指します。このような試験の最初の年において、試験対象の車両構成は、各プラットフォーム内で最も生産台数の多い車両構成でなければなりません。その後のモデル年において、製造者は車両プラットフォーム内の他の独自の空調システムを試験し、プラットフォーム内の未試験の最高生産システムから順に試験を進め、プラットフォーム内のすべての独自の空調システムが試験されるまで、またはプラットフォームが重大な設計変更を受けるまで継続します。新しい独自の空調システムが試験される場合、そのシステムを採用する最高生産車両構成が試験対象車両として選択されます。車両プラットフォームに搭載された空調システムによりクレジットが継続して生成されるためには、以下の条件を満たす必要があります：

* * * * *

■ 43. 第86.1869–12条を、冒頭部分および(a)項、(b)(1)項の冒頭部分、(b)(2)項

冒頭部分、（b）（2）（v）、（c）冒頭部分、および(e)(2)(i)を次のように改める：

§ 86.1869–12 CO_2 クレジットの算定方法（オフサイクルCO_2 削減技術）

40 CFR 600.510に定める規則は、車両の改善が試験結果に反映されていない場合、製造者が排出ガス基準への適合を証明するために燃料消費改善値を計算する方法について説明しています。この節は、2032年モデル年まで、企業平均燃費基準との比較のための平均燃費を算出するためにクレジットを計算する方法について説明しています。この節の規定は、中型車両には適用されません。

製造者は、2027年モデル年以降、ゼロ排気管排出量と認定された車両については本条項に基づきクレジットを生成できなくなり、2033年モデル年以降、その他のすべての車両についても同様です。製造者は、2027年モデル年以降、本条項の(c)項および(d)項に基づき、いかなる種類の車両についてもクレジットを生成できなくなります。

(a) 製造者は、$_{CO2}$削減技術に関するクレジットを付与される場合があります。この場合、当該技術のCO_2削減効果が連邦試験手順および/または高速道路燃費試験において適切に捕捉されていないため、当該技術は企業平均燃費基準を満たす目的で導入されないものとされます。これらの技術は、連邦試験手順および道路燃費試験の条件外で、測定可能、実証可能、かつ検証可能な$_{実際の}CO_2$削減効果を有する必要があります。これらの任意のクレジットは「オフサイクル」クレジットと呼ばれます。技術は、エンジン、トランスミッション、質量削減、受動的空力設計、タイヤ技術など、基本車両設計に不可欠または内在するものであってはなりません。非オフサイクルの排出関連理由のために搭載された技術も対象外です。これらの技術は、ベースライン車両設計の一部とみなされるためです。技術は、乗員快適性およびエンターテインメント機能の設計に内在するものであってはなりません。ただし、乗員空調需要の削減や空調システム効率の向上に関連する技術は除きます。本項(a)の規定にかかわらず、本項(b)に定めるオフサイクルメニュー技術は、クレジットの対象となります。オフサイクル技術で排出クレジットを生成するために使用される技術は、適用される要件の対象となる排出関連部品とみなされ、車両の全使用寿命にわたって有効であることを証明する必要があります。車両の全使用寿命にわたって有効であることを証明しなければならない。製造者が当該技術が使用中の劣化に該当しないことを証明しない限り、製造者は分析において劣化を考慮しなければならない。

オフサイクル技術の耐久性評価は、モデル年を通じていつでも実施可能ですが、結果がモデル年報告書に提供されるデータに反映される必要があります。オフサイクルクレジットは、衝突回避技術、安全 critical システム、安全 critical 機能に影響を与えるシステム、または車両の衝突頻度を削減する目的で設計された技術には承認されません。オフサイクルクレジットは、車両安全基準または連邦規則集第49編に定められた規制への準拠を達成するために車両に搭載された技術に対しては付与されません。製造者は、本節に定める3つのオプションのいずれかを使用して、本節に基づくオフサイクルクレジットを確立する必要があります。

(b) * * *

(1) 製造者は、本項(b)(1)に定める特定の技術についてオフサイクルクレジットを生成することができる。技術定義は、本項(b)(4)に定める。計算されたクレジット値は、最も近い

0.1グラム/マイルに四捨五入する。

* * * * *

(2) 本項(b)(1)のデフォルトクレジット値の使用に起因する乗用車および軽トラックの合計車輌群に適用されるオフサイクルクレジットの最大許容値は、本項(b)(2)(v)に規定されています。本項(b)(1)のオフサイクルクレジット値の合計が、製造者の車輌群における乗用車または軽トラックに対するオフサイクルクレジットのオフサイクルクレジット上限値を超えない場合、オフサイクルクレジットの合計は、本項(f)の規定に従って計算することができます。

オフサイクルクレジットの上限を超えない場合、オフサイクルクレジットの合計は本項(f)に従って計算することができる。本条項の(b)(1)項に基づくオフサイクルクレジット値の合計が、製造者の車輌群内のいずれかの乗用車または軽トラックに対する指定されたオフサイクルクレジット上限を超える場合、乗用車と軽トラックの合計車輌群におけるグラム当たりマイルの削減量は、本条項の(b)(2)(ii)項に従って算定し、適用される制限が超過したかどうかを判断しなければならない。

* * * * *

(v)

本条(b)(1)項のデフォルト信用値の使用に起因する製造者の乗用車および軽トラックの合計車輌群のオフサイクル信用の平均値は、以下の特定の値を超えてはならない：

モデル年	オフサイクルクレジットの上限（g/マイル）
(A) 2023–2026	15
(B) 2027～2030	10
(C) 2031	8.0
(D) 2032	6.0

* * * * *

(c) *EPA 5サイクル手法を用いた技術実証。*オフサイクル技術の実証およびEPA 5サイクル手法を用いてオフサイクルクレジットを算定するため、製造者は、40 CFR 第600条に規定されるEPA 5サイクル手法を用いて、オフサイクルの市街地/高速道路複合炭素関連排気ガス排出量削減効果を算定しなければならない。この方法は、技術に追加の分析、データ収集、予測、モデル化、または他の評価を必要とする要素（*例：*ドライバー選択式システム）を含む技術には使用できない。クレジットを実証する各車種タイプについて、適切な工学判断により選択された代表車両で試験を実施しなければならない。技術の排出量削減効果は、オフサイクル技術が作動している場合とそうでない場合の両方で試験を実施して決定される。特定の技術が5つの試験手順の1つにおいて排出量に影響を与えないと予想される場合、製造者はEPAに対し、当該技術が影響を与えないことを示す工学的な分析を提出できます。EPAが分析に同意した場合、その試験手順における複数の試験は不要となり、代わりに、当該試験手順の1つ（技術が搭載され動作している場合またはしていない場合）のみを実施し、その単一の値を5サイクル加重計算のすべてに適用します。複数のオフサイクル技術は、試験車両で実証可能です。製造者は以下の手順を実施し、すべての試験データをEPAに提出する必要があります。

* * * * *

(e) * * *

(2) * * *

(i) FTPおよびHFETで表されていない条件下で燃料消費効率を向上させるためのオフサイクル技術の詳細な説明およびその機能。

* * * * *

§ 86.1870–12 [削除]

■ 44. 第86.1870–12項を削除する。

第600部—自動車の燃料消費率および温室効果ガス排出量

■ 45. 第600部の権限根拠は、以下のとおり継続して読み継がれる。

権限： 49 U.S.C. 32901—23919q、Pub. L. 109-58。

§ 600.001 [改正]

■ 46. 第600.001条を、(a)項の最後の文および(c)項の最後の2文を削除して改正する。

■ 47. § 600.002 を次のように改正する：

■ a. 「炭素関連排気ガス（CREE）」および「エンジンコード」の定義を改定する；

■ b. 「フットプリント」の定義を削除する；および

■ c. 「中型乗用車（$MDPV_{FE}$）」、「サブ構成」、「車両構成」の定義を改定する。

改正内容は以下のとおりです：

§ 600.002 定義。

* * * * *

*炭素関連排気ガス排出量（CREE）*とは、排気ガス中の炭素含有成分の合計量を指し、各成分は、各成分の炭素重量分率を二酸化炭素$_{CO_2}$の炭素重量分率に対する比で表す係数で調整された値の合計です。この係数は、§ 600.113 に規定される。

* * * * *

*エンジンコード*とは、この章の§ 86.1803で定義されるテストグループ内において、排気量、燃料噴射（またはキャブレターまたはその他の燃料供給システム）、キャリブレーション、ディストリビューターキャリブレーション、チョークキャリブレーション、補助排気制御装置、および管理者が指定するその他のエンジンおよび排気制御システム部品のユニークな組み合わせを意味します。電気自動車の場合、*エンジンコードとは*、製造業者、電気駆動モーター、モーター構成、モーターコントローラー、およびエネルギー貯蔵装置の組み合わせを指します。

* * * * *

*中型乗用車（$MDPV_{FE}$）*とは、GVWRが8,500ポンドを超え10,000ポンド未満の自動車で、主に乗客の輸送を目的として設計されたものをいい、ただし、次のいずれかに該当する車両は含まれない。

(1) 「未完成トラック」とは、車両として初めて販売される際に主要な荷台装置または荷台容器が取り付けられていないトラックをいう；または

(2) 乗員定員が12人を超えるもの；または

(3) 運転席の後方に9人を超える乗員を収容するように設計されたもの；または

(4) オープンな貨物エリア（例：ピックアップトラックの荷台やベッド）の内部長が72.（例：ピックアップトラックの荷台やベッド）を有する車両。乗員室から容易にアクセスできない覆われた箱は、この定義の目的上、開放式貨物スペースとみなされる。（40 CFR 86.1803–01の「中型乗用車」の定義の(1)項を参照。）

* * * * *

*サブ構成*とは、車両構成内において、同等の試験重量、道路荷重馬力、および管理者が燃料消費率またはCO_2排出量に重大な影響を及ぼす可能性があると判断するその他の運転特性またはパラメーターの組み合わせを指します。

* * * * *

*車両構成*とは、ベースレベル内で基本エンジン、エンジンコード、慣性重量クラス、トランスミッション構成、およびアクスル比のユニークな組み合わせを意味します。

* * * * *

■ 48. 第600.006条を改正し、(c)(5)、(e)、および(g)(3)(ii)の各項を次のとおり改める。

§ 600.006 燃料消費率データ車両に関するデータおよび情報要件。

* * * * *

(c) * * *

(5) 2012年モデル年式から、本項の(c)(1)から(4)までの規定に従って提出されるデータには、総HC、CO、CO_2、および代替燃料車両に適用される場合、CH_3OH、C_2H_5OH、C_2H_4O、HCHO、NMHCおよびCH_4を含むものとする。

* * * * *

(e) テスト車両からの実際のデータを提出する代わりに、製造者は、以前にテストされた車両から導き出した燃費およびCO_2排出値を提供することができます。この場合、燃費およびCO_2排出値は、同等（または燃費が劣り、CO_2排出量が高い）と予想される必要があります。さらに、試験車両からの実際のデータを提出する代わりに、製造者は分析式（*例：*回帰分析）から導出した燃費および$CO_{(2)}$排出値を提供することができます。分析手法から導出した燃費および$CO_{(2)}$排出値が承認されるためには、式（形式と係数）が管理者に承認されている必要があります。

* * * * *

(g) * * *

(3) * * *

(ii)(A)

製造者は、エンジン駆動システム組み合わせの走行距離が6,200マイルを超える車両によって生成されたすべてのCO_2試験データを、以下の式を使用して調整しなければならない：

$$ADJ_{4,000mi} = TEST[0.979 + 5.25 \cdot 10^{-6} \cdot (mi)]$$

注：

$ADJ_{4,000mi}$= 4,000マイルの試験点に調整されたCO_2排出量データ。

TEST= テスト時のCO_2排出量（グラム/マイル）。

mi = テスト開始時にシステムで累積されたマイル数で、最寄りの整数マイルに四捨五入した値。

(B)

本項(g)(3)(ii)の計算において使用され、決定された排出試験値および結果は、本章の§ 86.1837の適用される規定に従って四捨五入するものとする。四捨五入した結果は、1マイルあたりのグラム数に最も近い値に四捨五入する。

* * * * *

■ 49. 第600.007条を改正し、(b)(5)および(6)、(c)、ならびに(f)の冒頭部分を以下のとおり改める。

§ 600.007 車両の適合性（ ）。

* * * * *

(b) * * *

(5) 第600.006(b)項に基づき提出された校正情報は、燃料消費率およびCO_2排出量データが提出された車両の構成を適切に代表するものでなければならない。

(6) 燃料またはCO_2排出量試験を受けた車両は、製造者が適合証明書に基づき製造する予定の車両を代表するものでなければならない。

* * * * *

(c) 第600.006条(b)に基づき提出された情報を審査した結果、§ 600.006(b)に基づき提出された情報を審査した結果、管理者が当該燃費データ車両が本条の要件を満たすと判断した場合、当該燃費データ車両は適格と判定され、当該燃費データ車両から取得された燃費データは§ 600.008に従って審査される。

* * * * *

(f) 燃料消費率データを生成するために使用され、排出ガス基準が適用されるすべての車両は、本章の第86条に基づく適合証明書を取得しなければならない。

* * * * *

■ 50. 第600.008条の条見出しおよび(a)(1)(ii)項を次のように改正する。

§ 600.008 燃料消費率およびCO_2排出データの審査、行政長官による試験。

(a) * * *

(1) * * *

(ii) 本条に定める燃費に関する評価、試験、および試験データは、CO_2排出量についても実施されるものとする。ただし、CO_2排出量は調和平均ではなく算術平均により算出され、製造者が複数の燃費結果のうち最も低い値を車両の代表値として選択する場合、製造者は当該最も低い燃費結果に関連する試験結果からCO_2排出量値を選択するものとする。

* * * * *

■ 51. 第600.010条を次のように改正する。

§ 600.010 車両試験要件および最低データ要件。

* * * * *

(c) * * *

(1) * * *

(ii)(A) 各ベースレベルにおける最高予測モデル年販売車両構成内の最高予測モデル年販売サブ構成から得られるFTPおよびHFETデータ、および

(B) § 600.115の規定により必要な場合、2011年型式以降車両については、各ベースレベルにおける最高予測モデル年式販売車両構成内の最高予測モデル年式販売サブ構成から、US06、SC03および低温条件下FTPデータ。製造者は、2008年型式から2010年型式までのいずれかの年式について、または2011年型式以降車両について、他の要件がない場合、このデータを任意で生成することができる。

* * * * *

(d) *製造者の平均燃費計算のための最低限のデータ要件。* 第600.510条に基づき製造者の平均燃費を計算する目的で、製造者は、各計算対象カテゴリーごとに、車両構成別に、製造者の当該モデル年式の実績生産量の少なくとも90%を反映するFTP（市街地）およびHFET（高速道路）試験データを提出しなければならない。510–08(a)または§ 600.510–12(a)(1)に指定されたカテゴリーごとに、車両構成別に提出しなければならない。

■ 52. 部Bの見出しを上記のとおりとする。

■ 53. § 600.101の(a)(2)項を改正し、(b)(2)項を削除し、その位置を予約する。改正後の内容は以下のとおりである：

§ 600.101 試験の概要。

* * * * *

(a) *

(2) 車両のサブ構成、構成、ベースレベル、およびモデルタイプについて、§§ 600.206 および 600.208 に記載されたとおり、車両のサブ構成、構成、ベースレベル、およびモデルタイプごとの燃料消費率値を計算する。

(ii) 本条に定める燃費に関する評価、試験、および試験データは、CO_2排出量についても実施されるものとする。ただし、CO_2排出量は調和平均ではなく算術平均により算出され、製造者が複数の燃費結果のうち最も低い値を車両の代表値として選択する場合、製造者は当該最も低い燃費結果に関連する試験結果からCO_2排出量値を選択するものとする。

* * * * *

■ 54. § 600.111–08 の(h)項を次のように改める。

§ 600.111–08 試験手順。

* * * * *

(h) *特別試験手順。* 当社は、本節で指定された手順以外の手順の使用を許可または要求する場合があります。詳細は40 CFR 1066.10(c)に規定されています。例えば、燃料電池車、油圧式エネルギー貯蔵装置を搭載したハイブリッド電気自動車、水素内燃機関を搭載した車両を含むがこれらに限定されない先進技術車両に対して、特別な試験手順が適用される場合があります。さらに、特定の車両に対して承認された特別な試験手順を使用して、燃費試験および排気ガス試験を実施する場合があります。

■ 55. § 600.113–12 を次のように改正する：

■ a. 条項の見出し、冒頭部分、および(g)項を改正すること；

■ b. 以下の段落を削除し、予約する：(h)(2)、(i)(2)、(j)(2)、(k)(2)、(l)(2)、(m)(2)；

■ c. 段落(n)を改訂する；

■ d. 段落(o)(2)を削除し、保留する；および

■ e. 段落(p)の改訂。

改訂内容は以下のとおりです:

§ 600.113–12

FTP、HFET、US06、SC03および低温FTP試験における燃料消費率およびCO_2排出量の計算。

管理者は、本節に定める計算手順を、ガソリン、ディーゼル、アルコール系燃料、または天然ガスを燃料とする車両のすべての公式EPA試験に適用します。加重燃料消費率の計算には、総炭化水素（HC）、一酸化炭素（CO）、二酸化炭素（CO_{2}）の加重グラム/マイル値の入力が必要です。さらに、メタノール燃料を使用した自動車の場合、メタノール（$CH_{3}OH$）とホルムアルデヒド（HCHO）の値、およびエタノール燃料を使用した自動車の場合、メタノール（CH_3OH）、エタノール（C_2H_5OH）、アセトアルデヒド（C_2H_4O）、およびホルムアルデヒド（HCHO）の加重グラム/マイル値の入力が必要です。さらに、天然ガスを燃料とする車両の場合、非メタン炭化水素（NMHC）とメタン（CH_4）の加重グラム/マイル値の入力が必要です。排出量は、FTP、HFET、US06、SC03、および低温FTP試験において測定される。さらに、試験燃料の比重、炭素重量分数、およびネット発熱量が決定されなければならない。FTP、HFET、US06、SC03、および低温FTPの燃料消費率は、本節に規定される方法に従って計算される。例を、§ 600.510に記載されたとおり、車両の燃料消費率のフリート平均値を計算する。§ 600.510(c)は、特定のケースにおいてCREEを使用して燃料消費率の改善値を決定する方法について説明している。

* * * * *

■ 54. § 600.111–08 の(h)項を次のように改める。

§ 600.111–08 試験手順。

* * * * *

(h) *特別試験手順。* 当社は、本節で指定された手順以外の手順の使用を許可または要求する場合があります。詳細は40 CFR 1066.10(c)に規定されています。例えば、燃料電池車、油圧式エネルギー貯蔵装置を搭載したハイブリッド電気自動車、水素内燃機関を搭載した車両を含むがこれらに限定されない先進技術車両に対して、特別な試験手順が適用される場合があります。さらに、特定の車両に対して承認された特別な試験手順を使用して、燃費試験および排気ガス試験を実施する場合があります。

■ 55. § 600.113–12 を次のように改正する：

■ a. 条項の見出し、冒頭部分、および(g)項を改正すること；

■ b. 以下の段落を削除し、予約する：(h)(2)、(i)(2)、(j)(2)、(k)(2)、(l)(2)、(m)(2)；

■ c. 段落(n)を改訂する；

■ d. 段落(o)(2)を削除し、保留する；および

■ e. 段落(p)の改訂。

改訂内容は以下のとおりです:

§ 600.113–12

FTP、HFET、US06、SC03および低温FTP試験における燃料消費率およびCO_2排出量の計算。

管理者は、本節に定める計算手順を、ガソリン、ディーゼル、アルコール系燃料、または天然ガスを燃料とする車両のすべての公式EPA試験に適用します。加重燃料消費率の計算には、総炭化水素（HC）、一酸化炭素（CO）、二酸化炭素（CO_{2}）の加重グラム/マイル値の入力が必要です。さらに、メタノール燃料を使用した自動車の場合、メタノール（$CH_{3}OH$）とホルムアルデヒド（HCHO）の値、およびエタノール燃料を使用した自動車の場合、メタノール（CH_3OH）、エタノール（C_2H_5OH）、アセトアルデヒド（C_2H_4O）、およびホルムアルデヒド（HCHO）の加重グラム/マイル値の入力が必要です。さらに、天然ガスを燃料とする車両の場合、非メタン炭化水素（NMHC）とメタン（CH_4）の加重グラム/マイル値の入力が必要です。排出量は、FTP、HFET、US06、SC03、および低温FTP試験において測定される。さらに、試験燃料の比重、炭素重量分数、およびネット発熱量が決定されなければならない。FTP、HFET、US06、SC03、および低温FTPの燃料消費率は、本節に規定される方法に従って計算される。例

燃料消費率の計算例は、本項の付録IIに示されています。

* * * * *

(g) 総HC、CO、$CO_{(2)}$のグラム/マイル値から、FTP、高速道路、US06、SC03、および低温FTPの燃料消費率値をそれぞれ計算し、適用される場合、CH_3OH、C_2H_5OH、C_2H_4O、HCHO、NMHC、N_2O、および$CH_{(4)}$の値も計算する。
および試験燃料の比重、炭素重量分数、ネット発熱量、さらに天然ガスの場合、試験燃料の組成から、

(1) *燃料消費率の計算に使用する排出量値。* 本項の(a)から(e)までの各号に定める排出量値（該当する場合）は、本項における燃料消費率の計算において、本章第86.1837条に従って四捨五入するものとする。本項における各燃料消費率の計算に使用するCO_2値（本項に定めるものに限る）は、最寄りのグラム/マイルに四捨五入するものとする。

(2) [保留] (h)

(1) 本章第86.113条に規定される試験燃料を使用して試験されたガソリン燃料自動車の燃費（マイル/ガロン）は、以下の式を使用して計算し、最も近い0.1マイル/ガロンに四捨五入する：

$$mpg = (5174 \times 104 \times CWF \times SG)/[((CWF \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)) \times ((0.6 \times SG \times NHV) + 5471)]$$

注：

HC= グラム/マイル HCは、本項の(g)(1)項で定められた値。

CO= グラム/マイル 本項(g)(1)に定めるCOの値。

$_{CO2}$= グラム/マイル 本項(g)(1)に定めるCO2の量。

CWF=
本項(f)(1)に規定する方法により算定された試験燃料の炭素重量分率を、本項(g)(3)に規定する方法により四捨五入した値。

NHV=
本項(f)(1)で算定された試験燃料の質量当たりのネット加熱量で、本項(g)(3)に従って四捨五入した値。

SG=
本項(f)(1)で算定された試験燃料の比重を、本項(g)(3)に従って四捨五入した値。

(2) [保留] (i)

(1) ディーゼル燃料を使用する自動車の場合、ディーゼル燃料1ガロンあたりの燃費を、2778を3つの項の和で割り、商を0.1マイル/ガロンに四捨五入して計算する：

(i) (A)
0.866にHC（本項(g)(1)の規定により算定されたグラム/マイル）を乗じた値、または
(B)
冷間FTPディーゼル試験においてHCが測定されなかった場合、§ 600.113–08(c) に従い、ゼロとする；

(ii) 0.429 に
CO（本項(g)(1)で算定されたグラム/マイル）を乗じた値；および

(iii) 0.273に$_{CO_2}$（本項(g)(1)で算定されたグラム/マイル）を乗じた値。

(2) [保留](j)

(1) メタノール燃料自動車およびガソリンとメタノールの混合燃料で運転するように設計された自動車の場合、メタノール1ガロンあたりの燃費は、次の式を用いて計算する：

mpg= (CWF× SG× 3781.8)/((CWF$_{exHC}$ ×HC)+ (0.429× CO)+ (0.273× $CO_{(2)}$) +(0.375× $CH_{(3)}$ OH)+ (0.400× HCHO))

注：

CWF=
本項(f)(2)(ii)の規定に従って算定された燃料の炭素重量分率であり、本項(g)(3)の規定に従って四捨五入された値。

SG =
本条項の(f)(2)(i)項で測定された燃料の比重であり、本条項の(g)(3)項に従って四捨五入された値。

$_{CWFexHC}$= 排気中炭化水素の質量分数 =
本項(f)(2)(ii)に定めるCWFを、本項(g)(3)に従って四捨五入した値（M100燃料の場合、$_{CWFexHC}$= 0.866）。

HC= 本項の(g)(1)項で測定されたHCのグラム/マイル。

CO= グラム/マイル 本項の(g)(1)項で算定されたCO。

$_{CO2}$= グラム/マイル 本項(g)(1)で測定されたCO2。

CH3OH = グラム/マイル
CH3OH（メタノール）は、本項(g)(1)に定める値とする。

HCHO= グラム/マイル
HCHO（ホルムアルデヒド）は、本項(g)(1)に定める方法により算定された値。

(2) [保留] (k)

(1) 天然ガスを燃料とする自動車およびガソリンと天然ガスの両方を燃料として使用するように設計された自動車については、天然ガス1ガロンあたりの燃費は、次の式を使用して計算される。

$$mpg_g = \frac{CWF_{HC+NG} \times D_{NG} \times 121.5}{(0.749 \times CH_4) + (CWF_{NMHC} \times NMHC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times (CO_2 - CO_{2NG}))}$$

式中：

$_{mpgg}$= ガソリン1ガロン相当の天然ガス1マイルあたりの走行距離。

$_{CWFHC/NG}$=
自然ガス燃料中の炭化水素成分に基づく炭素重量分数（本項(f)(3)で算定された値を、本項(g)(3)に従って四捨五入した値）。

$_{DNG}$ = 天然ガス燃料の密度 [グラム/立方フィート（68° F（20° C）および 760 mm Hg（101.3 kPa）の圧力において、本項(g)(3)の規定に従って算定された値。

$_{CH4}$、NMHC、CO、およびCO_2の=
加重質量排気排出量[グラム/マイル]（メタン、メタン以外のHC、一酸化炭素、および二酸化炭素）は、本項の(g)(2)項で算定された値とする。

$_{CWFNMHC}$ =
燃料中の非メタンHC成分の炭素重量分率で、本項の(f)(3)項に定める燃料の成分分析から算定し、本項の(g)(3)項に従って四捨五入した値。

本条項の(f)(3)項に従って算定された燃料の組成に基づき、本条項の(g)(3)項に従って四捨五入した値。

$_{CO2NG}$ =
走行距離1マイルあたり消費された天然ガス燃料中の二酸化炭素のグラム数。

$_{CO2NG}$= $_{FCNG}$× $_{DNG}$× $_{WFCO2}$

場所:

$$FC_{NG} = \frac{(0.749 \times CH_4) + (CWF_{NMHC} \times NMHC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}{CWF_{NG} \times D_{NG}}$$

=1マイルあたり消費された天然ガス燃料の
立方フィート

場所

$_{CWFNG}$= 本項の(f)(3)項で計算された天然ガス燃料の炭素重量分数。

$_{WFCO2}$ =
天然ガス燃料の二酸化炭素の重量分率（天然ガス燃料の構成成分のモル分率および分子量を用いて計算されたもの）

ASTM D 1945（§
600.011で引用により組み込まれている）に従って計算された、天然ガス燃料の構成成分のモル分率および分子量に基づいて計算された、天然ガス燃料の二酸化炭素の重量分

(2) [保留] (l)

(1) エタノール燃料を使用する自動車

およびガソリンとエタノールの混合燃料で運転するように設計された自動車において、エタノール1ガロンあたりの燃費は、次の式を使用して計算される：

$$mpg = (CWF \times SG \times 3781.8)/((CWF_{exHC} \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2) + (0.375 \times CH_3OH) + (0.400 \times HCHO) + (0.521 \times C_2H_5OH) + (0.545 \times C_{(2)}H_{(4)}O))$$

注：

CWF= 本項(f)(4)の規定に従って測定された燃料中の炭素重量分数

本項の(f)(3)項に従って四捨五入した値。

SG =

本項の(f)(4)項で決定された燃料の比重を、本項の(f)(3)項に従って四捨五入した値。

CWF_{exHC}= 排気中炭化水素の炭素重量分率 =

本項(f)(4)で算定されたCWFを、本項(f)(3)に従って四捨五入した値。

HC= 本項(g)(1)で算定されたHCのグラム/マイル。

CO= グラム/マイル 本項の(g)(1)項で算定されたCO。

CO_2= グラム/マイル CO_2（本項(g)(1)で算定された値）

CH_3OH = グラム/マイル

CH3OH（メタノール）は、本項(g)(1)に定める値とする。

HCHO= グラム/マイル

HCHO（ホルムアルデヒド）は、本項(g)(1)に定める方法により測定された値とする。

C_2H_5OH = グラム/マイル

C2H5OH（エタノール）は、本項(g)(1)に定める方法により測定されたもの。

C_2H_4O= グラム/マイル

C2H4O（アセトアルデヒド）は、本項(g)(1)に定める方法により測定されたもの。

(2) [保留] (m)

(1) 液化石油ガスを燃料とする自動車およびガソリンと液化石油ガスの両方を燃料として使用するように設計された自動車については、液化石油ガスの燃費（マイル/ガロン）は、次の式を使用して計算される。

$$mpg_e = \frac{CWF_{fuel} \cdot SG_{fuel} \cdot 3781.8}{CWF_{HC} \cdot HC + 0.429 \cdot CO + 0.273 \cdot CO_2}$$

式中：

mpge= マイル/ガソリンガロン相当の液化石油ガス。

CWF_{fuel} =

本条の(f)(5)項で算定された液化石油ガス燃料の炭化水素成分に基づく炭素重量分数であり、本条の(g)(3)項に従って四捨五入された値。

SG =

本条項の(f)(5)項で決定された燃料の比重を、本条項の(g)(3)項に従って四捨五入した値。

3781.8= 1ガロンあたりの水（H_2O）グラム換算係数。

CWF_{HC}= 排気中炭化水素の炭素重量分数=

本項(f)(4)の規定に従って算定された燃料のCWF値を、本項(f)(3)の規定に従って四捨五入した値。

HC= グラム/マイル 本項の(g)(2)項で測定されたHC。

CO= グラム/マイル 本項の(g)(2)項で算定されたCO。

CO_2= グラム/マイル 本項の(g)(2)項で算定されたCO2。

(2) [保留]

(n)

製造者は、車両に搭載されていない電源から生成された電気を使用する電気自動車およびプラグインハイブリッド電気自動車の電気運転における排出量を表すため、1マイルあたり$_{0グラムのCO_2の}$値を使用することができる。

(o)

(1) E10を使用した試験の場合、次の式を用いて燃費を計算し、最も近い0.1マイル/ガロンに四捨五入する：

$$FE_{[interval]} = \frac{(CMF_{testfuel} \cdot SG_{testfuel}) \cdot (\rho_{H2O} \cdot SG_{basefuel} \cdot NHC_{basefuel})}{[(CMF_{testfuel} \cdot NMOG) + (0.749 \cdot CH_4) + (0.429 \cdot CO) + (0.273 \cdot CO_2)] \cdot [(R_a \cdot SG_{testfuel} \cdot NHC_{testfuel}) + (SG_{basefuel} \cdot NHC_{basefuel} \cdot (1 - R_a))]}$$

式中：

CMFtestfuel= 試験燃料の炭素質量分数（小数点以下3桁で表示）。

$SG_{testfuel}$= 本項(f)(1)に定める試験燃料の比重を、小数点以下3桁で表した値。

ρ_{H2O}= 60° Fにおける純水の密度。使用

$_{\rho H2O}$= 3781.69 g/gal.

SGbasefuel= 1975年基準燃料の比重。SGbasefuel = 0.7394を使用。

$NHC_{basefuel}$ = 1975年基準燃料のネット燃焼熱。$NHC_{basefuel}$ = 43.047 MJ/kgを使用。

NMOG=

試験間隔または運転サイクルにおけるNMOGの排出率（グラム/マイル）。

CH_4= 試験間隔またはduty cycleにおけるCH_4の排出率（グラム/マイル）。

CO=

試験間隔または運転サイクルにおけるCOの排出率（グラム/マイル）。

CO_2=

試験間隔または運転サイクル中に排気管から排出されるCO_2の排出率をグラム/マイルで測定した値。

R_a（=）は、典型的な車両の燃料の経済性が、燃料の特性（例えば、体積エネルギー含有量）の変化に対する応答性を表す感度係数です。

Ra =

R_a = 0.81 を使用します。

$NHC_{testfuel}$ =

本項(f)(1)で定められた試験燃料の質量当たりの純燃焼熱量で、小数点以下3桁で表す。

(2) [保留]

(p)

本節で指定されていない燃料については、EPAの事前の承認を得た場合、他の式を使用することができる。本節で説明された方法に代わる燃料経済性の計算方法は、同等または優れた結果を示すことが証明され、かつ管理者の事前の承認を得た場合に使用することができる。

■ 56. § 600.114–12
を、節の見出しと冒頭部分を次のように改訂する：

§ 600.114–12 車両固有の5サイクル燃料消費率CO_2排出量計算。

この節の(a)から(f)までの各号は、この節のD項に基づく燃料消費率表示に用いられるデータに適用される。本項の(d)から(f)までの各号は、本章第86.1869–12条に基づく二酸化炭素（$_{CO_2}$）削減技術に関する任意のクレジットの算定目的で5サイクル二酸化炭素関連排気ガス排出値を算定するため、および本条のD項に基づく燃費表示の目的で5サイクルCO_2値を算定するために使用される。

* * * * *

■ 57. § 600.116–12
を次のように改正する。(a)(11)(iii)(E)、(c)(1)
の冒頭部分、および (c)(6)(iii) を次のように改める：

§ 600.116–12 電気自動車およびハイブリッド電気自動車に関する特別手続。

(a) * * *

(11) * * *

(iii) * * *

(E)
5サイクル調整係数を使用する各試験グループおよび車両構成の記述。これには、5サイクル調整係数を生成するために使用された車両のバッテリー容量および当該調整係数が適用されるすべての車両構成のバッテリー容量を含む。

* * * * *

(c)
プラグイン機能を有するハイブリッド電気自動車の性能値を、§§ 600.210 および 600.311
に規定される方法に従い、SAE J1711（§ 600.011
に引用により組み込まれている）の手順を使用して決定する。ただし、以下の明確化および変更を加える：
§
600.011）の手順に従い、以下の明確化および変更を加えて、プラグイン機能を有するハイブリッド電気自動車の性能値を決定すること：

(1)
充電消耗運転と充電維持運転の複合運転における燃料消費率値を、本項(c)に別段の定めがある場合を除き、以下のユーティリティ係数を使用して計算する：

* * * * *

(6) * * *

(iii) 充電維持試験において、SAE
J1711の付録Cに規定される代替ネットエネルギー変化/燃料比の許容値を承認し、最終燃料消費率値およびCO_2排出量を補正する場合があります。充電維持試験において、基準汚染物質の排出量を補正するために代替のネットエネルギー変化/燃料比許容値を使用してはなりません。さらに、特定の車両に対して代替の試験終了基準またはネットエネルギー変化/燃料比許容値を承認した場合、当該車両に対する当社が実施するすべての試験において、当該代替基準または許容値を使用することができます。

* * * * *

■ 58. 第600.117条を次のように改正する。
(a)(5)項を削除し、(a)(6)項および(b)項を次のように改める：

§ 600.117 暫定規定。

(a) * * *

(6) 製造者は、40 CFR 1065.710(b)
に規定されるE10ガソリン試験燃料を使用して、燃料消費率値を代替的に決定することができる。燃料消費率は、§ 600.113–12(o)(1)
に規定された式に基づき、燃料の影響を考慮せずに測定されたCO_2結果に基づいて計算する。

* * * * *

(b) 2027年モデル年から2029年モデル年までの期間において、製造者は、40 CFR 86.1839および§
600.006の持ち越し規定に従い、以前のモデル年の試験で得られたE0試験燃料を使用したデータを用いて燃費値を決定することができる。
燃料消費率を、§ 600.113–12(h)(1)
に規定される式に基づき、燃料の影響を考慮して調整しない測定されたCO_2結果に基づいて計算すること。

* * * * *

■ 59. § 600.206–12 を次のように改正する。 (a)
の冒頭部分、(a)(4) の冒頭部分、(b)、および (c)
を次のように改める：

§ 600.206–12
車両構成におけるFTPベースおよびHFETベースの燃費、CO_2排出量、および炭素関連排気ガス排出量の計算および使用。

(a) 各車両について算定された燃料消費率、CO_2
排出量、および炭素関連排気ガス排出量値は、
§ 600.113–12(a) および (b) ならびに § 600.008(c)
で承認された規定は、データが利用可能な各車両構成について、FTP 基準の市街地燃費、HFET
基準の高速道路燃費、および
FTP/高速道路複合基準の燃費、co_2
排出量、および炭素関連排気ガス排出値を決定するために使用されます。注：一部の代替燃料車両の燃費は、ガソリン1ガロン相当マイルおよび/または燃料消費量単位あたりのマイルを意味する場合があります。例えば、電気自動車はガソリン1ガロン相当マイルに加え、キロワット時あたりのマイルを算定し、燃料電池車は水素1キログラムあたりのマイルを算定します。

* * * * *

(4)
アルコール二元燃料自動車および天然ガス二元燃料自動車については、本項の(a)(1)または
(2)
のいずれか適用される規定に従い、各車両構成ごとに、燃料消費率、CO_2排出量、および炭素関連排気ガス排出量に関するFTP基準に基づく市街地、HFET基準に基づく高速道路、および総合値の2つの別々のセットを計算するものとする。

* * * * *

(b) 電気自動車の構成に対して石油由来の燃料消費率の相当値が1つしか存在しない場合、その値をマイル当たりガロン（mpg）の最も近い10分の1に四捨五入した値が、その車両構成の石油由来の燃料消費率となります。

(c) 複数の相当する
石油由来の燃料効率値が電気自動車の構成に対して存在する場合、その車両構成のすべての値は調和平均され、その車両構成に対して最も近い0.0001マイル/ガロンに四捨五入されます。

■ 60. § 600.207–12 を次のように改正する。
(a)(1)、(a)(4)の冒頭部分、(b)、および(c)を次のように読み替える：

§ 600.207–12
車両構成における車両固有の5サイクルベースの燃費およびCO_2排出値の計算と使用。

(a) * * *

(1)
車両構成に対して5サイクル市街地および高速道路燃費およびCO_2
排出値の1セットのみが承認されている場合、これらの値（燃費はマイル当たり0.0001に四捨五入され、$co_{(2)}$
排出値はマイル当たりグラムの10分の1に四捨五入されたもの）が、当該車両構成の市街地および高速道路燃費およびCO_2
排出値を構成する。5サイクル試験でE10試験燃料を使用した燃費ラベルに基づく適切な車両固有のCO_2値は、§
600.114–12 に記載の方法で調整されます。

* * * * *

(4)
アルコール二元燃料自動車および天然ガス二元燃料自動車については、(a)(1)および(a)(2)の規定の手続きを適用する。
(2)
本項の規定は、各車両構成ごとに、5サイクル市街地燃費およびCO_2排出量値の2つの別個のセットを計算するために使用される。

* * * * *

(b) 電気自動車の構成に対して石油由来の燃料消費率の等価値が1つしか存在しない場合、その値をマイル当たりガロン（mpg）の最も近い10分の1に四捨五入した値が、その車両構成の石油由来5サイクル燃料消費率となります。

(c) 電気自動車の構成に対して複数の相当する石油由来の5サイクル燃費値が存在する場合、その車両構成のすべての値を調和平均し、その車両構成に対して最も近い0.0001マイル/ガロンに四捨五入します。

■ 61. § 600.210–12 の(b)項を次のように改訂する：

§ 600.210–12 表示のための燃費およびCO_2排出量の計算。

* * * * *

(b) *特定のラベル。* 本項の(d)および(e)の規定に定める場合を除き、特定のラベルにおける燃費およびCO_2排出量は、次の2つの方法のいずれかにより算定することができる。第1の方法は、§
600.207に定める車両固有の車両構成5サイクルデータに基づくものである。この方法はすべての車両に適用可能であり、第2の方法に該当しない車両には必須である。
§
600.115（電気自動車を除く）に規定する方法に該当しない車両に対しては必須です。2つ目の方法である「導出5サイクル方法」は、本項の(b)(2)で定められた車両固有の5サイクル車両構成データから導出された式を用いて、FTPおよびHFET試験から燃料消費率および$CO_{(2)}$排出量値を算出します。製造者は、いずれかの方法によるラベル値が当該車種タイプの燃料消費率または$CO_{(2)}$排出量を適切に代表しないと判断した場合、燃料消費率値を自主的に低下させ、$CO_{(2)}$排出量値を上昇させることができます。

その車種タイプの燃料消費率またはCO_2
排出量を適切に表していないと判断した場合、燃料消費率値を低下させ、CO_2排出量値を上昇させることができます。

(1) *車両固有の5サイクルラベル。*第600.207条で決定された都市部および高速道路の車両構成の燃費（最寄りのmpgに四捨五入）および都市部および高速道路の車両構成のCO_2
排出量（§
600.207で決定され、最寄りのグラム/マイルに四捨五入されたもの）は、特定の燃費ラベルの燃費およびCO_2
排出量値を構成します。または、代替として；

(2) *導出された5サイクルラベル。*特定の都市と高速道路のラベル値は
導出された5サイクルから、以下の方法に従って決定されます:

(i)(A)
車両構成の導出された5サイクル都市部燃費を、以下の式と管理者が定める係数を使用して算出します:

$$Derived\ 5-cycle\ City\ Fuel\ Economy = \frac{1}{(City\ Intercept) + \frac{(City\ Slope)}{Config\ FTP\ FE}}$$

式中:
都市切片 =
管理者が歴史的な車両固有の5サイクル都市燃費データに基づいて決定した切片。
都市勾配 =
管理者が歴史的な車両固有の5サイクル都市燃費データに基づいて決定した勾配。
Config FTP FE = §
600.206に従って決定された車両構成のFTPに基づく都市部燃費、小数点以下3桁に四捨五入した値。

(B)
車両の構成に基づき、以下の式および管理者が定める係数を用いて、車両の導出された5サイクル$_{都市}$部CO_2排出量を決定する.
以下の式および管理者が定める係数を使用して、車両の構成の導出5サイクル市街地CO_2排出量を決定する：
導出5サイクル都市部CO_2 = 都市部切片 + 都市部勾配 × 車両構成FTP $_{CO_2}$

注：
都市部切片 =
管理者が歴史的な車両固有の5サイクル都市部燃費データに基づいて決定した切片。
都市勾配 =
管理者が、車両ごとの歴史的な5サイクル都市燃費データに基づいて決定する勾配。
Config FTP CO2= §
600.206に従って決定された車両構成のFTPベースの都市部CO2排出量（マイルあたり0.1グラムに四捨五入）。E10テスト燃料を使用した試験に基づく燃費ラベル用の適切なConfig FTP CO2入力値は、§ 600.206–12(a)(2)(iii)に規定される通り調整されます。

(ii)(A)
車両構成の導出された5サイクル高速道路燃費を、以下の式と管理者が決定した係数を使用して算出します：

$$Derived\ 5-cycle\ Highway\ Fuel\ Economy = \frac{1}{(Highway\ Intercept) + \frac{(Highway\ Slope)}{Config\ HFET\ FE}}$$

式：
高速道路切片=
管理者が、過去の車両固有の5サイクル高速道路燃費データに基づいて決定した切片。
高速道路勾配 =
管理者が、過去の車両固有の5サイクル高速道路燃費データに基づいて決定した勾配。
Config HFET FE =
車両構成の高速道路燃費（以下の手順に従って決定されたもの）§ 600.206、小数点以下第一位まで四捨五入。

(B)
車両構成の導出された5サイクル$_{高速}$道路CO_2排出量を、以下の式および管理者が定める係数を使用して算出する：
導出された5サイクル市街地高速道路CO_2 = 高速道路切片 + 高速道路勾配
・ Config HFET $CO_{(2)}$

注：
高速道路切片=
切片は、管理者が過去の車両固有の5サイクル高速道路燃費データに基づいて決定する。
高速道路勾配 =
管理者が、過去の車両固有の5サイクル高速道路燃費データに基づいて決定した勾配。
Config HFET CO2= 、車両構成の高速道路燃費は、
§ 600.206
に従って決定され、小数点以下第一位で四捨五入された値。注：E10 テスト燃料を使用した試験に基づく燃費ラベル用の適切なConfig HFET $_{CO2}$ 入力値は
第600.206–12(a)(2)(iii)に規定される方法に従って調整されたもの。

(iii)
本項(a)(2)(iii)の勾配および切片が適用される。

(3) *デュアル燃料車両用の特定の代替燃料燃費および$_{CO_2}$排出量ラベル値。*
(i) デュアル燃料車両の代替燃料ラベル値を、最も近い整数に丸めて、以下のとおり決定する：

(A) 代替燃料を使用する場合のデュアル燃料アルコールベースおよび天然ガス車両の市街地および高速道路燃費ラベル値は、以下の計算により別途決定される：

$$Derived\ FE_{alt} = FE_{alt} \times \frac{5\ cycle_{gas}}{FE_{gas}}$$

式において：
FEalt =
FTP基準の車両構成の市街地燃費またはHFET基準の車両構成の高速道路燃費（四捨五入しない値）
代替燃料から、§ 600.206 で決定された値を使用すること。
5サイクル FE$_{ガス}$=
車両固有または導出された5サイクル車両構成の市街地または高速道路用燃料の未丸め値
本条項の(b)(1)または(2)で決定された燃費。
FEgas= ガソリンからのFTP基準都市部またはHFET基準車両構成

ガソリンからの高速道路燃費は、§ 600.206 に定める値とする。

(B) デュアル燃料（アルコールベース）および天然ガス車両の特定都市および高速道路におけるCO_2排出量ラベル値

代替燃料を使用する場合、以下の計算式により別途決定されます:

$$Derived\ CO2_{alt} = CO2_{alt} \times \frac{5\ cycle\ CO2_{gas}}{CO2_{gas}}$$

式中：

$_{CO2alt}$ =
代替燃料から得られるFTP基準の車両構成に基づく都市部またはHFET基準の車両構成に基づく高速道路$_{のCO2}$排出量値（§ 600.206で定められたもの）。

5cycle $_{CO2gas}$ =
本項の(b)(1)または(b)(2)で定められた、車両固有または導出された5サイクル車両構成の都市部または$_{高速道路}$におけるCO2排出量値（四捨五入しない値）。

$CO2_{gas}$ =
ガソリンから算定されたFTP基準の都市部またはHFET基準の車両構成$_{高速道路}$CO2排出量値（§ 600.206に定めるもの）。

(ii) 代替燃料を使用して完全な5サイクル試験が実施された場合、製造者は、本条の$(b)_{(1)}$または$(b)_2$に定める車両固有のまたは導出された5サイクル車両構成の都市部または高速道路CO2排出量値に代えて、代替燃料ラベルの都市部または高速道路燃費および$_{CO(2)}$排出量値を使用することができる。
§ 600.207–12(a)(4)(ii)で算定された値を使用することができます。この値は、最も近い整数に四捨五入されます。

(4) *電気自動車の特定代替燃料燃費およびCO_2排出量ラベル値。* 電気自動車のFTP基準に基づく市街地燃費ラベル値およびHFET基準に基づく高速道路燃費ラベル値を、§ 600.116に規定する方法に従って決定する。これらの値は、適切な繰り返し試験サイクルを実施して決定する。W-hour/mileの結果をkW-hrあたりのマイルおよびガソリンガロン相当あたりのマイルに換算する。$CO_{(2)}$ラベル情報は排気管排出量のみに基づいているため、電気自動車の$CO_{(2)}$排出量はゼロと仮定する。

(5) *燃料電池車両の代替燃料燃費およびCO_2排出量ラベル値。* 燃料電池車両のFTP基準都市部燃費ラベル値およびHFET基準高速道路燃費ラベル値を、管理者が指定する手順に従って決定する。キログラム/マイルの結果を、キログラム/水素キロメートルおよびガソリンガロン相当マイルに換算する。CO_2ラベル情報は排気管排出量のみに基づくため、燃料電池車両からのCO_2排出量はゼロと仮定する。

* * * * *

■ 62. 上記のとおり、サブパートFの見出しを改訂する。

■ 63. § 600.507–12 を、(a) の冒頭部分、(b)、および (d) を以下のとおり読み替える。

§ 600.507–12 変更履歴データの要件。

(a) この項の(d)項に定める場合を除き、製造者は、この章の§ (d) に定める場合を除き、製造者は、本章第86.1842条に基づき承認または実施された走行変更について、本条(b)に定める追加の走行変更燃費データを提出しなければならない。当該走行変更は、以下のいずれかに該当するものとする：

* * * * *

(b)(1) 本条(a)項に定める追加の走行変更燃費データ要件は、走行変更承認時の更新された作成または影響を受ける基準レベルにおける車両構成の販売台数に基づいて決定される。

(2) 各新規に作成されたベースレベル レベルにおいて、製造者は、当該ベースレベル内の最高予測年間総販売台数車両構成における最高予測年間総販売台数サブ構成からデータを提出しなければならない。

(3) 本項(a)(2)に規定する走行変更により影響を受ける各ベースレベルにおいて 本条項(a)(2)に規定する変更により影響を受ける各ベースレベルにおいて、変更により作成または影響を受ける車両構成のうち、最も高い総モデル年販売台数予測を有するものについて、燃費データを提出しなければならない。試験車両は、適用される車両構成において最も高い総モデル年販売台数予測を有する変更により作成されたサブ構成のものとする。

* * * * *

(d) § 600.208–12(a)(2) に基づいて作成されたモデルタイプについては、製造者は、走行変更により追加された各サブ構成について、燃費データを提出しなければならない。

■ 64. § 600.509–12 を次のように改訂する。

以下のとおりとする：

§ 600.509–12 追加データの任意の提出。

(a) 製造者は、管理者が求めるデータに加え、任意で追加のデータを提出することができる。

(b) 追加の燃費データは 製造者は、§ 600.507 に定める試験の対象となる車両構成または本項の

(c) に基づき提出された車両構成に対して、製造者は任意で提出することができる。

(c) 基準レベル内において、製造者は、§ 600.507により試験が義務付けられていない車両構成について、追加の燃費データを提出することができる。

■ 65. § 600.510–12 を次のように改訂する：

■ a. 条項の見出しを改訂すること；

■ b. 段落(a)(2)を削除し、その位置を予約する；

■ c. (b)項および(g)(1)項の冒頭部分を改訂すること；および

■ d. 段落(i)、(j)、および(k)を削除する。

改正後の内容は以下のとおりです:

§ 600.510–12 平均燃費の計算。

* * * * *

(b) 本項の規定に基づき平均燃費を計算する目的において

(c) の規定に基づき、

(1) § 600.006(e) または § 600.512(c)に従って提出されたすべての燃料消費率データを使用するものとする。

(2) 各車種タイプごとの市街地/高速道路複合燃費値は、§ 600.208に従って計算される。ただし、以下の例外を除く：

(i) 旅客自動車および軽トラックの各カテゴリーにおいて、運輸長官が本項(a)(1)の規定に従って定める車種群に属するモデルタイプおよびベースレベルごとに、別個の燃費値を算出するものとする。

(ii) 本サブパートで要求されるモデル年生産データは、販売予測に代えて使用される。

(iii) [保留]

(iv) 燃費値は、最も近い0.1 mpgに四捨五入されます；および

(v) [保留]

(vi) 製造者の選択により、高度変化に自己補償機能を有する車両構成は、販売実績に基づき高高度販売カテゴリーと低高度販売カテゴリーに区分することができる。これらの区分された販売カテゴリーは、本項の目的のみに限り、§ 600.208–12(a)(4)(ii) の手順に従い、別個の車両構成として扱われる場合があります。

(3) 各車両構成の燃費値は、§ 600.206–12(a)(3) に従って計算された複合燃費です。ただし、以下の例外を除きます：

(i) 車両構成ごとに別個の燃費効率値を計算します

各乗用車および軽トラックのカテゴリーごとに、運輸長官が本項(a)(1)の規定に従って定める車種群に属する車両構成については、別個の燃費効率値を算出します；および

(ii) 本サブパートで要求されるモデル年生産データ
本サブパートで要求されるものは、販売予測の代わりに使用されます。

* * * * *

(g)(1)
2燃料自動車は、代替燃料を使用している場合とガソリンまたはディーゼル燃料を使用している場合とで、同等またはそれ以上のエネルギー効率を提供しなければならない。これにより、本項の(c)(2)(iv)および(v)で定められたCAFEクレジットを取得することができる。次の式が成立しなければならない:

* * * * *

■ 66. § 600.512–12 を次のように改正する：

■ a. (a)項の冒頭部分を改訂する；

■ b. 以下の段落を削除し、その位置を予約する:

(a)(2)、(c)(1)(ii)、および(c)(2)(ii)を削除し、保留する；

■ c. (c)(3)項を改訂する；

■ d. (c)(4)(ii) および (c)(5)(ii)
の段落を削除し、保留する；および

■ e. 段落 (c)(11)
を削除する。改正後の規定は次のとおりです:

§ 600.512–12 モデル年次報告書。

(a) 各モデル年ごとに、製造者は、製造者の平均燃費の計算に必要なすべての情報を含む報告書（モデル年報告書）を管理者に提出しなければならない。

(c) * * *
(3)(i) §
600.510(c)に基づき燃料消費量改善値を支援するための空調効率クレジットを計算する製造業者については、空調システムの説明および各平均化セット、モデル年、地域ごとに取得した総クレジット数を記載するものとする。

(ii) 製造者が提出した追加の燃費データ

製造者が

§ 600.509;

* * * * *

§ 600.514–12 [削除]

■ 67. § 600.514–12 を削除する。

第1036部—新規および使用中の大型道路用エンジンの排出ガス規制

■ 68.
第1036部の権限根拠は、以下のとおり継続して読み継がれる：

権限： 42 U.S.C. 7401—7671q。

■ 69.
第1036.1条の(a)項の冒頭部分を次のように改正する。

§ 1036.1 排出ガス規制の適用範囲（ ）

(a) 第1036.5条に定める場合を除き、本節の規定は、重負荷車両（グライダー車両を含む）に搭載されるエンジンに適用される。

車両（グライダー車両を含む）に搭載されるエンジンには、本節の規定が適用される。2026年12月20日以前に製造された重負荷用エンジンは、本節の規定に代えて、40 CFR 第86部
第Aサブパートおよび第Nサブパートに定めるNOx、HC、PM、およびCOの排気ガス排出基準および関連規定が適用される。ただし、以下の場合を除く：

* * * * *

■ 70.
第1036.5条を改正し、(a)項を改訂し、(b)項を削除する。
(e). 改正内容は以下のとおりです:

§ 1036.5 除外対象エンジン。

(a) この部分の規定は、40 CFR
第86部第S節の規制対象となる中型乗用車またはその他の大型車両に搭載されるエンジンには適用されない。ただし、40 CFR 第86部第S節に別段の定めがある場合を除く。
Sに定める場合を除きます。例えば、この除外は、40 CFR 86.1801–
12に定める未完成車両または高GCWR車両に使用されるエンジンに適用される場合があります。

* * * * *

■ 71. 第1036.15条の(b)項を次のように改正する。

§ 1036.15 その他の適用される規則。

* * * * *

(b) この章の1037項では、この項の下で認証を受けたエンジンを使用するかどうかに関わらず、大型車両の排出基準その他の要件について規定しています。

* * * * *

■ 72. § 1036.101 の (a) 項を次のように改正する:

§ 1036.101 排気ガス排出基準の概要。

(a) エンジンが、以下のとおりに規定されるNOx、HC、PM、およびCOの基準汚染物質基準を満たすことを示す必要があります。
§ 1036.104
に記載された基準汚染物質基準を満たすことを証明しなければならない。これらの汚染物質は、大気清浄法における基準汚染物質であるか、または基準汚染物質であるオゾンおよびPMの前駆物質であるため、しばしば「基準汚染物質」と総称される。

* * * * *

§ 1036.108 [削除]

■ 73. § 1036.108 を削除する。

§ 1036.115 [改正]

■ 74. § 1036.115 を改正し、(b)
項を削除し、その位置を空ける。

■ 75.
第1036.130条を改正し、(b)(5)項を改定し、(c)項を削除し、(c)項を保留する。改定後の内容は以下のとおりである:

§ 1036.130 車両製造業者向けの取り付け手順。

* * * * *

(b) * * *
(5)
認証が適用される用途の制限について説明してください。例えば、エンジンを緊急車両での使用に限定して認証している場合、そのエンジンは緊急車両にのみ取り付け可能であることを明確に示さなければなりません。

* * * * *

■ 76. § 1036.135 を改正し、(c)(9) 項および (e)
項を次のとおり改める。

§ 1036.135 食品添加物（ ）の表示。

* * * * *

(c) * * *
(9) 認証の制限事項を明記してください。例えば、§ 1036.115(h)(4)
に従い、緊急車両用途向けに1つ以上の承認されたAECDを装備したエンジンを認証する場合、以下の文言を含めてください：「このエンジンは緊急車両への取り付け専用です」。

* * * * *

(e) この部分におけるラベル表示要件の変更を承認するよう当社に請求する場合、その必要性または適切性を示す必要があります。代替ラベルが本部分の要件と一致する場合、当社は請求を承認します。

* * * * *

■ 77. 第1036.150条を次のように改正する：

■ a.
(b)、(d)、および(e)の項を削除し、その位置を空ける；

■ b. (f)項を改定する；

■ c. 以下の段落を削除し、保留する:
(g) から (j)、(l) から (n)、(p) から (s)、および (w)
を削除し、保留する；および

■ d. (aa)
項を削除する。改正後の条文は次のとおりとする:

§ 1036.150 暫定規定。

* * * * *

(f) *水素エンジンに対する試験免除。* 純水素を燃料とするエンジンの排気管からのHCおよびCO排出量は、適用される基準に適合するとみなされる。この部分において、これらのエンジンに対するHCまたはCOの試験は任意とする。

* * * * *

■ 78.
第1036.205条を改正し、(b)項の冒頭部分、(l)項、(m)項、(o)(2)項、および(t)項を改め、(aa)項を削除する。改正後の規定は次のとおりとする:

§ 1036.205 認証申請の要件。

* * * * *

(b) 排気ガス制御システムの動作を説明してください。基準汚染物質の排出を制御するためのシステムコンポーネントを詳細に記述し、生産用または試験用のエンジンに装着するすべての補助排気ガス制御装置（AECD）および燃料システムコンポーネントを含めてください。記述する各コンポーネントの部品番号を明記してください。この段落（b）において、以下のいずれかに該当する装置は別個のAECDとして扱ってください：

互いに異なる方法で調整または作動するものは、別個のAECDとして扱ってください。以下のすべてを含めてください：

* * * * *

(l)
エンジンファミリーに適用される§1036.104(a)および(b)のデューティサイクル排出基準を特定する。また、エンジンファミリーにおけるFTPにおけるNO_xのFELを特定する。

(m) エンジンファミリーの
劣化係数を特定し、その開発方法を説明すること（§ 1036.240
参照）。このために使用した試験データを提示すること。クランクケース排出物を大気中に排出するように設計されたエンジンについては、§ 1036.240(e)
に規定されるように、クランクケース排出物の劣化係数を使用して、NO_x、HC、PM、および CO
の劣化クランクケース排出レベルを決定すること。

* * * * *

(o) * * *

(2) e_{CO2FTP}の値を

§ 1036.235(b) より。

* * * * *

(t)
認証が特定のエンジンに限定されているかどうかを明記してください。例えば、認証を特定の用途に限定する場合があります。
緊急車両またはハイブリッドパワートレインを搭載した車両での使用に限定する場合などです。この場合、これらのエンジンが認証されていない車両での使用を防止する方法を説明してください。

* * * * *

■ 79.
第1036.225条の(a)(3)項を削除し、(a)(3)項を次のように改正する。

(f). 改正後の規定は次のとおりとする：

§ 1036.225 認証申請の修正。

* * * * *

(f) 製造開始後、モデルイヤー終了前までに、特定のケースにおいてFELの変更承認を当社に申請することができます。ただし、変更後のFELは、本項(f)に定める場合を除き、既に米国市場に導入済みのエンジンには適用されない場合があります。以下のケースにおいて、FELの変更承認を当社に申請することができます：

(1) あなたは、いつでも
エンジンファミリーについて、いつでも申請することができます。申請の際には、本規則のBおよびHのサブパートに規定される排出基準を継続して満たすことができることを示す必要があります。本規則のHのサブパートに記述されているとおり、モデル年における排出クレジットを計算するために、対応する生産量と組み合わせて適切なFELを使用してください。

(2) エンジンファミリーにおけるFELの引き下げを申請する場合
エンジンファミリーについて、生産エンジンからの試験データで排出量が提案された下限FEL未満であることを示す場合に限ります。下限FELは、当社が新しいFELを承認した後、生産するエンジンにのみ適用されます。本規則のサブパートHに規定される方法に従い、適切なFELと対応する生産量を使用して、
モデル年分の排出クレジットを計算してください。

* * * * *

§ 1036.230 地方自治法（ ）[改正]

■ 80. § 1036.230 の(f)項を削除する。

■ 81. 部分Cに§ 1036.231を追加し、

次のように読み替える：

§ 1036.231 動力伝達システムファミリー。

(a) パワートレイン試験を
§ 1036.545
に規定されるパワートレイン試験を実施する場合、本節で説明されるように、製品ラインをパワートレインファミリーに分割する際は、適切な工学的判断を用い、そのパワートレインファミリーが有用寿命を通じて類似の排出基準を満たすものと見込まれるようにする。あなたのパワートレインファミリーは、単一のモデル年に限られる。

(b) ただし、本項の
(c) に定める場合を除き、以下のすべての属性を共有するパワートレインは、同じパワートレイン・ファミリーに分類してください：

(1) § 1036.230
に規定されるエンジン設計の側面が同一であること。

(2) [保留]

(3) クラッチの数。

(4) クラッチの種類（*例：*湿式または乾式）。

(5) トルクコンバーターなどの流体カップリングの有無および位置。

(6) ギア構成は、以下のとおりです：

(i) 惑星歯車（*例：*単純、複合、メッシュ惑星、ステップ惑星、多段式）。

(ii) カウンターシャフト（*例：*単列、二重、三重）。

(iii) 連続可変（*例：*プーリー式、磁気式、トーラidal式）。

(7) 利用可能な前進ギアの数、および各利用可能な前進ギアの変速比（該当する場合）。前進ギアは、車両がそれらのギアで動作可能なハードウェアとソフトウェアを備えている場合のみ、利用可能としてカウントする。

(8) トランスミッションオイルサンプ
構成（*例：*従来型またはドライ）。

(9) ハイブリッド技術（*例：*シリーズまたはパラレル）の動力伝達構成。

(10) RESSのタイプ（*例：*油圧蓄圧器、リチウムイオンバッテリーパック、超電容器バンク）。

(c) 本項の(b)項で説明されたすべての属性を共有するパワートレインは、共通のキャリブレーション属性に基づいて、さらに別々のパワートレインファミリーに分類します。パワートレインのテスト結果と対応する排出レベルが、使用寿命を通じて類似すると予想される範囲で、同じパワートレインファミリーにグループ化します。

(d) 本項の(b)項に定める共通属性を持つパワートレインのグループを、
本項(b)に規定する共通属性を有するパワートレインのグループを、異なるパワートレイン・ファミリーに細分化することができる。

(e) 特別な状況下では、本項(b)の規定により共通の属性を持たないパワートレインであっても、その有用寿命にわたる排出特性が類似することを示す場合、同一のパワートレインファミリーに分類することができます。

(f) 車軸を包含する場合
ファミリーに対するパワートレイン試験を実施する場合、ファミリーは試験結果で表されるアクスルに限定する必要があります。最高排出量結果を生じると予想されるアクスルで試験を実施する場合、ファミリーに複数のアクスル比を含めることができます。

■ 82. § 1036.235 を、

冒頭部分および(a)項と
(b) を改訂し、(c)(5)
を削除し、その位置を予約します。改訂内容は以下のとおりです：

§ 1036.235 認証のための試験要件。

この節は、§ 1036.104
の排出基準に準拠することを示すために実施しなければならない排出試験について説明します。

(a) 各エンジンファミリーから1つまたは2つの
排出データエンジンを選択し、設定します。

(1) 基準汚染物質の排出量
テストを実施する際は、最大トルク点においてシリンダー当たり燃焼サイクル当たりの燃料噴射量が最も高いエンジン構成を選択する。ただし、適切な技術的判断により、異なるエンジン構成が適用される排出基準またはFELを遵守しない可能性が高い場合を除く。最大トルク点で燃料噴射率が同じエンジンが2つ以上存在する場合は、定格速度における燃料噴射率が最も高いものを選択する。この選択を行う際、排出ガス制御性能および基準への適合に影響を与えると予想されるすべての要因を考慮すること。特に、すべての排気成分の排出レベル、特に$NO(x)$およびPMに注意すること。劣化要因の確立において許容される範囲内で、使用中のエンジンの劣化を最も適切に表すエンジン部品またはサブシステムを試験用に選択すること。

(2) パワートレイン試験の場合
第1036.545条に基づき、パワートレインファミリーがカバーする車両モデルの全範囲を考慮し、適用される場合、試験用エンジン、試験用ハイブリッドコンポーネント、試験用アクスル、および試験用トランスミッションを選択します。パワートレインに複数のトランスミッションキャリブレーション（例：経済性対性能）がある場合、第1036.545条のパワートレイン試験の結果を、各構成におけるファミリー内の車両の割合で加重平均することができます。これは、例えば

調査データの使用または前モデル年の販売台数に基づいて行うことができます。表5から§ 1036.545の(o)(8)(i)項に定める$M_{(fuel[cycle])}$、$_{fnpowertrain/vpowertrain}$、および$W_{[cycle]}$の結果を、各トランスミッションキャリブレーションを使用する車両の割合に応じて、表5のM(fuel[cycle])、fnpowertrain/vpowertrain、およびW[cycle]の結果を§ 1036.545の(o)(8)(i

(b) この部分のサブパートFに規定された手順および装置を使用して、排出データエンジンを試験してください。デュアルフューエルエンジンおよびフレキシブルフューエルエンジンの場合、エンジンを認証する予定の各燃料の種類で運転している際に排出量を測定してください。基準汚染物質の排出試験においては、§ 1036.104 に規定される各運転サイクルを使用して、$NO_{(x)}$、PM、CO、および NMHC の排出量を測定してください。§ 1036.530 に適用される場合、使用中のエンジンからの排出率を計算するための基準値として、FTP におけるブレーキ固有の$CO_{(2)}$排出量 $_{(e(_{CO2FTP}))}$ を決定してください。エンジンファミリーに属するエンジンがトラクターのみに使用されることを証明する場合、当社の事前の承認を得て、SETにおけるブレーキ固有の$CO_{(2)}$排出量に基づいて$e_{(CO2FTP)}$を決定することも可能です。

* * * * *

§ 1036.241 [削除]

■ 83. § 1036.241 を削除する。

■ 84. § 1036.245 の(c)(3)項を次のように改定する：

§ 1036.245 排気ガス排出基準の劣化要因。

* * * * *

(c) * * *

(3) 実験室において、以下のテストシーケンスのいずれか、または事前に当社が承認した異なるテストシーケンスに従い、エンジンまたはハイブリッドパワートレインを繰り返し運転してサービス蓄積を実施してください：

(i) アイドリング状態で2時間運転する。

(ii) 105±

1時間を、1回のFTPに続いて1回のRMCを繰り返すシーケンスで運転する。

(iii) 1回のLLCを実施する。

(iv) アイドリング状態で2時間運転する。

(v) エンジンを停止し、周囲温度まで冷却する。

* * * * *

■ 85. § 1036.301 を次のように改正する:

§ 1036.301 選択的執行監査（ ）

選択的執行監査は、40 CFR 第1068条のE節に規定されるエンジンおよびパワートレインに適用される。

■ 86. § 1036.415 の(g)項を次のように改訂する：

§ 1036.415 エンジンの準備と試験。

* * * * *

(g) ストップ・スタートおよび自動エンジン停止システムの場合、アイドリング低減機能を調整可能な場合は、その機能を無効にします。調整可能な場合、その機能を無効にします。これらのシステムが調整不能な場合、アイドリング低減機能が有効な際に、すべての規制対象汚染物質の1 Hz排出率をゼロに設定します。これらのデータポイントを、§ 1036.530(c)(3)(ii).
車両所有者、販売業者、またはその他のサービス施設がアイドリング削減機能を無効にできる場合、システムは「調整可能」とみなされます。

■ 87. § 1036.501 を次のように改正する。
(a)、(d)、および(h)の項を次のように改める：

§ 1036.501 一般試験規定。

(a) このサブパートおよび40 CFR第1065部に規定される機器および手順を使用して、エンジンが

§ 1036.104

に定める排出ガス基準に適合するかどうかを決定するため、本サブパートおよび40 CFR第1

* * * * *

(d) エンジンが、§ 1036.415(g) に記載される調整不能なストップ・スタート技術を搭載した車両への搭載を目的としている場合、duty cycle のアイドリング中にエンジンを停止させ、使用中の動作を再現することができます。生産用エンジン用スターターモーターを装着し、エンジンのECMがスターターモーターを制御してエンジンの停止と始動イベントを管理するようにします。ダイナモメータの慣性によるエンジンの再始動への影響を対処するため、例えばより大型のスターターモーターを使用するか、再始動時にエンジンをダイナモメータからクラッチを切断するなどの適切な技術的判断を行います。

* * * * *

(h) 再生ブレーキをクランクシャフト経由で後処理装置用の電気ヒーターを駆動するために使用するエンジンの試験においては、各適用試験区間における回収エネルギーが総正仕事量の10%未満の場合に限り、§§ 1036.510、1036.512、および1036.514に定める非ハイブリッドエンジン試験手順を使用することができる。そうでない場合、ハイブリッドパワートレイン用に指定されたパワートレイン試験手順を使用して排出ガスを測定する必要があります。バッテリーで電気ヒーターを駆動するエンジンについては、40 CFR 1066.501(a)(3) に記載される充電維持運転に関する要件を満たす必要があります。

§ 1036.505 [削除]

■ 88. § 1036.505 を削除する。

■ 89. § 1036.510 を次のように改正する：

■ a.
(b)(2)の冒頭部分および(b)(2)(vii)および(viii)を改正し；および

■ b. 段落を削除し、予約する。

(e).

改正内容は以下のとおりです：

§ 1036.510 追加排出ガス試験（ ）。

* * * * *

(b) * * *

(2) § 1036.545 に記載の方法でハイブリッド動力伝達システムを試験すること。ただし、この段落 (b)(2) に定める場合を除く。走行距離に応じてduty cycle を補正してはならない。
§ 1036.545(g)(4) に記載された方法による走行距離に基づくデューティサイクルの補正を行わない。ハイブリッドエンジンについては、§ 1036.510(b)(viii) に記載されたトランスミッションモデルパラメーターを選択する。§ 1036.545(j) に記載されたデューティサイクルは無視する。アイドリングから始まるサイクルの場合、最初のアイドリングセグメントの全期間中、トランスミッションをニュートラルまたはパーキングに保持する。最初の非ゼロ車両速度セットポイントの5秒前までにトランスミッションをドライブに切り替える。SET テストの場合のみ、サイクルが最終アイドリングセグメントに達した際に、トランスミッションをパーキングまたはニュートラルに設定する。§ 1036.545 に記載の車両パラメーターではなく、以下のパラメーターを使用して § 1036.545(a)(3) に定める車両モデルを定義する：

* * * * *

(vii) ハイブリッドエンジンまたはハイブリッドパワートレインが搭載される車両において、排出ガスが予想される場合、トップギア比、ドライブシャフト比、およびタイヤサイズにおける最悪の組み合わせを表すドライブシャフト比、k_a、および*タイヤ半径*の組み合わせを選択してください。これは通常、最も高いドライブシャフト比と最も小さなタイヤ半径の組み合わせです。最大車両速度が60 mi/hr未満の構成または設定は、ドライブアクスル比とタイヤ半径を選択する際には無視してください。ただし、使用中の車両が当該速度を超えないことを証明できる場合はこの限りではありません。§ 1036.210の規定に準拠した選択された駆動軸比とタイヤ半径について、事前承認を申請することができます。ハイブリッドエンジンまたはハイブリッドパワートレインが60 mi/hrに達しない車両にのみ使用される場合、40 CFR 1066.425(b)(5)に記述された代替試験サイクルおよびサイクル検証基準の承認を申請することができます。注意：ハイブリッドエンジンは、各運転サイクルごとに異なる指定のトランスミッションに依存しています。したがって、トランスミッションの最高ギア比は運転サイクルに依存し、これにより駆動軸比とタイヤサイズの選択が変更されます。例えば、
§ 1036.520 は、この段落 (b)(2) よりも異なるトップギア比を定めています。

(viii) ハイブリッドエンジンを認証する場合、デフォルトのトランスミッション効率として0.95を使用し、§ 1036.545(a)(3)(ii) に記載されたとおり、車両モデルとそのデフォルトのトランスミッションシフト戦略を作成してください。すべてのエンジンおよびすべての運転サイクルにおいてトランスミッションの種類を「オートマチックトランスミッション」と指定してください。ただし、SET運転サイクルで動作する重負荷HDEの場合、トランスミッションの種類は「オートメーションマニュアルトランスミッション」とします。自動変速機の場合、車両ファイルの「ニュートラルアイド」を「Y」に設定してください。

車両ファイルで設定してください。各ギアのギア比を 以下の
表に従って選択します：

表1 § 1036.510(b)(2)(vii) 項—GEM HIL ギア比入力

ギア番号	スパーク点火 HDE、軽負荷HDE、および中負荷HDE—すべての負荷サイクル	重負荷HDE—LLCおよびFTPの負荷サイクル	重負荷HDE—SET負荷サイクル
1	3.10	3.51	12.8
2	1.81	1.91	9.25
3	1.41	1.43	6.76
4	1.00	1.00	4.90
5	0.71	0.74	3.58
6	0.61	0.64	2.61
7			1.89
8			1.38
9			1.00
10			0.73
ロックアップギア	3	3	

* * * * *

■ 90. § 1036.512 を改正し、(b)(2)(iv) の段落を改訂し、(e) の段落を削除し、その位置を予約する。改訂後の内容は以下のとおりである:

§ 1036.512 連邦試験手続（ ）。

* * * * *

(b) * * *

(2) * * *

(iv)
プラグインハイブリッドパワートレインの場合、基準汚染物質の測定のため、FTP条件下で充電維持運転および充電消耗運転の両モードにおいて試験を実施すること。

* * * * *

■ 91. § 1036.514 の (b)(4) 項を次のように改正する:

§ 1036.514 低負荷サイクル（ ）。

* * * * *

(b) * * *

(4) この節の手順を、プラグインハイブリッドパワートレインの基準汚染物質排出量を決定するため、§ 1036.510(d) および (e)
に記載の方法に従って調整し、「SET」を「LLC」に置き換える。LLC
はしたがって、プラグインハイブリッドパワートレインの事前条件サイクルであることに注意。

* * * * *

■ 92. § 1036.520 の (b)(1) 項を次のように改正する：

§ 1036.520 パワートレイン試験における出力と車両速度の値の決定。

* * * * *

(b) * * *

(1) 動力以外の車両パラメーターを、§ 1036.510(b)(2) に規定される通り使用すること。

§ 1036.510(b)(2)
に規定される適用される自動変速機を使用すること
§ 1036.510(b)(2)(vii) に規定される自動変速機を使用すること。

* * * * *

■ 93.
第1036.530条を改正し、(e)項および(g)項を次のとおり改める。

§ 1036.530 定期外検査の試験手順。

* * * * *

(e) *300秒間の試験区間における二酸化炭素$_{CO_2}$の標準化排出量。* 圧縮着火基準に準拠するエンジンについては、各300秒間の試験区間における二酸化炭素$_{CO_2}$の標準化排出量、$m_{CO_2,norm,testinterval}$を、以下の式を用いて0.01%単位で算出する：

$$m_{CO2,norm,testinterval} = \frac{m_{CO2,testinterval}}{e_{CO2FTP} \cdot P_{max} \cdot t_{testinterval}}$$

式1036.530-2

式：

$m_{CO2,testinterval}$= 試験間隔における総$_{CO_2}$排出量。

e_{CO2FTP}=
エンジンにおけるFTP負荷サイクル中のブレーキ固有の$_{CO_2}$排出量、以下に定める通り。

§ 1036.235(b)

に記載されているとおり、エンジンのブレーキ固有のCO2排出量。

P_{max}=
エンジンファミリーに含まれるすべての構成における定格出力の最大値。

$t_{testinterval}$= 試験区間の期間。注：標準値は300秒です。

例

$m_{CO2,testinterval}$ = 3948 g e_{CO2FTP}= 428.2 g/hp·hr
Pmax = 406.5 hp
$t_{testinterval}$= 300.01 s= 0.08 hr

$$m_{CO2,norm,testinterval} = \frac{3948}{428.2 \cdot 406.5 \cdot 0.08}$$

$m_{CO2,norm,testinterval}$ = 0.2722 = 27.22%

* * * * *

(g) *オフサイクル排出量。* オフサイクル排出量は、以下のとおりに算出する：

(1) *スパーク点火。* スパーク点火基準に準拠するエンジンにおいて、オフサイクル排出量 $e_{[emission],offcycle}$は、試験間隔における特定の汚染物質に対するCO_2 特定排出質量の値です。

シフト日数を変換したブレーキ固有値を表し、各測定汚染物質に対して以下の式を用いて計算された値です:

$$e_{[emissions],offcycle} = \frac{m_{[emission]}}{m_{CO2}} \cdot e_{CO2,FTP}$$

式1036.530-3

式：

$m_{[emission]}$ = 本項(d)(2)で定められた試験区間における特定の汚染物質の総排出量。

m_{CO2} = 本項(d)(2)で定められた試験間隔におけるCO2の総排出質量。

$e_{CO2,FTP}$ = FTP 運転サイクルにおけるエンジンのブレーキ固有の CO_2 排出量。

例

m_{NO_x} = 1.337 g

m_{CO2} = 18778 g

$e_{CO2,FTP}$ = 505.1 g/hp·hr

$$e_{NOx,offcycle} = \frac{1.337}{18778} \cdot 505.1$$

$e_{NOX,\ offcycle}$ = 0.035 g/hp·hr = 35 mg/hp·hr

(2) *圧縮着火。*圧縮着火基準に準拠するエンジンについては、各ビンごとのオフサイクル排出量を決定する。

エンジンファミリーに対する通過基準を適用するため、§ 1036.425(c)に定める10基のエンジンの平均ビン排出量を計算する際、平均ビン排出量を計算する前に、負のオフサイクル排出量をゼロに設定する。

(i) *オフサイクル排出量（ビン）*

1.

ビン1のオフサイクル排出量量は、ビン1に関連するすべての試験区間から算出したNO_X質量排出率の平均値であり、以下の式を使用して計算されます：

$$\bar{\dot{m}}_{NOx,offcycle,bin1} = \frac{\sum_{i=1}^{N} m_{NOx,testinterval,i}}{\sum_{i=1}^{N} t_{testinterval,i}}$$

式 1036.530-4

式：

i= 300秒の試験区間を表すインデックス変数。

N= ビン1内の300秒テスト区間の総数。

$m_{NO_x,testinterval,i}$ = テスト間隔 *i* におけるビン 1 の NO_X 排出質量の合計

本項の(d)(2)項で定められたとおりです。

$t_{testinterval,i}$ = 本項(d)(1)で定められたビン1における*テスト間隔*の総時間。注：名目値は300秒である。

例

N= 10114

$m_{NOx,testinterval,1}$ = 0.021 g $m_{NOx,testinterval,2}$ = 0.025 g $m_{NOx,testinterval,3}$ = 0.031 g $t_{testinterval,1}$ = 299.99 s $t_{testinterval,2}$ = 299.98 s $t_{testinterval,3}$ = 300.04 s

$$\bar{\dot{m}}_{NOx,offcycle,bin1} = \frac{\left(0.021 + 0.025 + 0.031\ldots + m_{NOx,testinterval,10114}\right)}{\left(299.99 + 299.98 + 300.04\ldots + t_{testinterval,10114}\right)}$$

mÔ= 0.000285 g/s= 1.026 g/hr

(ii) *オフサイクル排出量ビン2。*オフサイクル排出量

ビン2における$e_{[emission],offcycle,bin2}$は、ビン2内の300秒間のテスト間隔すべてを合計したCO_2 特定排出質量の値であり、

ブレーキ特異値に換算した値です。各測定汚染物質に対して、以下の式を用いて計算されます：

$$e_{[emissions],offcycle,bin2} = \frac{\sum_{i=1}^{N} m_{[emission],testinterval,i}}{\sum_{i=1}^{N} m_{CO2,testinterval,i}} \cdot e_{CO2,FTP}$$

式1036.530-5

式：

i= 300秒のテスト間隔を表すインデックス変数。

N= ビン2内の300秒のテスト間隔の総数。

$m_{[emission],testinterval,i}$ = テスト間隔 *i* における特定の汚染物質の総排出量

この節の(d)(2)項で決定されたビン2における。

$m_{CO2,testinterval,i}$ = 試験間隔 *i* におけるビン 2 での CO_2 総排出量。本項 (d)(2)に定める方法により決定される。

$e_{CO2,FTP}$ = FTPduty cycleにおけるエンジンのブレーキ固有のCO_2。

例

N = 15439 m_{NOx1} = 0.546 g m_{NOx2} = 0.549 g m_{NOx3} = 0.556 g $m_{CO2,1}$ = 10950.2 g $m_{CO2,2}$ = 10961.3 g $m_{CO2,3}$ = 10965.3 g

$e_{CO2,\ FTP}$ = 428.1 g/hp・hr

$$e_{NOx,offcycle,bin2} = \frac{\left(0.546 + 0.549 + 0.556\ldots + m_{NOx,testinterval,15439}\right)}{\left(10950.2 + 10961.3 + 10965.3\ldots + m_{CO2,testinterval,15439}\right)} \cdot 428.1$$

$_{eNOx、オフサイクル、ビン2}$= 0.026 g/hp·hr= 26 mg/hp·hr
* * * * *

§§ 1036.535、1036.540、および1036.543

[削除]

■ 94. § 1036.535、§ 1036.540、
および 1036.543 を削除する。
■ 95. § 1036.545 を次のように改訂し、再公表する:

§ 1036.545 パワートレイン試験。

この節は、エンジンとトランスミッション、ドライブシャフト、ハイブリッドコンポーネント、またはこれらのハードウェア要素の1つ以上を含むパワートレインの試験手順を説明する。パワートレイン試験手順は、§ 1036.104のエンジン基準に準拠したハイブリッドパワートレインの認証のための選択肢の1つである。

(a) *一般試験規定。*
この節に基づく試験には、以下の規定が広く適用されます：

(1) [保留]

(2) 40 CFR
第1065部の手順は、本節における試験に適用されます。ただし、本節で特に定める場合を除きます。本節では、40 CFR
第1065部と一致するエンジンパラメーターおよび変数を使用します。

(3) パワートレイン試験は、
特定のパラメーターを計算するためのモデル。このセクションに記載されている詳細な方程式を使用して独自のモデルを作成するか、GEM Phase
2、バージョン4.0（参照により組み込まれている、§ 1036.810 参照）に含まれるGEM
HILモデルを使用できます。
§
1036.810）を使用して、車両のハードウェア要素を次のようにシミュレートできます：

(i) テストセルダイナモメータの角*速度設定値*$f_{nref,dyno}$、をトルク
測定位置に基づいて、ドライブトレインと車両モデルを作成します。この節の(f)項に記載された詳細な方程式、GEM HILモデルのドライブトレインと車両サブモデル、またはこれらの方程式とサブモデルの組み合わせを使用できます。ハイブリッドエンジンのテストの場合に限り、本項の(f)項のGEM
HILモデルのトランスミッションサブモデルを使用してトランスミッションをシミュレートできます。自動トランスミッションを搭載した車両向けのハイブリッドエンジンの場合、GEM
HILモデルのドライバーインターフェースブロック内のdriver_in_gear信号を、本項のデューティサイクルで定義された時間関数としてトランスミッション状態（ギアインまたはアイドリング）で更新します。

(ii) ドライバーモデルを作成するか、GEM
HILモデルのドライバーサブモデルを使用して、テストサイクルにできるだけ忠実に従うようにスロットルとブレーキペダルを調整する人間ドライバーをシミュレートします。

(iii) サイクル補間モデルを作成するか、GEM HIL
モデルのサイクルサブモデルを使用して、デューティサイクルを補間
モデルを作成するか、GEM HIL
モデルのサイクルサブモデルを使用してデューティサイクルを補間し、デューティサイクルの各ポイントでドライバーモデルにデューティサイクル参照車速を供給します。

(4) この節の動力伝達系テスト手順
このセクションのパワートレインテスト手順は、特定のデューティサイクルにおいて異なる車両構成の動作をシミュレートするように設計されています。このセクションの(j)項を参照してください。

(5) [保留]

(6) プラグイン機能のないハイブリッドパワートレインの場合、40 CFR 1066.501(a)(3)
に記載のとおり、エネルギー貯蔵装置のネットエネルギー変化を補正します。プラグインハイブリッド電気パワートレインの場合、40 CFR 1066.501(a)(3)
に従って、充電消耗運転のテスト終了点を決定します。

(7) (8) [保留]

(9) 低負荷サイクル（§ 1036.514
に規定）でパワートレインを試験する場合、電気式アクセサリー負荷を制御し、適用してください。パワートレインの電気システムに直接接続された負荷バンクを使用することを推奨します。代わりに、動的電気負荷制御機能を備えたオルタネーターを使用することも可能です。オルタネーターの効率またはパワートレインが機械的エネルギーを電気的エネルギーに変換する効率を考慮し、適切な判断を行ってください。

(10) プラグインハイブリッドシステムにおいて、試験中に必要な電圧と電流を測定するために以下の測定器が必須であり、試験中にこれらの値を測定するためにパワートレインに設置する必要があります：

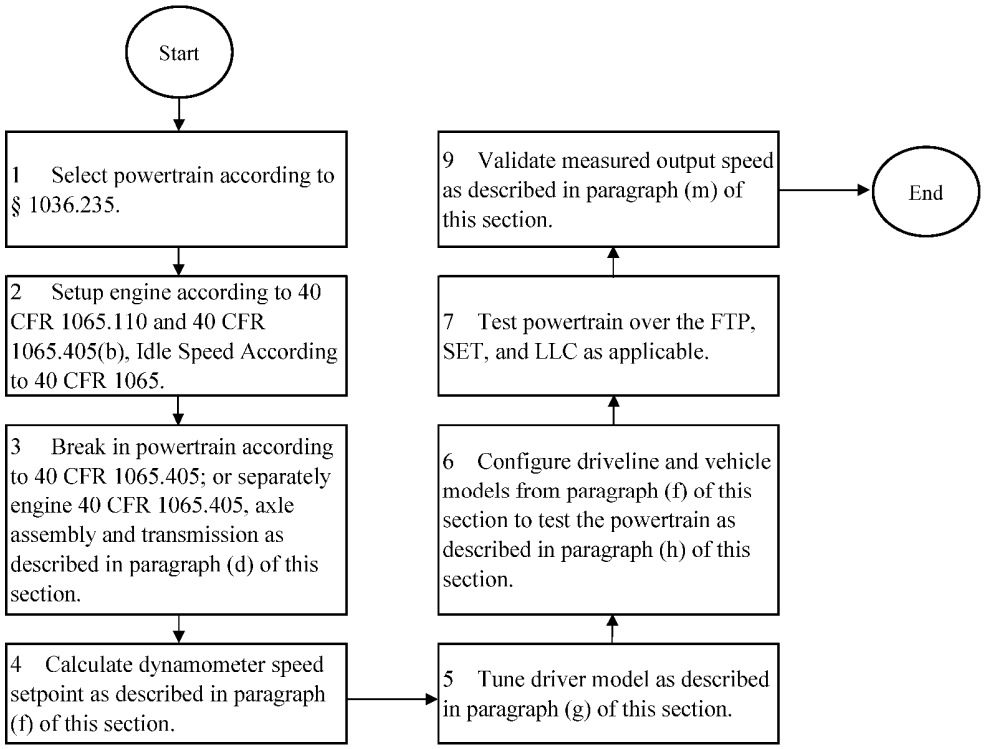
(i) バッテリーパックの電圧と電流をDCワイドバンドパワーアナライザーで直接測定し、電力を決定します。バッテリーパックに入力されるすべての電流と出力されるすべての電流を測定します。この測定点の上流で電圧を測定しないでください。アンペア時の最大積分期間は0.05秒です。電力アナライザーは、電流と電圧の測定精度が1%または最大値の0.3%のいずれか大きい方を満たす必要があります。電力アナライザーは、電流を測定中にオフセット誤差に敏感でない必要があります。

(ii) 安全上の理由により電圧を測定できない場合、パワートレインECMから直接電圧を測定することができます。

(11) 以下の図は、このセクションにおける試験の概要を示しています:

請求コード 6560-50-P

FIGURE 1 TO PARAGRAPH (a)(11) OF § 1036.545—OVERVIEW OF POWERTRAIN TESTING



Duty Cycle Exceptions	Note
SET, FTP, LLC	1) For cycles that begin with idle, leave the transmission in neutral or park for the full initial idle segment. Place the transmission into drive no earlier than 5 seconds before the first nonzero vehicle speed setpoint. 2) Use the vehicle parameters in § 1036.510(b)(2)(i) to (viii) to define the vehicle model in § 1036.545(a)(3).
SET Specific	1) For SET testing only, place the transmission into park or neutral when the cycle reaches the final idle segment. 2) Select the transmission from Table 1 of § 1036.510.
FTP Specific	1) Replace $P_{\text{contrated}}$ with P_{rated}, which is the peak rated power determined in § 1036.520. 2) Keep the transmission in drive for all idle segments after the initial idle segment. 3) For hybrid engines, select the transmission from Table 1 of § 1036.510. 4) For hybrid engines, you may request to change the engine-commanded torque at idle to better represent curb idle transmission torque (CITT).
LLC Specific	1) Replace $P_{\text{contrated}}$ with P_{rated}, which is the peak rated power determined in § 1036.520. 2) Keep the transmission in drive for all idle segments 200 seconds or less. For idle segments more than 200 seconds, place the transmission in park or neutral at the start of the idle segment and place the transmission into drive again no earlier than 5 seconds before the first nonzero vehicle speed setpoint. 3) For hybrid engines, you may request to change the engine-commanded torque at idle to better represent curb idle transmission torque (CITT). 4) For plug-in hybrid engines and powertrains, determine criteria pollutant emissions as described in § 1036.510(d), replacing “SET” with “LLC”.

請求コード 6560-50-C

(b) *テスト構成。*テスト対象のパワートレインを、§ 1036.235 に記載されたとおりに選択します。エンジンを 40 CFR 1065.110 および 1065.405(b) に従って設定します。設定します。エンジンのアイドリング速度を、40 CFR 1065.1001 に定義されるウォームアイドリング速度に設定する。

(1) デフォルトのテスト構成は、アクスルの上流にあるすべてのコンポーネントを含むパワートレインから構成されます。これには、パワートレインの出力シャフトをダイナモメーターまたは固定ギア比のギアボックスに直接接続し、アクスル入力シャフトでのトルクを測定します。代わりに、ダイナモメーターをホイールハブに接続し、その位置でトルクを測定するように設定することもできます。この前の文は、パワートレイン構成がそれを必要とする場合（ハイブリッドパワートレインなど）または パワートレインのテスト結果でアクスル性能を再現したい場合です。または、パワートレインの出力シャフトまたはホイールハブで速度とトルクを測定する場合、シャシーダイナモメーターを使用してパワートレインをテストすることも可能です。

(2) ハイブリッドエンジンのテストの場合、エンジンのクランクシャフトをダイナモメーターに直接接続し、その位置でトルクを測定します。

(c) *テスト中のパワートレインの温度。*テスト中にパワートレインを冷却し、オイル、冷却液、ブロック、ヘッド、トランスミッション、バッテリー、およびパワーエレクトロニクスの温度が、製造元の正常動作時の想定範囲内にあるようにしてください。この段落（c）に準拠するため、電子制御モジュールの出力を使用できます。補助冷却器やファンを使用できます。

(d) *パワートレインの慣らし運転。*パワートレインをシステム全体として、40 CFR 1065.405(c)
に定めるエンジン慣らし運転手順に従って慣らし運転を行うか、適用に応じてエンジン、アクスルアセンブリ、トランスミッションを個別に慣らし運転を行うための以下の手順を実施します：(1) エンジンを40 CFR 1065.405(c)
に従って慣らし運転を行います。

(2) アクスルアセンブリを適切な工学判断に基づいて慣らし運転を行う。慣らし運転期間中、ギアオイル温度を100° C以下に維持すること。

(3) 伝動系の動作を適切な技術的判断に基づいて中断してください。自動変速機および2つ以上の摩擦クラッチを備えた変速機の伝動油温度を(87～93)°
Cに、その他のすべての変速機を(77～83)°
Cに維持してください。使用条件をより適切に反映するデータがある場合、異なる伝動油温度範囲の承認を当社に申請することができます。

(e) *ダイナモメーター設定。*ダイナモメーターを速度制御モード（ハイブリッドエンジン試験時のアイドリング時を含む過渡負荷サイクルのアイドリング部分ではトルク制御モード）で動作させます。データは40 CFR
1065.202に記述された方法に従って記録します。ダイナモメータの速度を最低5
Hz（ハイブリッドエンジン試験の場合は10
Hz）で制御します。車両モデルを実行し、ダイナモメータのセットポイント計算を最低100
Hzのレートで行います。ダイナモメータのコマンド周波数が車両モデルダイナモメータセットポイント周波数より低い場合、計算されたセットポイントをサブサンプリングしてダイナモメータのセットポイントを制御します。

(f) *ドライブトレインと車両モデル。*GEM
HILモデルのドライブトレインと車両サブモデル、または本項(f)の式を使用して、トルク測定位置に基づいてダイナモメータ速度*設定点*$f_{nref,dyno}$を計算する。すべてのパワートレインにおいて、GEMのアクセサリー負荷をゼロに設定します。ハイブリッドエンジンにおいては、§§ 1036.514
および 1036.525
に規定される適用されるアクセサリー負荷でGEMを設定します。すべてのパワートレインおよびハイブリッドエンジンにおいて、GEMのタイヤスリップモデルを無効に設定します。

(1) *ハードウェアに実装されたトランスミッションを備えたドライブトレインモデル。*
*ハードウェアに組み込まれたトランスミッションを備えたもの。*アクスル入力シャフトまたはホイールハブでのトルク測定を用いたテストの場合、$f_{nref,dyno}$を、GEM
HILモデルのドライブラインサブモデルまたは以下の式を使用して計算します：

$$f_{nrefi,dyno} = \frac{k_{a[speed]} \cdot v_{refi}}{2 \cdot \pi \cdot r_{[speed]}}$$

式1036.545–1

式：

$k_{a[speed]}$ = 本項の(h)項で決定されたドライブアクスル比。トルクがホイールハブで測定される場合、$k_{a[speed]}$を1.0に設定します。

v_{refi} = 本項(f)(3)で計算された模擬車両の参照速度。

$r_{[speed]}$ = 本項の(h)項で決定されたタイヤの半径。

(2) *シミュレートされたトランスミッションを備えたドライブラインモデル。*エンジンのクランクシャフトでのトルク測定を用いたテストの場合、$f_{nref,dyno}$はGEM
HILモデルのトランスミッションサブモデルから得られるダイナモメータ目標速度です。トランスミッションサブモデルの変更は、ギア選択ロジックに影響を与えない場合に限って、当社の承認を請求できます。試験前に、エンジン測定トルク曲線とGEM
HILモデルから適用可能な定常状態燃料マップでトランスミッションモデルを初期化します。この手順で補足排出ガス試験（SET）を実施する場合、
§ 1036.510
においてこの手順を使用する場合、アイドリング時のエンジン指令トルクを変更して、§ 1036.512
における過渡試験で CITT
をより適切に再現できます。試験対象エンジンの慣性値に合わせるため、シミュレートされたエンジン慣性値を変更できます。この段落 (f)(2)
に基づくご要望は、調整後の試験が実使用条件をより適切に再現することをご証明いただいた上で評価します。

(i) トランスミッションサブモデルには、以下のモデル入力が必要です：

(A) エンジンのクランクシャフトで測定されたトルク。

(B) エンジン推定トルクは、電子制御モジュールから算出されるか、または瞬時操作要求をN・m単位の瞬時トルクに変換して決定されます。

(C) アイドリング時のダイナモメーターモード（速度制御またはトルク制御）。

(D) アイドリング時の測定エンジン速度。

(E) トランスミッション出力角速度、$f_{ni,transmission}$は、以下の式で計算されます：

$$f_{ni,transmission} = \frac{k_{a[speed]} \cdot v_{refi}}{2 \cdot \pi \cdot r_{[speed]}}$$

式1036.545–2

式：

$k_{a[speed]}$ = 本項(h)で決定された駆動軸比。

v_{refi} = 本項の(f)(3)項で計算された模擬車両基準速度。

$r_{[speed]}$ = 本項(h)で決定されたタイヤ半径。

(ii) トランスミッションサブモデルは、以下のモデル出力を生成する:

(A) ダイナモメーター目標速度。

(B) ダイナモメータのアイドリング負荷。

(C) トランスミッションエンジン負荷限界。

(D) エンジン速度目標。

(3) *車両モデル。*GEM
HILモデルの車両サブモデルまたはこの段落の式(f)(3)を使用して、シミュレートされた車両参照速度n_{refi}を計算します:

$$v_{refi} = \left(\frac{k_a \cdot T_{i\text{-}1}}{r} \cdot (Eff_{axle}) - \left(M \cdot g \cdot C_{rr} \cdot cos(atan(G_{i\text{-}1})) + \frac{\rho \cdot C_d A}{2} \cdot v_{ref,i\text{-}1}^2 \right) - F_{brake,i\text{-}1} - F_{grade,i\text{-}1} \right) \cdot \frac{\Delta t_{i\text{-}1}}{M + M_{rotating}} + v_{ref,i\text{-}1}$$

式1036.545–3

式

i = 各サンプリング中の測定に対応する時間ベースのカウンター

期間。v_{ref1}を= 0に設定し、計算を開始する。

i= 2
で開始します。10分間のサンプリング期間では、一般的に60,000回の測定が行われます。
T =
軸入力における瞬時測定トルク。ホイールハブで測定するか、GEM
HILモデルのトランスミッションサブモデルでシミュレートする。複数のトルク測定がある構成（例：ホイールハブでのトルク測定）では、Tはすべてのトルク測定値の合計である。
$_{Effaxle}$= 軸効率。T が 0 の場合、$_{Effaxle}$= 0.955 を使用し、

$T \geq 0$、および $_{Effaxle}$= 1/0.955 を $T <$

0 の場合。トルクがホイールハブで測定される場合は、$_{Effaxle}$= 1.0 を使用します。
M= 車両質量は、本項の(h)項で定める車両クラスに応じて決定されます。
g= 重力定数= 9.80665 $^{m/s^2}$。
C_{rr} = 車両クラスにおける転がり抵抗係数（本項の(h)項で定められた値）
(h) に規定される車両クラスに対応する値。
Gi_{-1} = 本節の
§ 1036.510 および本項の別表 B に規定される測定値 (i-1) に対応する値。

$$D_{i\text{-}1} = \sum_{i=1}^{N} \left(v_{\text{ref},i\text{-}1} \cdot \Delta t_{i\text{-}1} \right)$$

式 1036.545-4

ρ = 基準条件下の空気密度。使用
ρ= 1.1845 $^{kg/m^3}$。
$_{Cd\,A}$ = 本項(h)で定められた車両クラスにおけるドラッグ面積。
$_{Fbrake,i\text{-}1}$= ドライバーモデルによって適用される瞬時制動力。

$$F_{grade,i\text{-}1} = M \cdot g \cdot \sin(ata_{n(Gi\text{-}1)})$$

式1036.545-5

Dt= 測定間の時間間隔。
例えば、100 Hzの場合、Dt= 0.0100秒。
$_{Mrotating}$ = 回転部品の慣性質量。Light HDEまたはMedium HDEの場合、$_{Mrotating}$ = 340 kgとし、Heavy HDEの場合、1,021 kgとする。

(g) *ドライバーモデル。*GEM HILモデルのドライバーサブモデルを使用するか、スロットルとブレーキペダルを調整する人間ドライバーをシミュレートするドライバーモデルを設計します。いずれの場合も、以下の仕様を満たすようにモデルを調整し、テストサイクルにできるだけ忠実に追従するようにします：

(1) ドライバーモデルは、
以下の速度要件を満たす必要があります：

(i) [保留]

(ii) § 1036.510 に定義される SET
における動作のため、連邦試験手順（FTP）として定義される
§ 1036.512 および § 1036.514
に定義される低負荷サイクル（LLC）は、40 CFR 1066.425(b) および (c)
に記載される速度要件に準拠しなければならない。

(iii) 40 CFR
1066.425(b)(4)の例外は、SET、FTP、およびLLCに適用される。

(iv) 速度がこれらの基準に適合しない場合
これらの基準に適合しない場合、試験は無効となり、再実施しなければならない。

(2) 運転者がブレーキ信号を送った場合
要求がゼロで、車両速度が
参照車両速度を超える場合にブレーキ信号を送信してください。ブレーキ信号を変更する前に遅延を設け、ディザリングを防止してください。これは適切な工学判断に準拠しています。

(3) 運転者の要求がゼロの場合のみブレーキを
許可します。

(h) –(i) [保留]

(j) *評価対象のデューティサイクル。*§§ 1036.510、1036.512、および
1036.514
に適用されるものに従って、パワー
トレインを動作させる。(k) – (l)

[保留]

(m)
*測定出力速度の検証。*各テストポイントにおいて、測定された出力速度を対応する基準値と照合して検証する。速度が複数の位置で測定された場合、各位置での測定値は検証要件を満たす必要がある。基準速度の範囲が平均基準速度の10%未満の場合、本項(m)の表4に示される推定標準誤差を満たすだけでよい。車両が停止している場合は、測定点を削除することができる。速度測定が$f_{(nref)}$の位置でない場合、2つの位置間の定速比を使用して測定速度を補正する。以下のパラメーターに基づいて、各独立した過渡状態または高速巡航サイクルに対してサイクル検証基準を適用する：

表4（m項）§1036.545—サイクル検証基準

パラメーター [a]	速度制御
勾配、 a_{l}	$0.990 \leq {}_{al} \leq 1.010$.
切片の絶対値、$\lvert {}_{a0} \rvert$	≤最大fnref速度の2.0%。
推定値の標準誤差、*SEE*	≤最大fnref速度の2.0%。
決定係数、r^2	≥0.99

[a] 40 CFR 1065.514(e) に記載された方法に従い、$_{fnref,\ dyno}$の測定値と基準値を比較して、指定されたパラメーターの値を決定する。

§ 1036.550 [削除]

■ 96. § 1036.550 を削除する。

■ 97. § 1036.580
の冒頭部分と(c)項を次のように改訂する：

§ 1036.580 再生頻度が低い排気後処理装置。

再生イベントが試験中に発生する可能性のある再生頻度が低い後処理技術を採用するエンジンについては、再生が基準汚染物質の排出量に与える影響を考慮するため、次のいずれかのアプローチを採用する：

* * * * *

(c)
再生がエンジンファミリー（または構成）の排出レベルに著しい影響を与えないと判断した場合、または再生を実施することが現実的でない場合、測定された排出結果に対して調整を行わないことを選択できます。
再生が発生するタイミングを特定してください。この項（c）において、必要に応じて調整係数を省略することができます。この項（c）に定める個々の汚染物質について、適切と判断する場合に限り、調整を行うことができます。この項（a）または（b）の規定に基づき調整を行わない場合、エンジンは再生の有無にかかわらず、すべての試験において排出基準を満たす必要があります。

* * * * *

■ 98.
第1036.605条を改正し、(b)項および(g)項を次のとおり改める。

§ 1036.605 特殊車両に使用されるエンジンにおける代替排出基準。

* * * * *

(b) 圧縮着火式エンジンは、40 CFR
第1039条に基づき認証を受けたものと同一の構成でなければならない。また、PMの家族排出限界値として
0.020 g/kW-
hrのPMのファミリー排出限界値で認証されなければならない。
サイクルを使用して、40 CFR
第1039条に適用されるものと同じものでなければならない。

* * * * *

(g)
本条に基づき認証を受けたエンジンは、本節または40 CFR第1039条に基づき排出クレジットを生成または使用してはならない。

§ § 1036.610、1036.615、1036.620、1036.625、1036.630 および 1036.635 [削除]

■ 99. 1036.610、1036.615、
1036.620、1036.625、1036.630、1036.635。

■ 100. § 1036.701 を次のように改訂し、再公表する：

§ 1036.701 一般規定。

(a) 本サブパートおよび本パートのサブパートBに定める認証の目的において、排出クレジットの平均化、貯蓄、および取引（ABT）を行うことができます。これにより、以下の基準への準拠を示すことができます。
§§ 1036.104
に定める基準への準拠を示すため、排出クレジットの平均化、貯蓄、および取引（ABT）を行うことができる。このプログラム

プログラムへの参加は任意です。注意：本条項
§ 1036.104 の NO(X)
基準への認証は、ファミリー排出量制限（FEL）に基づいて行われます。

(b) 本条のサブパートIの定義は、本サブパートに適用される以下の定義に加え、本サブパートに適用されます
は、このサブパートに適用されるほか、以下の定義も適用されます：

(1) *実際の排出*クレジットとは
あなたが最終報告書を提出し、当社が確認した排出クレジットを意味します。

(2) 平均*化セット*とは、
排出クレジットの交換が可能なエンジンの集合をいう。§ 1036.740 参照。

(3) *ブローカー*とは、
排出権の取引を買い手と売り手の間で仲介する。

(4) 買い*手とは*、
取引の結果として排出クレジットを受け取る者。

(5) *保留中の排出権*とは
当社が最終報告書を確認する前に、あなたが生成した排出クレジットで、まだ検証されていないものを指します。

(6) *販売*者*とは*、
取引中に排出クレジットを提供する者をいいます。

(7) *基準*とは、
この部分のサブパートBにおいて、このサブパートのABTプログラムに参加していないエンジンに適用される基準です。

(8) *取引とは*、排出クレジットを
クレジットを交換すること（買い手または売り手として）。

(c) 排出クレジットは、§ 1036.740に定める場合を除き、平均化セット内でのみ交換可能です。

(d) 排出クレジットを使用することはできません。
このサブパートに基づいて生成された排出量クレジットは、FELまたは基準を超える排出量を相殺するために使用できます。この(d)項は、認証試験、使用中試験、選択的執行監査、その他の生産ライン試験を含むすべての試験に適用されます。ただし、エンジンの排出量がFELまたは基準（例えば、選択的執行監査中に）を超える場合、排出量クレジットを使用して、将来の生産にのみ適用されるより高いFELでエンジンファミリーを再認証することができます。

(e) 以下のいずれかの方法を選択して、
以下のいずれかの方法により、排出クレジットを廃止または放棄することができます：

(1) 排出クレジットを廃止する
を、ご自身のエンジンのいずれかから生成されたものとして使用できます。これは、排出クレジットを環境に寄付するものとみなされる場合があります。このようなクレジットは、§ 1036.730
に記載された報告書に記載する必要があります。排出クレジットを寄付または売却した場合でも、エンジンは適用されるFELに準拠する必要があります。寄付されたクレジットは、いかなる場合もEPAの排出基準への準拠を証明するために使用できません。

(2) エンジンファミリーを認証する場合
この部分で説明される排出基準を下回るFELを使用して認証し、そのエンジンファミリーに対して排出クレジットを生成しないことを選択できます
そのエンジンファミリーに対しては、排出クレジットを計算する必要はありません。また、このサブパートで説明される関連記録を提出または保管する必要もありません。

(f) 排出クレジットは、生成されたモデル年に使用できます。余剰排出クレジットは、将来のモデル年に繰り越すことができます。

(g) モデル年中に、認証申請を修正することにより、FELを増減させることができます。
§ 1036.225.
新しいFELは、既に商業用に導入済みのエンジンには適用されません。

(h) –(j) [保留]

(k) 40 CFR
第86条第L節に基づく不適合罰則を適用して認証したエンジンファミリーは、排出クレジットを生成することはできません。

■ 101. § 1036.705 を次のように改訂し、再公表する：

§ 1036.705 排出クレジットの生成と計算。

(a) この節の規定は、NO_x排出クレジットの計算にそれぞれ適用されます。

(b) 各参加ファミリーについて、適用される排出基準に対する正または負の排出クレジットを計算する。FELが基準値未満のファミリーについては正の排出クレジットを、FELが基準値を超えるファミリーについては負の排出クレジットを計算する。モデル年ごとに正と負のクレジットを合計し、四捨五入する。各ファミリーについて、以下の式を用いて排出クレジットを最寄りのメガグラム（Mg）に換算して計算する：

排出クレジット（Mg）= （*Std*¥ *FL*）· *CF*
· 体積 · UL · c

式1036.705–1

式：

Std = 排出基準値（mg NOX/馬力・時間）で、本項のサブパートBに定めるABTプログラムに参加しないエンジンに適用される基準（以下「適用される基準」という）。

FL = エンジンファミリーのFEL（mg/馬力・時間）、排出基準と同じ小数点以下の桁数に四捨五入した値。

CF = 過渡サイクル変換係数（hp・hr/マイル）で、適用される運転サイクルにおける総（積分）馬力・時間を、スパーク点火基準に準拠するエンジンについては6.3マイルで、圧縮点火基準に準拠するエンジンについては6.5マイルで除して算出される。これは運転サイクルにおける平均作業量を表す。

Volume = モデル年において、本項(c)に規定される通り、当該エンジンファミリー内で平均化、貯蓄、 取引プログラムに参加可能なエンジンの数。

UL（= ）*は*、特定の主要な意図されたサービスクラスに適用される基準の有用寿命をマイルで表したものです。

c= 10^{6} ¥ 9.

2028年モデル年重型HDE NO_xクレジット生成例

Std = 35 mg/hp・hr *FEL* = 20 mg/hp・hr CF = 9.78 hp・hr/マイル
体積 = 15,342

UL= 650,000マイル

c= 10^{6} ¥ 6

排出クレジット= (35¥20) · 9.78 · 15,342 · 650,000 · 10^{6} ¥ 9

排出クレジット= 1,463 Mg

(c) 本サブパートの要件への準拠は、モデル年の終了時に、以下のエンジンを除いた実際の生産量に基づいて排出クレジットを計算することにより決定されます:

(1) 本サブパートの基準に適合しないエンジン
本項のサブパートGまたは40 CFR第1068条に基づき永久に免除されているため、本項の基準に適合しないもの。

(2) 輸出エンジン。

(3) 本項の要件の対象外であるエンジン（例えば、§ 1036.5 で除外されるものなど）。

(4) 州の排出ガス基準に適合するとして認証されたエンジン
基準に適合し、当該基準を採用した州での販売を目的とするもの。

(5) その他、当社が指定する場合のエンジン。
この部分の他の箇所において、これらの項目は本小項の計算に含めないこと。

■ 102. § 1036.710 を次のように改訂する。

次のとおりとする：

§ 1036.710 エンジンファミリー間の排出クレジットの平均化（ ）

(a) 平均化とは、エンジンファミリー間で排出クレジットを交換することです。排出クレジットの平均化は、§ 1036.740
に定める場合を除き、同一の平均化セット内でのみ行うことができます。

(b) あなたは、認証申請書において、当該エンジンファミリーにおけるすべての排出クレジット取引の予想残高が、適用
エンジンファミリーを、適用される基準を超えるFELに認証することができます。ただし、この部分のBサブパートに定める適用されるFELキャップその他の規定に従う必要があります。この場合、認証申請書において、当該モデル年のすべての排出クレジット取引の予想残高がゼロ以上であることを示す必要があります。

(c) エンジンファミリーを
適用される基準を超えるFELに認定する場合、当該エンジンファミリーの不足分を相殺するために、
§ 1036.730で定められた最終報告書の提出期限までに、不足分を相殺するための十分な排出クレジットを取得しなければならない。不足分を相殺するために使用する排出クレジットは、同一モデル

、保有している排出クレジット、または取引を通じて取得した排出クレジットから調達できます。

■ 103. 第1036.720条の(c)項を次のように改正する。

§ 1036.720 取引の制限（ ）。

* * * * *

(c)

取引の結果、負の排出クレジット残高が生じた場合、買い手と売り手はともに責任を負うものとする。ただし、当社が詐欺に該当すると判断した場合を除く。§ 1036.255(e)

詐欺に該当する場合。当社は、取引の結果、製造者が排出クレジットのマイナス残高を生じた場合、当該取引に参加したすべてのエンジンファミリーの証明書を無効にする場合があります。

■ 104. § 1036.725 を以下のとおり改定します:

§ 1036.725 認証に必要な情報。

(a) 認証申請書において、ABTプログラムを使用して認証を受ける各エンジンファミリーについて、本サブパートの規定を適用する旨を明示しなければなりません。また、ABTプログラムを使用する各汚染物質について、当該エンジンファミリーに選択するFELを明示しなければなりません。あなたのFELは、本パートのサブパートBの仕様（FELの上限を含む）に準拠しなければなりません。

(b) 認証申請書には、以下の内容を記載する必要があります:

(1) 本申請時において、すべての排出クレジットが年末に計算された際に、いずれの平均化セットにおいても排出クレジットのマイナス残高が生じないことを、最善の判断に基づき表明する文言。

(2) § 1036.705(c) に記載された予測生産量に基づく予測排出クレジット（正または負）の計算。当社は、モデル年におけるネットクレジット残高を予測するため、他のエンジンファミリーからの同様の計算を提出するよう求める場合があります。ファミリーで負の排出クレジットを予測する場合、負の排出クレジットを相殺するために使用する予定の正の排出クレジットの出典を明記してください。

■ 105. 第1036.730条を次のように改正する。(b)(3)および(4)、(c)(1)、および(f)(1)の段落を次のように改める。

§ 1036.730 資産移転税法（ ）に基づくABT報告書。

* * * * *

(b) **

(3) 各汚染物質のFEL。製造開始後にFELを変更した場合、新しいFELの使用を開始した日付を特定し、または新しいFELが適用される最初のエンジンのエンジン識別番号を明記してください。この場合、適用される各FELを特定し、§ 1036.225(f)に規定される通り、正または負の排出クレジットを計算してください。

§ 1036.225(f)

に従って、正または負の排出クレジットを計算してください。

(4) モデル年における排出クレジットの計算のための予測生産量と実際の生産量。モデル年中にFELを変更した場合、各FELに関連する実際の生産量を特定してください。

* * * * *

(c) * * *

(1) 適用されるモデル年における各平均化セットにおいて、参加対象のエンジンファミリーから得られる排出クレジットのネット残高が負でないことを示してください。クレジットの追跡管理は、§ 1036.740(d) に定めるクレジットの有効期間の制限を考慮する必要があります。

* * * * *

(f) * * *

(1) 最終報告書の提出期限までに、誤って排出クレジットの残高が減少した旨を当社に通知した場合、当該誤りを訂正し、排出クレジットの残高を再計算することができます。

* * * * *

■ 106. 第1036.735条の(d)項を次のように改正する。

§ 1036.735 記録管理。

* * * * *

(d) ABTプログラムの下で排出クレジットを生成または使用するエンジンの生産量を記録するための適切な記録を保持してください。例えば、排出クレジットを生成または使用する各エンジンについて、エンジン識別番号（通常はシリアル番号）の記録を保持してください。これらの番号は範囲として指定できます。製造開始後にFELを変更した場合、各FELの使用開始日および各FELに関連するエンジン識別番号の範囲を特定してください。製造する各エンジンの購入者および出荷先を、当該情報が利用可能な範囲で特定する必要があります。

* * * * *

■ 107. 第1036.740条を次のように改正する。 (b) 及び (c) の各号を削除し、(d) の各号を次のように改正する：

§ 1036.740 排出クレジットの使用に関する制限。

* * * * *

(d) *NO_x* クレジットの有効期間。NO_x クレジットは、生成された年の翌年から5つのモデル年までのみ使用可能です。例えば、2027年モデル年で生成されたクレジットは、2032年モデル年までの排出基準の遵守を証明するためにのみ使用可能です。

* * * * *

§ 1036.745 [削除]

■ 108. § 1036.745 を削除する。

■ 109. § 1036.750 の(b)項を次のように改める：

§ 1036.750 遵守しない場合の措置。

* * * * *

(b)

あなたは、エンジンファミリーを適用される基準を超えるFELに認証することができます。ただし、そのエンジンファミリーにおける排出量不足を相殺するために十分な排出クレジットを保有する見込みがあることを前提とします。

* * * * *

§ 1036.755 [削除]

■ 110. § 1036.755 を削除する。

■ 111. § 1036.801 を次のように改訂し、再公表する：

§ 1036.801 定義。

この章に適用される定義は、以下のとおりです。これらの定義は、別段の定めがない限り、すべてのサブパートに適用されます。未定義の用語は、法律が定める意味を有します。定義は、以下のとおりです：

「法」とは、

改正されたもの、42 U.S.C. 7401–7671q。

調整可能パラメーターとは、40 CFR 1068.50に定義される意味を有する。

後処理とは、触媒コンバーター、粒子フィルター、または排気弁（または排気口）の下流に設置され、エンジンの排気ガスが環境に排出される前にその排出量を減少させることを設計上の機能とするシステム、部品、または技術。排気ガス再循環（EGR）およびターボチャージャーは後処理装置には含まれない。

航空機とは、100フィート以上地上から離れて持続的な航空旅行を行う能力を有する車両をいう。

*アルコール燃料エンジン*とは、アルコール燃料を使用して運転するように設計されたエンジンをいう。この定義の目的上、アルコール燃料には、体積比で25%未満のアルコール含有量を有する燃料は含まれない。

*自動化マニュアルトランスミッション (AMT)*とは、マニュアルトランスミッションと機械的に類似した動作をするトランスミッションをいい、ただし、車載コンピュータによって制御される自動クラッチアクチュエーターが、人間のドライバーに代わって駆動系を離合するものをいう。自動マニュアルトランスミッションには、トルクコンバーターまたはドライバーによって操作可能なクラッチペダルは含まれない。

*自動変速機（AT）*とは、トルクコンバーター（または同等品）を備え、車両速度を制御するための運転者の単一入力に応じてギアをシフトするコンピュータ制御またはその他の内部制御装置を有するトランスミッションをいう。注意：自動マニュアルトランスミッションは、トルクコンバーターを含まないため、自動トランスミッションには含まれない。

補助排気制御装置

設計上の要素であって、

温度、動力速度、エンジン速度（r/min）、トランスミッションのギア、または排出ガス制御システムのいずれかの部分の動作を起動、調整、遅延、または停止させる目的で、排出ガス制御システムのいずれかの部分の動作を起動、調整、遅延、または停止させるための設計要素。

平均化装置は、§ 1036.740 に定義される意味を有する。

アクスル比または駆動アクスル比、k_aは、変速機出力シャフトの角速度を駆動アクスルの角速度で除した無次元数を表す。

校正とは、特定の設計、バージョン、またはアプリケーションに固有の仕様および許容差の集合であり、その動作範囲内でその動作を機能的に記述できるもの。

*炭素含有燃料*とは、40 CFR 1065.1001 に定義される意味を有する。

*キャリーオーバー*とは、§ 1036.235(d) に記載されるように、以前のモデル年の排出データに基づいて行われる認証に関連するものを意味します。

認証とは、エンジンファミリーが本項の排出ガス基準および要件に適合することを証明する適合証明書を取得するプロセス。

*認証排出レベル*とは、適用される過渡的および/または定常状態試験において、特定の汚染物質についてエンジンファミリーで観測された最も悪化した排出レベルを、適用される基準と同じ小数点以下の桁数に四捨五入した値をいう。

*チャージ・デプレッシング*とは、40 CFR 1066.1001に定義される意味を有する。

チャージ維持とは、40 CFR 1066.1001に定義される意味を有する。

完成車両とは、40 CFR 1037.801に定める完成車両の定義を満たす車両をいう。例えば、車両製造者が未完成車両を二次車両製造者に販売した場合、その車両は本規則において完成車両とはみなされない。最終組み立て後も同様である。

*圧縮着火*とは、スパーク点火式エンジンではない、往復動式内燃機関のタイプを指します。ただし、§ 1036.1では、ガスタービンエンジンその他のエンジンも圧縮点火式エンジンとみなされます。

*クランクケース排出物*とは、物質を大気中に排出するものをいう。クランクケースは、クランクシャフトおよびその他の関連する内部部品を収容する筐体である。

*重要な排出関連部品*は、40 CFR 1068.30に定める意味を有する。

*「不正装置」*とは、第1036.115(h)項に定義される意味を有する。

指定された適合責任者とは、次のいずれかを指します：

(1) 圧縮着火基準に適用されるエンジンについては、*指定された適合責任者*とは、米国環境保護庁（U.S. Environmental Protection Agency）のディーゼルエンジン適合センター所長（Director, Diesel Engine Compliance Center）、2000 Traverwood Drive, Ann Arbor, MI 48105；*complianceinfo@epa.gov；www.epa.gov/ve-certification*。を指します

(2) スパーク点火基準に該当するエンジンについては、*指定された適合*責任者とは、米国環境保護庁（EPA）ガソリンエンジン適合センター所長、米国環境保護庁、2000 Traverwood Drive、Ann Arbor、MI 48105；*complianceinfo@epa.gov；www.epa.gov/ve-certification*。

劣化排出レベルとは、排出データエンジンの公式排出結果に適切な劣化係数を適用した結果得られる排出レベルをいいます。ただし、劣化係数が適用されない場合、本項における*「劣化排出レベル」*の言及は、公式排出結果を指します。

*劣化*係数とは、使用寿命終了時（または使用寿命終了前に発生する場合の最高排出量時点）の排出量と、低時間/低走行距離時点の排出量との間の関係を、次のいずれかの方法で表したものです：

(1) 乗数型劣化係数の場合、使用寿命終了時（または最高排出量発生時）の排出量と低時間点における排出量の比率。

(2) 加算型劣化係数の場合、使用寿命終了時（または最高排出量発生時）の排出量と低時間点における排出量の差。

*ディーゼル排気液（DEF）*とは、選択的触媒還元（SCR）と組み合わせて使用される、エンジン燃料以外の液体還元剤であり、NO_x排出量を削減するために使用されます。*ディーゼル排気液は*、一般にISO 22241の規格に適合する尿素の水溶液と理解されています。

*ドライブアイドリング*とは、車両運転者が車両の運転席内に留まり、ブレーキペダルまたはクラッチペダルを操作するか、当社が承認する他の指標により証明されるアイドリング運転をいいます。

*デュアル燃料*とは、2種類の異なる燃料で運転するように設計されたエンジンを指し、それらの燃料の連続混合物で運転するように設計されたものではありません（§ 1036.601(d)）。この部分において、そのようなエンジンは、3種類以上の異なる燃料で運転するように設計されていても、デュアル燃料エンジンとして扱われます。

*電子制御モジュール（ECM）*エンジンに搭載された電子装置で、エンジンセンサーから取得したデータを使用してエンジンパラメーターを制御するエンジン装置をいいます。

緊急車両とは、次のいずれかの基準を満たす車両をいう：

(1) これは救急車または消防車です。

(2) これは、排気ガス制御機能の故障や不具合が人命に重大な危険を及ぼす可能性がある緊急事態において使用される可能性が高いと当社が判断した車両です。例えば、当初は消防車として設計されていなかったトラックであっても、消防用モジュールを後付けで必ず装着する予定の場合、緊急車両として分類される可能性があります。また、勤務中にDPFを手動で再生できない移動式指揮センターも緊急車両に該当する可能性があります。この判断を行う際、人間生命への実際のリスクの全体像に影響を与える要因をすべて考慮します。例えば、車両が緊急事態でどの程度の頻度で使用されるか、または緊急事態で使用された際に排気制御が人間生命に重大な危険を及ぼす可能性の程度を考慮します。上記の例におけるトラックは、単に可能性（確実性ではなく）があるだけで、後付けの消防モジュールが取り付けられる可能性がある場合、緊急車両とはみなされません。

*排出ガス制御システム*とは、エンジンから排出される規制対象汚染物質の排出を制御または削減する装置、システム、または設計要素をいいます。

*排出データエンジン*とは、認証試験を受けるためのエンジンをいいます。これには、劣化要因を確立するための試験を受けたエンジンも含まれます。

排出関連部品とは、40 CFR 第1068条 別表Aに定める意味を有する。

*排出関連メンテナンス*とは排出量に重大な影響を与えるか、または排出量の劣化に重大な影響を与えるおそれのあるメンテナンスを意味します。

エンジン構成とは、一意のエンジンハードウェアとキャリブレーション（排出ガス基準に関連する）の組み合わせを、エンジンファミリー内において定義します。この定義には、ハイブリッドエンジンとして認証されたエンジンおよびハイブリッドパワートレインに搭載されるハイブリッドコンポーネントが含まれます。同一のエンジン構成内のエンジンは、通常の製造変動または排出ガス基準の遵守と無関係な要因による違いのみを有します。

エンジンファミリーは、§ 1036.230 に定義される意味を有する。

除外とは、この部分の要件の一部または全部が適用されないエンジンに関連するものを指します。

(1) エンジンが重負荷エンジンではないと判定されたエンジンは、本規則の適用対象外です。

(2) 特定の重負荷エンジンは、§ 1036.5
に基づき、この部分の要件から除外されます。

(3) この部分の特定の規制規定は、この部分に一般
に適用される重負荷エンジンを、この部分の1つまたは
複数の特定の基準または要件から除外する場合がありま
す。

*「免除」*とは、40 CFR 1068.30に定める意味を有する。

排気ガス再循環とは、燃焼室から排出された排気ガス
をエンジン内に戻し、燃焼前または燃焼中に吸入空気と混
合させることで排出ガスを削減する技術を指します。燃焼
室内の残留排気ガスの量を増加させるためにバルブタイミ
ングを調整し、燃焼前または燃焼中に吸入空気と混合させ
ることは、本項の目的上、排気ガス再循環とはみなされま
せん。

*ファミリー排出量基準（FEL）*とは、本規則のH部にお
いてABTプログラムの下で適用される排出基準に代わるも
のとして製造者が宣言するNO_x排出量レベルをいう。FEL
は、エンジンファミリーに対してすべての必要な試験にお
ける排出基準として機能する。

*連邦試験手順（FTP）*とは、都市部走行中の排気ガス排
出量を測定するために設計された、第1036.512条に規定さ
れる適用される一時的な運転サイクルを意味します。

最終減速比、k_dとは、車両が最高ギアで運転されてい
る際に、変速機入力シャフトの角速度を駆動軸の角速度で
除した無次元数を表します。*最終減速比は*、最高ギアにお
ける変速機ギア比と駆動軸比の積です。

*フレックス*燃料とは、2種類以上の異なる種類の燃料の
混合物で運転するように設計されたエンジンに関連するも
のをいう（§ 1036.601(d) 参照）。

*燃料の種類*とは、ディーゼル燃料、ガソリン、天然ガ
スなど、燃料の一般的な分類を指します。同一の燃料種類
内には、プレミアムガソリン、レギュラーガソリン、10%
エタノール含有ガソリンなど、複数のグレードが存在する
場合があります。

ギア比またはトランスミッションギア比、$k_{(g)}$
は、次元のない数値を意味します。

トランスミッションが特定のギアで動作している際に、
トランスミッションの入力シャフトの角速度を出力シャ
フトの角速度で除した値を表します。

*「適切な工学判断」*とは、40 CFR 1068.30
に定義される意味を有する。適切な工学判断の評価に用い
る行政手続きについては、40 CFR 1068.5 を参照のこと。

*温室効果ガス排出モデル（GEM）*とは、§ 1036.810
で参照されるGEMシミュレーションツールを意味します。

総車両重量定格（GVWR）
車両製造者が、適切な工学判断に準じて、単一の車両の最
大設計積載重量として指定した値をいいます。

大型*エンジンとは*、
エンジン製造者が、重荷重車両の動力源として使用される
ことを合理的に予想できるエンジンをいう。この定義にお
いて、「エンジン」には、内燃機関および化学燃料を動力
に変換する他の装置を含む。例えば、重荷重車両に使用さ
れるガスタービンは、重荷重エンジンに該当する。

重*荷重車両*とは、
車両で、GVWRが8,500ポンドを超えるものをいう。未完成車
両も、空車重量が6,000ポンドを超える場合、または基本車
両前面面積が45平方フィートを超える場合は、重荷重車両
に該当する。*空車*重量*および基本車両前面面積は*、40 CFR
86.1803–01に定める意味を有する。

ハイブリッドとは、エンジンまたは
再充電式エネルギー貯蔵システムを含むパワートレイン。
ハイブリッドエンジンは、エンジン自体に組み込まれてい
たり、車両のトランスミッションの上流に位置する形で、
エネルギーを貯蔵し回収する仕組みを備えています。ハイ
ブリッドエンジンの例には、エンジンの前端に接続された
ハイブリッドコンポーネントを備えるエンジン（P0）、ク
ラッチの前でクランクシャフトに接続されたエンジン（P1
）、またはクラッチとトランスミッションの間に接続され
、ハイブリッド機能の上流に位置するクラッチとトランス
ミッションの間に接続されたエンジンが含まれます。
機能は、トランスミッションのクラッチまたはクラッチ群
（P2）に追加されるものとなります。エンジンベースのシ
ステムで、排気後処理用の電気ヒーターを駆動するために
運動エネルギーを回収するものは、それ自体ではハイブリ
ッドエンジンとして認定されるには不十分です。この部分
の規定は、ハイブリッドパワートレインに適用されるもの
と同様にハイブリッドエンジンにも適用されますが、別段
の定めがある場合を除きます。
この部分の特定の規定は、再生ブレーキを備えた車両向け
のハイブリッドパワートレインと、再生ブレーキを備えて
いない車両向けのハイブリッドパワートレインを異なる扱
いとしています。ハイブリッドの定義には、プラグインハ
イブリッド電気
パワートレインを含む。

炭化水素（HC）は、40 CFR 1065.1001
に定義される意味を有します。

*識別番号*とは、特定のエンジンを他の類似のエンジン
から区別するための固有の
仕様（例：モデル番号/シリアル番号の組み合わせ）であ
り、特定のエンジンを他の類似するエンジンから区別す
るために使用されるものです。

*不完全な車両*とは、
不完全な車両の定義に該当する車両をいう。
車両を意味する。

*液化石油ガス（LPG）*とは
大気圧下で気体となる非メタン化合物から主に構成され、
圧力下で貯蔵される液体炭化水素燃料をいう。ただし、こ
の商業用語に「石油」という語が含まれるものの、本節の
定義においてLPGは石油燃料とはみなされない。

*低*運転時間とは、エンジンに関するもので
が、排出ガスが安定化し、劣化していない排出ガスレベル
を示すことを意味します。これは、NO_x後処理装置を備え
たエンジンでは通常300時間未満の運転時間、その他のエ
ンジンでは125時間未満の運転時間を指します。

*マニュアルトランスミッション（MT）*とは、
運転者がギアをシフトし、クラッチを手動で接続・切断す
る必要があるトランスミッションを意味します。

製造とは、
設計、製造、および/または組み立てを含むプロセ
スを指します。

製造者は、
40 CFR 1068.30に定義される意味を有する。

中型乗用車とは、40 CFR
86.1803に定義される意味を有する。

*モデル年*とは、製造者が
年間新モデル生産期間を意味し、この定義で制限される場
合を除きます。モデル年は、そのモデル年に該当する暦年
の1月1日を含み、前暦年の1月2日以前に開始してはならず
、当該暦年の12月31日までに終了しなければなりません。
製造者は、排出ガス基準への準拠を回避または遅延させる
目的、または年次認証義務を回避する目的でモデル年を調
整してはなりません。

モーターコーチとは、長距離輸送用に設計された大型の
乗客を30人以上乗せて長距離を移動するように設計された
車両です。このような車両は、列席、トイレ、大型の荷物
室、および手荷物収納施設を備えています。

「自動車」とは、
40 CFR 85.1703に定義される意味を有します。

天然ガスとは、主要な成分がメタンである燃料をいいま
す。

「純粋な」とは、40 CFR
1065.1001に定義される意味を有する。

*「新しい自動車エンジン」*とは、法律で定める意味を有す
る。これは、一般に、次のいずれかに該当する自動車エン
ジンをいう。

(1) 自動車用エンジンであって
最終的な購入者が、*その自動車エンジンについて*、法的ま
たは実質的な所有権を取得したことがない場合、その*自動
車エンジンは「新しい自動車エンジン」*に該当します。こ
の種のエンジンは一般的に「新品」とみなされる場合があ
りますが、*新しい自動車*

*自動車エンジンには*使用済みの部品が含まれる場合があります。この定義では、エンジンは製造時から最終的な購入者が所有権を取得するか、または使用を開始するまでのいずれか早い時点まで「新」とみなされます。

(2) 輸入された自動車用エンジン

は、1970年1月1日以降に製造された場合、*新自動車エンジンに*該当します。

(3) 新しい自動車に搭載された

新しい自動車に搭載されたもの。

*非適合エンジン*とは、当初適合証明書の対象となっていたエンジンであるが、適合証明書に記載された仕様に準拠していないか、または適合証明書の条件を満たしていないエンジンをいう。

*非適合エンジン*とは、

適合証明書の対象外であり、排出ガス基準の適用を受けるべきエンジンをいいます。

非メタン炭化水素（NMHC）

メタンを除くすべての炭化水素種の合計を、40 CFR 第1065条に従って測定したものをいいます。

非メタン炭化水素相当量

*（NMHCE）*は、40 CFR 1065.1001に定義される意味を有する。

非メタン非エタン炭化水素

*相当量（NMNEHC）*は、40 CFR 1065.1001に定める意味を有する。

*公式排出量結果*とは、

特定の運転サイクルにおいて、いかなる劣化要因の適用前であるが、必要な再生またはその他の調整要因の適用後の、排出データエンジンにおける測定された排出率を意味します。

所有者マニュアルとは、文書または

エンジンまたは車両の製造者が、所有者または運転者に対して、適切なエンジンメンテナンス、適用される保証、およびエンジンの運転または維持に関するその他の情報を説明する目的で作成した文書集。オーナーズマニュアルは、通常、販売時に最終購入者に提供されます。オーナーズマニュアルは、紙媒体または電子形式で提供される場合があります。

窒素酸化物とは、

40 CFR 1065.1001に定義される意味を有します。

パーセントは、40 CFR

1065.1001に定義される意味を有する。この場合、この部分で指定されたパーセントは、有効桁数に関わらず無限に正確であると仮定される。例えば、1,493の1パーセントは14.93である。

*「使用開始」*とは、

製造者または販売業者による偶発的な使用を除き、その目的のために初めて使用されることを意味します。

*事前承認*とは、

認証申請の提出前に、EPAの権限を有する代表者によって付与される承認を意味し、§1036.210の規定に準拠する。

主要な意図されたサービスクラスは、§1036.140 に定める意味を有する。

再充電式エネルギー貯蔵システム

(RESS) は、40 CFR 1065.1001 に定義される意味を有する。

*「～に関連する」*という用語は、この節においては、特定の、直接的な方法で何かに関連することを意味します。この表現は、この節において用語を形容詞として定義する目的のみで用いられ、用語の意味を拡大する目的では使用されません。

*「Revoke」*は、40

CFR 1068.30 に定義される意味を有する。

*「ラウンド」*は、40 CFR 1065.1001 に定義される意味を有します。

サンプルとは、

エンジンファミリーから選択されたエンジンの集合を意味します。これには、認証試験、生産ライン試験、または使用中試験が含まれる場合があります。

*定期メンテナンス*とは

部品またはシステムを定期的に調整、取り外し、分解、清掃、または交換して、部品またはシステムが故障、不具合、または早期摩耗を起こさないようにすること。

*小規模*製造業者とは、

13 CFR 121.201に規定される基準を満たす製造業者をいいます。従業員数と売上高の制限は、関連会社（40 CFR 1068.30に定義されるもの）の合計数に適用されます。注意：生産量が少ない製造業者であっても、必ずしも「小規模製造業者」に該当するとは限りません。

*スパーク点火*とは、

ガソリンを燃料とするエンジンまたはスパークプラグ（またはその他のスパーク発生装置）を備え、理論上のオットー燃焼サイクルと著しく類似した動作特性を有するエンジンを指します。スパーク点火エンジンは、通常、正常な動作中に出力を制御するためにスロットルで吸気流量を調節します。

ストップ・スタートとは、

車両が停止した際にエンジンを自動的に停止させる技術です。

定常状態とは、以下の意味を有する。

40 CFR 1065.1001。これには、エンジン速度と負荷を有限の定常値に保持するアイドリング試験が含まれます。

*「一時停止」*は、40 CFR 1065.1001

に定義される意味を有する。

CFR 1068.30 に定義される意味を有する。

試験用エンジンとは、サンプルに含まれるエンジンを意味します。

*最終購入者*とは、

新規エンジンまたは車両に関して、再販売を目的とせずに善意で当該新規エンジンまたは車両を購入した最初の者をいう。

*「合衆国」*とは、

40 CFR 1068.30 に定める意味を有する。

次期モデル年とは、エンジンファミリーにおいて、現在生産中のモデル年の次のモデル年を意味します。

米国向け生産量

とは、本項の要件に準拠し、製造者が最終購入者への販売が既に実施されたか、または実施

この部分の要件を満たすエンジンで、製造者が最終購入者への販売が既にされたか、またはされる見込みがあることを合理的に確信している製造者によって製造されたエンジンの数を指します。

車両は、40 CFR 1037.801 に定義される意味を有する。

*「無効」*とは、40 CFR 1068.30 に定める意味を有する。

*「私たち（当社、当社）」*とは、環境保護庁の長官およびその権限を委任された者を指します。

§ 1036.805 連邦規制規則（ ）[改正]

■ 112. § 1036.805

を改正し、表5を(e)項に改め、「FCL」、「Heavy HDV」、「Light HDV」、および「Medium HDV」の記載を削除する。

§ 1036.810 [改正]

■ 113.

第1036.810条を改正し、(a)(2)および(3)の項を削除し、その位置を空欄とする。

■ 114. § 1036.815 を改正し、(b)

項を次のように改める：

§ 1036.815 機密情報（ ）

* * * * *

(b) 公開されている排出データまたは情報は、40 CFR 1068.11 に規定される機密事業情報として扱われない。

第1036条の別表C [削除]

■ 115. 第1036条の別表Cを削除する。

第1037部—新規大型自動車からの排出物制御

■ 116.

第1036部の権限根拠は、以下のとおり引き続き適用される：

権限： 42 U.S.C. 7401–7671q。

第1037.5条 連邦規則集第117編（ ）[改正]

■ 117. § 1037.5 を改正し、(c) 項および (d) 項を削除し、(c) 項および (d) 項を保留する。

■ 118.

第1037.10条を改正し、(b)項を改訂し、(d)から(f)までの各項を削除し、

(h). 改正後の規定は次のとおりとする：

§ 1037.10 この部分はどのように構成されていますか？

* * * * *

(b) この部分のサブパートBでは、この部分に基づいて車両を認証するために満たさなければならない排出基準その他の要件を定めています。

* * * * *

■ 119. 第1037.15条の(a)項を次のように改正する：

§ 1037.15 私に適用される他の規制条項はありますか？

(a) この章の第1065条および第1066条は、排気ガス測定のためのエンジンおよび車両の試験手順および機器の仕様を定めています。

* * * * *

§ 1037.101 [改正]

■ 120. § 1037.101 を改正し、(a)(2) 及び (b)(2) の各段落を削除し、その位置を空ける。

■ 121. § 1037.102 を改正し、再公表する。

以下のとおり改定する：

§ 1037.102 基準汚染物質の排気ガス排出基準—NO_X、HC、PM、およびCO。

(a) 重車両に搭載されるエンジンは、2026年モデル年まで40 CFR 第86部、2027年モデル年以降については40 CFR
第1036部に定める基準汚染物質基準（NO_X、HC、PM、およびCO）に準拠しなければならない。

(1) 以下の車両は、
本規則の基準汚染物質排出基準を満たすものとみなされ、認証申請書において、本規則の基準汚染物質排出基準に関するすべての要件を満たす旨を記載し、試験データを提出する必要はありません：

(i) 2026年モデル年およびそれ以前
40 CFR 86.007–11または86.008–
10に規定される基準に適合したエンジンを搭載した車両。

(ii) 2027年モデル以降車両に搭載されたエンジンが、40 CFR
第1036部に規定される基準に適合していると認定されたもの。

(iii) エンジンが搭載された特殊車両で、以下の規定に準拠して認証されたもの

§ 1037.605

に規定された要件を満たすエンジンを搭載した特殊車両。

(iv) § 1037.635
に規定される基準に適合して認証されたエンジンを搭載したグライダーキットおよびグライダー車両。

(2) この部分は、以下の種類の車両に対して追加の特定の要件を定めています：

(i) 補助動力装置を備えた新規トラクター。本項の(c)項を参照。

(ii) § 1037.103
に定める蒸発ガスまたは給油基準の対象となる車両。

(b) 推進用エンジンを搭載していない重車両（例：バッテリー電気自動車）は、この部分における基準汚染物質基準の対象となります。適用される排出基準は、40 CFR 86.007–
11または1036.104に定める圧縮着火エンジンに対する基準と同一です。

特定のモデル年式に適用される基準と同じです。

(1) 認証申請書において、推進用エンジンを装着していない車両が本節の基準物質排出基準に関するすべての要件を満たすことを明記する場合、試験データを提出する必要はありません。推進用エンジンを装着していない車両からの基準物質の排気管排出量は、ゼロとみなされます。

(2) 推進エンジンが搭載されていない車両
推進エンジンを搭載していない車両は、NO_Xクレジットを生成することはできません。

(c) 2024年モデル年次から、新規トラクター（グライダー車両または推進エンジンを装着していないトラクターを含む）に装着された補助動力ユニットは、
グライダー車両または推進エンジンを装着していないトラクターを含む）に搭載された補助動力ユニットは、40 CFR 1039.699に規定されるPM排出基準に適合していることを証明しなければなりません。
2021年から2023年までのモデル年式において、APUエンジンは40 CFR第1039条に基づき、PMの排出量が0.15 g/kW-hr以下である劣化排出基準に適合して認証されなければならない。この基準に該当する新しいトラクターを、米国で販売、販売の申し出、または商業用に導入または納入すること、または米国に輸入することは、40 CFR 1068.101(a)(1)に違反します。ただし、補助動力装置が有効な適合証明書を有し、この段落で説明される40 CFR 1039.699に規定されるPM基準を満たすことを示す必要なラベルを表示している場合を除きます。(c)

§§ 1037.105 および 1037.106 [削除]

■ 122. §§ 1037.105 および

1037.106 を削除する。

§ 1037.115 [改正]

■ 123. § 1037.115 を、(e) 項および (f) 項を削除して改正する。

■ 124. § 1037.120 を、(a)、(b)、および (c) 項を以下のとおり改訂する。

§ 1037.120 排出ガス関連保証要件。

(a) *一般要件。* 販売者は、最終購入者およびその後のすべての購入者に対し、各新車（排気ガス制御システムを含むすべての部品を含む）が次の2つの条件を満たすことを保証しなければならない：

(1) 当該車両は、最終購入者への販売時に、本条の要件に適合するように設計され、製造され、装備されていること。

(2) 適用される保証期間中に、材料または製造上の欠陥により、車両が本条の要件に適合しない状態となることがないこと。

(b) *保証期間。* (1)
排気関連保証の有効期間は、少なくとも以下の期間でなければなりません：

(i) 5年間または50,000マイル（GVWRが19,500ポンド以下の重荷重車両の場合）。

(ii) GVWRが19,500ポンドを超える重車両の場合、5年間または100,000マイル。

(2)
当社は、当社が定める基準よりも手厚い排気ガス関連保証を提供することができます。車両の排気ガス関連保証期間は、当該車両の所有者に対して無償で提供する基本機械保証期間よりも短くすることはできません。同様に、部品の排気ガス関連保証期間は、当該部品の所有者に対して無償で提供する保証期間よりも短くすることはできません。これは、特定の車両に対する保証において
の排出ガス関連と非排出ガス関連の欠陥を、いずれの部品においても異なる扱いをしてはなりません。保証期間は、車両が使用開始された時点から開始されます。

(c) *対象部品。* 排出ガス関連保証は、燃料電池スタック、RESS、およびバッテリー電気自動車（BEV）および燃料電池電気自動車（FCEV）で使用されるその他の部品を対象とします。排出ガス関連保証は、車両の蒸発排出ガスおよび給油排出ガスを増加させる部品の故障を対象とします（蒸発排出ガスおよび給油排出ガス基準の対象車両の場合）。排出ガス関連保証は、他の企業が製造した部品であっても、あなたの認証構成の一部である部品を対象とします。

* * * * *

■ 125. § 1037.125 を次のように改定する:

§ 1037.125 メンテナンス手順と許容されるメンテナンス。

各新車の最終購入者に対し、該当する場合、蒸発ガスおよび給油時の排出ガス制御システムに関する適切な維持管理および使用方法に関する書面による指示を提供すること。

■ 126. § 1037.135 を次のように改正する。(c)(6) および (7) の段落を削除し、(e)
の段落を改正する。改正後の内容は次のとおりとする:

§ 1037.135 蒸発ガス排出制御装置のラベル表示。

* * * * *

(e) この第1037条において、変更された表示要件の承認を当社に請求することができます。ただし、その必要性または適切性を証明した場合に限ります。例えば、エンジンと車両の両方を認証する場合、単一の排出ガス制御情報ラベルを使用して表示要件に準拠するための承認を請求することができます。当社はその請求を承認します。ただし、代替ラベルが本条の要件と一致している場合に限ります。

§§ 1037.140 および 1037.150 [削除]

■ 127. §§ 1037.140 および

1037.150 を削除する。

■ 128. § 1037.201 を次のように改正します。段落 (g) を削除し、段落 (i)
を次のように改訂します。改訂内容は以下のとおりです：

§ 1037.201 適合証明書を取得するための一般要件。

* * * * *

(i) 車両および搭載エンジンは、§§ 1037.102 および 1037.103
に規定される排気ガス、蒸発ガス、および給油時の排出ガス基準および認証要件を満たす必要があります。申請書には、40 CFR 第86部 第S節または40 CFR 1036.205
に記載される情報を記載してください。

§
1037.205で指定する内容に加え、車両および搭載エンジンに適用されるすべての要件を満たす単一の適合証明書を発行できるようにするため。

■ 129. § 1037.205を次のように改定します。

以下のとおりに改める：

§ 1037.205 申請書に含めなければならない事項

この節では、申請書に含めなければならない情報を規定しています。ただし、§
1037.201(c)に基づき、当社がより少ない情報の提出を要求する場合を除きます。当社は、申請の評価のため、追加情報の提出を要求する場合があります。

(a) 車両が設計された燃料の種類を記載してください。車両が設計上使用される燃料の種類を記載してください（例：ディーゼル燃料またはガソリン）。

(b) 推進システムを備えた車両の場合
エンジン：車両ファミリーに関連するすべてのエンジンファミリーを列挙してください。

(c) 新しいトラクターに補助動力ユニットが搭載されている場合
補助動力ユニットを搭載するトラクターについては、それらの補助動力ユニットに関連するすべてのエンジンファミリーを指定してください。

(d) RESS（例：
ハイブリッド車両、燃料電池電気車両、バッテリー電気車両など）の場合、システムを充電するため、エネルギーを貯蔵するため、および車両を動かすために必要なすべてのコンポーネントを詳細に説明してください。

(e) 蒸発ガス排出および給油時の排出ガス基準に該当する車両の場合、以下の情報を記載してください：
および給油時の排出ガス基準に該当する車両については、以下の情報を記載してください：

(1) 車両ファミリーの
仕様および車両の設計と排出ガス制御に関するその他の基本パラメーターを説明してください。排出ガス制御システムの動作を説明してください。適用される場合、生産車両に搭載するすべての排出ガス制御システムコンポーネント（AECDを含む）および燃料システムコンポーネントを詳細に説明してください。説明した各部品の部品番号を特定してください。この段落（e）において、互いに異なる方法で調整または作動する装置は、それぞれ別個のAECDとして扱ってください。

(2) 適用される場合、すべての
調整可能な運転パラメーター（参照）
§
1037.115）を含む製造公差。調整可能パラメーターに該当しない運転パラメーターについては、結論を支持する説明を記載すること（40 CFR 1068.50(c)
参照）。各調整可能パラメーターの説明には、以下の内容を記載すること：

(i) 名目値または推奨設定値。

(ii) 意図された実用上の
調整可能範囲。

(iii) 調整可能範囲を設定するために使用される限界値または停止点。

(iv) 調整範囲を設定した理由を示す情報。
制限、停止、またはその他の調整防止手段が
調整を防止する手段が、使用中のエンジンにおけるパラメータの調整を、意図した実用的な調整範囲外の設定に調整するのを防止する効果があることを示す情報。

(3) 車両ファミリーの有用な
寿命を特定する。

(4) § 1037.103(c)
に記載された基準への準拠を証明するための工学的な分析を説明するか、以下の試験情報を記載すること：

(i) 試験に選択した車両または
コンポーネントを説明し、選択理由を明記してください。

(ii) 試験に使用した試験機器および
使用した手順、および使用した特別なまたは代替の試験手順を含む。

(iii) 試験前に
排出データ車両を操作した方法について説明してください。これには、デューティサイクルおよび排出関連性能を安定化させるために使用した車両の走行距離が含まれます。サービス蓄積の方法を選択した理由を説明してください。
実施した定期メンテナンスの内容を説明し、当社の試験に適用すべき実践方法や仕様を明記してください。

(iv) 40 CFR
第1065条で当社が指定する範囲内に収まることを示すために使用
燃料の仕様を列挙し、当社が40
CFR第1065条で定める範囲内にあることを示してください。

(v) 車両ファミリーに属する車両を認証する際に適用する排出基準または
FELsを特定してください。

(vi) 該当する場合、
車両ファミリーの劣化要因を特定し、それらをどのように開発したかを説明してください。このために使用した排出試験データを提示してください。

(vii) 該当する場合、
申請書に記載されたとおり（試験手順、試験パラメーター、試験燃料を含む）に排出データ車両を運転し、本項の要件を満たすことを示した旨を明記してください。

(f) メンテナンスに関する指示書
最終的な購入者に提供するメンテナンスに関する指示および保証内容を記載してください（§§ 1037.120 および
1037.125 参照）。

(g) 排気ガス制御
情報ラベルを記載してください（§ 1037.135 参照）。

(h) 車両ファミリーに属するすべての車両が、本規則の要件、CFRの他の関連規定、およびクリーンエア法に適合することを無条件で証明してください。

(i) 米国向け生産量の
米国向け生産量を記載してください。当社は、見積もりの根拠を説明するよう求める場合があります。

(j) その他の適用される
情報（本条項または40
CFR第1068条に規定される免除申請に関する情報など）を含めること。

(k) 米国に所在する代理人を指定し、
米国に所在する代理人を指定してください。この代理人への送達は、
代理人への送達は、EPAまたは米国政府による本条の要件に関連するいかなる措置においても、貴社または貴社の役員または従業員に対する送達とみなされます。

■ 130. § 1037.225 を次のように改正する：(a)(1)
および (f) の段落を次のように改める：

§ 1037.225 認証申請の修正。

* * * * *

(a) **

(1) アプリケーションで既にカバーされていない車両構成を、車両ファミリーに追加してください。例えば、アプリケーションで3つのエンジンモデルを指定している場合、追加のエンジンモデルを使用して車両を製造する予定であれば、4つ目のエンジンモデルを使用した車両を製造する前に、アプリケーションを修正する必要があります。

* * * * *

(f) 製造開始後、特定のケースにおいて、FELの変更承認を当社に申請することができます。変更されたFELは、本項(f)に定める場合を除き、既に米国市場に導入済みの車両には適用されない場合があります。以下のケースにおいて、FELの変更承認を当社に申請することができます：

(1) 車両ファミリーにおけるFELの引き上げを、いつでも請求することができます。請求の際には、本規則のBおよびHサブパートに規定される排出基準を依然として満たすことができることを示す必要があります。本規則のHサブパートに規定される方法に従い、対応する生産量と適切なFELを使用して、モデル年における排出クレジットを計算する必要があります。

(2) 試験が適用される場合、車両ファミリーにおけるFELの引き下げを申請できるのは、生産車両の試験データにより排出量が提案された下限FEL未満であることを示す場合に限ります。それ以外の場合は、車両ファミリーにおけるFELの引き下げをいつでも申請できます。新しいFELが承認された後に製造する車両にのみ、低いFELが適用されます。この部分のサブパートHに記述されているとおり、モデル年における排出クレジットを計算する際は、対応する生産量と適切なFELを使用してください。

(3) 車両ファミリーに対してFELを追加する請求は、いつでも行うことができます。

* * * * *

■ 131. § 1037.230 を次のように改正する:

§ 1037.230 車両ファミリー（ ）

車両の認証目的において、製品ラインを以下の車両ファミリーに分類してください:

(a) § 1037.102(a)(1)(i) お
§ 1037.102(a)(1)(i) および (ii) に該当する車両は、特定の

モデル年において、以下の場合を除き、単一の車両ファミリーに分類できます：

(1) 補助動力装置を備えた新規トラクターは、別個の車両ファミリーに分類する必要があります。

(2) 蒸発ガスまたは給油に関する基準の対象となる車両は、40 CFR 86.1821
に記載される車両ファミリーに分類してください。

(b) § 1037.102(a)(1)(iii) に特定された
§
1037.102(a)(1)(iii)に特定された特殊車両は、特定のモデル年において同一の車両ファミリーに属する可能性があります。

(c) § 1037.102(a)(1)(iv)
に規定される特定のモデル年におけるすべてのグライダーキットおよびグライダー車両は、同一の車両ファミリーに属するものとします。

(d) 特定のモデル年における推進エンジンを装着していないすべての車両は、単一の車両ファミリーに属するものとします。ただし、補助動力装置を備えた新規トラクターは、別個の車両ファミリーに属するものとします。

§§ 1037.231 および 1036.232 [削除]

■ 132. §§ 1037.231 および
1037.232 を削除する。

■ 133. § 1037.235 を次のように改訂し、再公表する：

§ 1037.235 認証のための試験要件。

この節では、本規則のB節の基準への適合性を示すため、および入力値を決定するために実施しなければならない排出試験について説明します。

(a) 車両ファミリーを代表する生産車両および部品を選択する。試験結果が異なる排出性能を有する複数の車両または部品を代表する場合には、適切な工学判断に基づき、最悪ケースの排出データを有する車両または部品を選択する。

(b) 本条のB項で参照される手順および装置を使用して、排出データ車両（排出データ部品を含む）を試験してください。指定された手順に従って、排出量（または適用される他のパラメーター）を測定してください。

(c) 当社は、ご提供いただいた排出データ車両から排出物（または適用されるその他のパラメーター）を測定することにより、確認試験を実施する場合があります。

(1) 当社は、試験を貴社の工場またはその他の施設で行うことを決定する場合があります。この場合、貴社は当社が指定する試験施設に車両または部品を搬入する必要があります。提供いただく車両または部品は、試験に適した状態である必要があります。当社が
貴社の工場で試験を実施する場合、貴社はできるだけ早く日程を調整し、当社が必要とする測定機器、人員、設備を提供しなければなりません（本項の
(g) 本項のトラクターの空力性能試験に適用される規定を参照）。

(2) 当社が車両または部品から排出物（または適用されるその他のパラメーター）を測定した場合、その試験結果は当該車両または部品の公式な排出結果となります。公式な排出結果を変更しても、申告されたモデル入力値の変更が必ずしも必要になるわけではありません。当社がこれらのデータを後に無効化しない限り、当社は、貴社の車両ファミリーが本項の適用要件を満たすかどうかを判断する際、貴社のデータを考慮しない場合があります。

(3) 当社がお客様の車両または部品のテストを実施する前に、適用可能な場合、その調整可能なパラメーターを、実質的に調整可能な範囲内の任意の値に設定する場合があります。

(4) 当社が貴社の車両または部品の試験を実施する前に、当社が調整可能パラメーターとみなさない項目については、通常の製造公差内で校正を行う場合があります。例えば、製造工程で調整可能であるため製造変動の対象となる車両パラメーターであっても、調整可能パラメーター（§ 1037.801
で定義されるもの）とみなされない場合は、この校正が適用されます。
§
1037.801）に定義されるように、調整可能パラメーターとは見なされない場合です。性能のレベル自体が指定された範囲に依存するパラメーター（最大出力など）については、本項(c)(4)に基づく校正を実施する場合、性能が指定された範囲内にあるように行います。この(c)(4)項は、生産車両の代表的な状態ではない条件で車両を試験することを許可するものではありません。

(d) 前モデル年の車両または部品のキャリーオーバーデータを使用し、新たな試験を実施しないことを請求できます。ただし、前モデル年の適用される排出データ車両が、本項(b)の規定に基づき適切な排出データ車両である場合に限ります。

(e) 当社は、本項(a)に基づき試験された車両または部品に加え、同一構成の別の車両または部品の試験を要求する場合があります。

(f) 40 CFR
1065.10に基づく代替試験手順を使用し、その後の試験で当該手順が本項のBサブパートで参照される手順と同等の結果を生じないことが判明した場合、当社は当該代替手順を使用して生成されたデータを拒否する場合があります。

§ 1037.241 [削除]

■ 134. § 1037.241 を削除する。

■ 135. 第1037.250条の(a)項を次のように改正する。

§ 1037.250 モデル年における米国向け生産量報告および記録保持。

(a) モデル年の終了後、翌年9月30日までに、指定されたコンプライアンス責任者に、モデル年中に各車両ファミリーごとに生産した車両の米国向け生産総量（報告時点での情報に基づく）をエンジンファミリー別に記載した報告書を提出すること。二次車両製造業者に販売した未認証車両についても報告すること。当省は、小規模製造業者に対して本項(a)の報告要件を免除する場合がある。

* * * * *

サブパートDからF [保留]

■ 136. 削除し、保留する:

■ a. 第D項（以下の規定を含む）

§§ 1037.301 から 1037.320 まで；

■ b. 第E項（§ 1037.401）；および

■ c. 第F項（第1037.501条から第1037.570条まで）

■ 137. § 1037.601 の(a)(1)項を次のように改める:

§ 1037.601 一般遵守規定。

(a) * * *

(1) この部分または40
CFR第1068条で特に許可される場合を除き、40
CFR第86条または第1036条の適用される要件に適合していないエンジンを搭載した車両を米国商業に導入することは、40 CFR第1068.101(a)(1)に違反します。

* * * * *

■ 138. 第1037.605条の(d)項を次のように改正する：

§ 1037.605 特殊車両用の代替基準に適合したエンジンの取り付け。

* * * * *

(d) *車両基準。* 本条の規定に該当する車両は、§
1037.103
に定める蒸発ガス排出基準に準拠するものとする。ただし、本条および§ 1037.601
に定める場合を除き、本節の他の要件は適用されない。これらの車両には、

§ 1037.135に規定されるラベルを装着しなければならない。

§§ 1037.610 および 1037.615 [削除]

■ 139. § 1037.610 および
1037.615 を削除する。

■ 140. § 1037.620
の(c)項の冒頭部分を次のように改める：

§ 1037.620 複数の製造業者における責任。

* * * * *

(c) 部品製造者は、車両製造者に対して試験データを提供する際に、本節に基づく認証の目的で車両製造者に提供される試験部品および排出ガス試験結果について、以下の責任を負います。

製造業者に提供する試験部品および排出ガス試験結果について、以下の責任を負います：

* * * * *

■ 141. § 1037.621 を改正し、(b) 項および (d) 項の冒頭部分を改訂し、(g) 項を削除する。改訂内容は以下のとおりである:

§ 1037.621 委任された組立。

* * * * *

(b) 特定の排出ガス関連部品の取り付けまたは組み立てを含まない車両を輸送する場合、当該部品が車両と共に輸送される場合、免除は不要です。例えば、燃料タンクは車両に組み立てる前に車両と共に輸送することが一般的です。この規定の利用方法について説明を求める場合があります。

* * * * *

(d) この段落(d)に定める通り、認証車両製造者が補助動力装置または天然ガス燃料タンクの調達および取り付けを二次車両製造者に依存する場合、委任組立規定が適用される。40 CFR 1068.261の規定を、以下の例外および明確化を除き適用する：

* * * * *

■ 142. 第1037.622条を次のように改正する。冒頭部分および(a)項を改正し、(d)項を削除する。改正後の内容は以下のとおりである：

§ 1037.622 部分完成車両の二次車両製造業者への出荷。

この節は、製造者が未完成車両を米国市場に導入する方法（または特定の特注車両の場合、小規模製造業者による改造を目的として完成車両を米国市場に導入する方法）を定めています。この節の規定は、認証済み排出ガス制御装置の有効性を損なうことなく、通常の事業慣行に対応することを目的としています。この節の規定を、この部分の趣旨を回避するために使用してはなりません。

(a) 本節の規定は は、製造者が以下の状況において、未完成車両を二次車両製造業者に輸送するか、または米国市場に導入することを認めています：

(1) *認証済み車両。* 製造者は は、適合証明書に準拠し、認証された構成にある場合、部分的に完成したトラクターを米国市場に導入することができます。§ 1037.621 を参照してください。

(2) *認証されていない車両で、二次車両製造業者により認証される製造業者。* 製造者は、必要な適合証明書を保有していない未完成車両を、本項(b)の規定に従う場合に限って、米国市場に導入することができます。

(3) *免除対象車両。* 製造者は、本節または40 CFR第1068条の規定により免除される場合、適合証明書を保有しない未完成車両を米国市場に導入することができる。この場合、二次車両製造者が免除の対象となる必要がある。

* * * * *

§§ 1037.630 および 1037.631 [削除]

■ 143. §§ 1037.630 および 1037.631 を削除する。

■ 144. § 1037.635 を、冒頭の文言を削除し、(a) 項および (b) 項を改訂する。改訂後の内容は以下のとおりである:

§ 1037.635 グラダーキットおよびグラダー車両。

(a) グライダーキットから製造された車両およびその他のグライダー車両は、他の新車と同じ基準が適用される。例えば、新車のグライダートラクターに搭載されたAPUは、§ 1037.102 に記載された認証要件の対象となります。

(b) 第1037.601(a)(1)は、40 CFR第86部および第1036部に定める適用基準に適合するエンジンを搭載していない新車両（グライダーキットから組み立てられた車両を含む）の米国市場への導入を禁止します。この部分で別段の定めがない限り、グライダー車両に使用されるエンジンには、以下のとおり基準が適用されます：

(1) [保留]

(2) エンジンは、車両の製造年月に対応するエンジンモデル年に適用される40 CFR第86条または第1036条の基準物質基準を満たさなければならない。

(3) エンジンが現在の適用基準と同一の基準を満たす場合、より古いモデル年のエンジンを使用することができる。

* * * * *

§§ 1037.640、1037.645、1037.655、1037.660、1037.665、および 1037.670 [削除]

■ 145. §1037.640、§1037.645、1037.655、1037.660、1037.665、および 1037.670。

サブパートH [保留]

■ 146. 第H節（第1037.701条から第1037.755条まで）を削除し、予約する。

■ 147. § 1037.801 を次のように改正し、再公表する：

§ 1037.801 定義。

この部分における定義は、以下のとおりとする。これらの定義は、別段の定めがない限り、すべてのサブパートに適用される。未定義の用語は、法律が定める意味を有する。定義は次のとおりである：

法とは、改正されたクリーンエア法（42 U.S.C. 7401–7671q）を意味する。

調整可能パラメーターとは、40 CFR 1068.30に定める意味を有する。

調整済み積載車両重量とは、車両の空車重量とGVWRの算術平均を意味します。

後処理とは、触媒コンバーター、粒子捕集フィルター、または排気弁（または排気口）の下流に設置され、車両の排気ガスが環境に排出される前に排出ガス中の有害物質を削減する設計機能を有するシステム、部品、または技術を指します。排気ガス再循環（EGR）とターボチャージャーは後処理には含まれません。

航空機とは、地上から100フィート以上離れて持続的な飛行が可能な車両をいいます。

アルコール燃料車両とは、アルコール燃料を使用して走行するように設計された車両をいいます。この定義において、アルコール燃料には、体積比で25%未満のアルコール含有量を有する燃料は含まれません。

代替燃料変換とは、40 CFR 85.502で定義されるクリーン代替燃料変換の意味を有する。

両用車両とは、水面上での運転を目的として設計された自動車をいう。ただし、水面上を浮くのではなく水の中を走行できるように高い地上高を有する車両は、両用車両には該当しない。

*補助排気*制御装置とは、排気制御システムのいずれかの部分の動作を起動、調整、遅延、または停止させる目的で、温度、動力速度、エンジン速度（r/min）、変速機ギア、またはその他のパラメーターを検出する設計要素をいう。

補助動力装置とは、車両に搭載され、車両を推進する目的（直接的または間接的）以外で動力を提供するエンジンを使用する装置をいいます。

*バッテリー電気自動車*とは、モーターの動力源として電気モーターのみを使用し、そのモーターの動力源として外部電源から電力を供給される1つまたは複数のバッテリーから電力を受ける自動車をいう。ただし、この定義にはハイブリッド車両またはプラグインハイブリッド電気自動車は含まれない。

校正とは、特定の設計、バージョン、またはアプリケーションにおける部品または組立品の動作範囲内でその動作を機能的に説明できる仕様と許容差のセットを意味します。

その動作を動作範囲内で機能的に説明できるものです。

*キャリーオーバー*とは、
以前のモデル年式から生成された排出データに基づく認証に関連することを意味します。

認証とは、
この部分で定められた排出ガス基準および要件に適合する車両ファミリーに対して適合証明書を取得するプロセスを指します。

*認証排出レベル*とは、
特定の汚染物質について、一時的または定常状態の試験のいずれかから得られる車両ファミリーにおける最も高い劣化排出レベルをいいます。

*クラス*とは、GVWR
クラスを指し、以下のとおりです：

(1) *クラス2bとは*、GVWRが10,000ポンド以下の大型自動車に該当するクラスを意味します。

(2) *クラス3*とは、GVWRが3,000ポンドを超える重型車両に該当します。
総重量10,000ポンドを超えるが、14,000ポンド以下の大型自動車。

(3) *クラス*4とは、14,000ポンド（GVWR）を超えるが16,000ポンド
14,000ポンドを超えるGVWRを有する大型自動車で、16,000ポンド以下のGVWRを有するもの。

(4) *クラス5とは*、
16,000ポンドを超えるGVWRを有する重型自動車で、19,500ポンド以下のGVWRを有するもの。

(5) *クラス6*は、GVWRが19,500ポンドを超えるが26,000ポンド以下の重型自動車に該当します。

(6) *クラス7*は、GVWRが26,000ポンドを超えるが33,000ポンド以下の重型自動車に該当します。

(7) *クラス8とは*、GVWRが33,000ポンドを超える大型車両に該当するものをいいます。

完成車両とは、本節における*車両*の定義で与えられる意味を有する。

圧縮着火とは、§ 1037.101 に定める意味を有する。

*製造日*は、認証車両製造者が製造作業を完了した日を指す。ただし、以下の場合を除く：

(1) 証明書保持者がシャシーを製造しないエンジン製造業者である場合、車両の製造日は、車両の組み立てが完了した日に基づいて決定されます。

(2) 当社は、製造証明書の発行者（または主要製造者）が主要組み立て場所で組み立てを完了
製造日を承認する場合があります。この場合、製造日は、認証（または主要）製造者が主要な組み立て場所において組み立てを完了した日に基づきます。ただし、§ 1037.601 および 49 CFR 567.4 の規定に準拠する必要があります。

*指定された適合責任者*とは
次のいずれかを指します：

(1) 圧縮着火エンジンについては、
*指定された適合責任者*とは
米国環境保護庁 ディーゼルエンジン適合センター ディレクター、2000 Traverwood Drive, Ann Arbor, MI 48105；*complianceinfo@epa.gov；www.epa.gov/ve-certification*。

(2) スパーク点火エンジンについては、
*指定された適合責任者*とは、米国環境保護庁（U.S. Environmental Protection Agency）のガソリンエンジン適合センター長（Director, Gasoline Engine Compliance Center）を指し、住所は2000 Traverwood Drive, Ann Arbor, MI 48105、*メールアドレスはcomplianceinfo@epa.gov*、*ウェブサイトはwww.epa.gov/ve-certification*です。

*劣化排出レベル*とは、
排出データ車両の公式排出結果に適切な劣化係数を適用した結果得られる排出レベルをいいます。ただし、劣化係数が適用されない場合、本項における「*劣化排出レベル*」の言及は、公式排出結果を指します。

*劣化係数*とは、
使用寿命中の最高排出量と低時間試験点における排出量との間の関係であり、次のいずれかの方法で表されます：

(1) 乗数型劣化係数の場合
、最高排出量と低走行距離試験点における排出量の比率。

(2) 加算型劣化係数の場合、
最高排出量と低時間試験点における排出量の差。

*ディーゼル排気液（DEF）*とは、
選択的触媒還元（SCR）と組み合わせてNO_x排出量を削減するために使用される液体還元剤（エンジン燃料を除く）。*ディーゼル排気液*は、ISO 22241の規格に適合する尿素の水溶液として一般的に理解されている。

*デュアル燃料*とは、車両に関連するものを指します。または、2種類の異なる燃料での運転を目的として設計されたエンジン（ただし、それらの燃料の連続混合物での運転を目的としていないもの）。この部分において、このような車両またはエンジンは、3種類以上の異なる燃料での運転を目的として設計された場合であっても、デュアル燃料車両またはデュアル燃料エンジンとして扱われる。

*電子制御モジュール*は、
40 CFR 1065.1001に定める意味を有する。

*排出ガス制御システム*とは、車両から排出される規制対象汚染物質の排出を制御または削減する装置、システム、または設計要素をいう。

*排出データ部品*とは、
認証試験の対象となる車両の部品をいう。これには、劣化要因を確立するための試験を受けた車両の部品も含まれる。

*排出データ車両*とは、
認証試験を受ける車両（または車両の部品）をいう。これには、劣化要因を確立するための試験を受ける車両を含む。

排出関連部品とは、
40 CFR 第1068条 別表Aに定める意味を有する。

排出ガス関連メンテナンスとは、排出ガスに重大な影響を与えるメンテナンス、または排出ガスの劣化に重大な影響を与えるおそれのあるメンテナンスをいう。

除外されるとは、
この部分の要件の一部または全部が適用されない車両に属するものをいう。

(1) 車両が
「自動車」に該当しないと判断された車両は、この部分の対象外となります。

(2) 特定の車両は
この部分の要件から除外されます。
第1037.5条。

(3) この部分の特定の規制規定は、この部分に一般的に適用される車両を、この部分の1つまたは複数の特定の基準または要件から除外する場合があります。

*「免除」*は、
40 CFR 1068.30
に定義される意味を有する。ただし、免除された車両は除外されたものとみなされない。

延長アイドリングとは、トラクターのアイドリングを意味し
エンジンが寝台室またはその他の乗客室用のアクセサリーを駆動するために動作している状態を指します。延長アイドリング中は車両が一般的に駐車している場合でも、用語「駐車アイドリング」は通常、延長アイドリングとは異なるものを指します。

*家族排出量制限（FEL）*とは、
製造者がABTプログラムのこの部分のサブパートHにおいて、適用されるべき排出基準の代わりに用いるために宣言した排出レベル。*家族排出限界値は*、置き換える排出基準と同じ小数点以下の桁数で表さなければならない。

*フレックス燃料*とは、
2つ以上の異なる燃料の混合物で運転するように設計されたエンジンを指します。

*燃料電池電気*自動車とは、
水素燃料電池から供給されるエネルギーのみで駆動される電気モーターを動力源とする自動車をいう。燃料電池電気自動車には、燃料電池からのエネルギー貯蔵または再生ブレーキからのエネルギー貯蔵をバッテリーに含むものを含む。

燃料*システム*とは、
燃料タンクから燃焼室（複数可）まで燃料を輸送、計量、混合するすべての部品を指し、燃料タンク、燃料ポンプ、燃料フィルター、燃料ライン、キャブレターまたは燃料噴射装置、および燃料システム全体の排気口を含む。また、蒸発ガス排出を制御する部品（燃料キャップ、パージバルブ、カーボンキャニスターなど）も含まれる。

燃料の種類とは、一般的な分類を指します。
ディーゼル燃料や天然ガスなどの燃料。同一の燃料種類内には、高硫黄含有量や低硫黄含有量などの複数のグレードが存在する場合があります。

気*体燃料*とは、
沸点° ℃未満の燃料をいいます。

グライダーキットとは、次のいずれかを指します：

(1) エンジン、トランスミッション、および/またはアクスルを欠くため未完成の新しい車両
エンジン、トランスミッション、および/またはアクスルが欠如している車両。

(2) その他の新しい機器で、
完成した自動車と実質的に同様の構造を有し、使用済みのエンジン（再製造または再組み立てされたエンジンを含む）を装着することで完成した自動車となることを目的としたもの。例えば、完成したトラクターと同じ組み立てラインで製造され、二次車両製造業者に販売され、使用済みのエンジン、トランスミッション、またはアクスルを装着して組み立てを完了させるための未完成の大型トラクターアセンブリは、グライダーキットに該当する。

*グライダー車両*とは、グライダーキットから製造された新しい自動車、またはグライダーキットから製造された自動車、または
車両をいいます。

*「適切な技術的判断」*とは、
40 CFR
1068.30に定める意味を有する。適切な技術的判断の評価に関する行政手続きについては、40 CFR
1068.5を参照のこと。

総組合せ重量定格
*(GCWR)*とは、車両製造者が、適切な工学判断に準拠して、積載車両とトレーラーの最大重量として指定した値をいいます。例えば、SAE
J2807に準拠することは、特にクラス3以下の車両において、適切な工学判断に準拠していると一般的に考えられています。

総車両重量定格（GVWR）
車両製造者が、適切な工学判断に準拠して指定する、単一車両の最大設計積載重量を意味します。

*重負荷用エンジン*とは、
重荷重車両の動力源として使用される（またはエンジン製造者が合理的に使用されることを想定できる）エンジンをいいます。

重*負荷車両とは*、
で、GVWRが8,500ポンドを超えるものをいいます。未完成車両も、空車重量が6,000ポンドを超える場合、または基本車両のフロント面積が45平方フィートを超える場合は、重荷重車両に該当します。

ハイブリッドとは、40
CFR
1036.801に定義される意味を有する。ハイブリッド車両とは、ハイブリッドエンジンまたはその他のハイブリッド動力伝達システムを備えた車両をいう。これにはプラグインハイブリッド電気車両を含む。

*炭化水素（HC）*とは、
各燃料の種類ごとに排出基準の根拠となる炭化水素群。アルコール燃料車両の場合、HCは排気ガス中の非メタン炭化水素相当量（NMHCE）を指します。

排出物における非メタン炭化水素相当量（NMHCE）を、蒸発排出物における総炭化水素相当量（THCE）を指します。その他のすべての車両において、HCは排気排出物における非メタン炭化水素（NMHC）を、蒸発排出物における総炭化水素（THC）を指します。

*識別番号*とは、特定の車両を他の類似車両から区別するために、
仕様（例：モデル番号/シリアル番号の組み合わせ）であり、特定の車両を類似の車両から区別するために使用されます。

未完成車両とは、
この節における*車両*の定義に示される意味を有する。

軽トラックとは、
40 CFR 86.1803–01に定義される意味を有する。

軽車両とは、40 CFR 86.1803–01に定義される意味を有する。

*低走行距離*とは、
車両の走行距離が安定化し、劣化していない排出ガスレベルを表します。これは通常、約4,000マイルの走行を伴います。

製造とは、物理的および
車両の設計、製造、および/または組み立てに関する工学プロセス。

製造業者とは、
法の第216条(1)に定義される意味を有する。一般に、この用語には、米国での販売を目的として車両（未完成車両を含む）を製造または組み立てる者、または米国において新たな自動車を商業流通に導入する者が含まれる。これには、再販売を目的として車両を輸入する輸入業者、グライダーキットを製造する事業者、およびグライダー車両を組み立てる事業者が含まれる。

中型乗用車
*（MDPV）*は、40 CFR 86.1803に定義される意味を有する。

*モデル年とは、この部分*への準拠のため、以下のいずれかを指します。
以下のいずれかを指します。ただし、製造者は、他の要件への準拠またはその他の目的のため、同一の車両に対して異なるモデル年指定を採用する場合があります：

(1) 2021年1月1日以降に製造された車両の場合、モデル年とは、車両の
製造された車両の場合、*モデル年は*、車両の製造日に基づく製造者の年間新モデル生産期間を意味し、モデル年は製造日に相当する暦年を意味します。ただし、以下の場合を除きます：

(i) 車両のモデル年は、
製造日に該当する暦年の前年と指定される場合があります。エンジンがより古い暦年に製造された場合、そのような車両を含むように既存のモデル年証明書を延長するよう当社に請求できます。ただし、§
1037.601(a)(2)は、車両製造者がより古い暦年に製造されたエンジンを車両に搭載できる範囲を制限しています。

(ii) 車両のモデル年は、車両の製造年月に対応する暦年の翌年として指定される場合があります。例えば、製造者が2023年12月にエンジンを組み込み、その車両を2024年モデルとして指定する場合があります。

(2) 製造日が
製造日が2021年1月1日以前の場合、*モデル年は*、この定義および40
CFR第85条第X節の制限を除き、製造者の年間新モデル生産期間を意味します。この期間は、モデル年として指定された暦年の1月1日を含み、前暦年の1月2日以前に開始してはならず、指定された暦年の12月31日までに終了しなければなりません。モデル年は、製造日に対応する暦年に一致するように設定することができます。

(i) 製造者が保有する
適合証明書を保有する製造者は、その製造作業が完了した日付を基準に、年間モデル年期間に対する位置付けに基づいてモデル年を割り当てる必要があります。組み立ての完了が延期される特別な事情がある場合、規制要件の適用に影響を及ぼさない限り、モデル年を1年前倒しで割り当てることを認める場合があります。

(ii) 車両が
二次車両製造業者に輸送される場合を除き、車両が米国市場に導入される前にモデル年を指定する必要があります。適合証明書を発行した製造者は、当初指定されたモデル年内に製造作業を完了しない場合、モデル年を再指定する必要があります。モデル年が指定されていない状態で米国市場に導入された車両は、その導入年の暦年と同一のモデル年を有するものとみなされます。
米国における商業活動に適用される場合を除き、認証製造者が後日の日付を指定しない限り。

*「自動車」*とは、
40 CFR 85.1703に定義される意味を有する。

*「新自動車」*とは、本法に定める意味を有する。一般的には、この定義の(1)または(2)の要件を満たす自動車をいう。*新自動車は*、完成品または未完成品である場合がある。

(1) 最終購入者が
最終購入者が法的または実質的な所有権を取得していない場合、*その自動車は新自動車に*該当します。この種の車両は一般的に「新品」とみなされる場合がありますが、*新自動車には*使用済みの部品を含む場合があります。例えば、「グライダーキット」、「グライダー車両」、または「グライダー」として一般的に知られている車両は新自動車に該当します。この定義において、車両は

製造時から、最終的な購入者が所有権を取得するか、または使用を開始するまでのいずれか早い方まで、新車です。

(2) 1969年モデル年以降に製造された輸入大型自動車は、*新車*に該当します。

非適合車両とは、当初適合証明書に該当していたが、証明書に記載された仕様に適合していないか、または証明書の条件を満たしていない車両をいいます。

非適合車両とは、適合証明書の対象とならない車両で、otherwise 排出基準の対象となる車両をいう。

*非メタン炭化水素（NMHC）*とは、メタンを除くすべての炭化水素種の合計を、40 CFR
第1065条に従って測定したものをいう。

非メタン炭化水素相当量（NMHCE）とは、40 CFR
1065.1001に定義される意味を有する。

公式排出量結果とは、排出データ車両が特定の運転サイクルにおいて、必要な劣化係数の適用前に測定された排出率をいいます。ただし、再生調整係数の適用後は除きます。

*所有者マニュアル*とは、車両製造者が所有者または運転者向けに、適切な車両のメンテナンス、適用される保証、および車両の運転または維持に関するその他の情報を説明する文書または文書群をいう。所有者マニュアルは、通常、販売時に最終購入者に提供される。所有者マニュアルは、紙媒体または電子形式で提供されることがある。

窒素酸化物とは、40 CFR
1065.1001に定義される意味を有する。

粒子捕集装置とは、特定のサイズを超えるすべての粒子物質を物理的に捕集するように設計されたフィルター装置を意味します。

*パーセント（%）*は、40 CFR 1065.1001
に定める意味を有する。この場合、本節で指定されるパーセントは、有効数字の数を問わず無限に正確であると仮定される。例えば、1,493 の 1 パーセントは 14.93 である。

石油とは、ガソリン、ディーゼル燃料、または原油から通常得られる他の燃料をいいます。これにはメタンまたは液化石油ガスは含まれません。

使用開始とは、製造者または販売業者による偶発的な使用を除き、その目的のために初めて使用を開始することを意味します。

プラグインハイブリッド電気自動車とは、車両が駐車中に外部電源から1つまたは複数のバッテリーを充電する能力を有するハイブリッド車両をいいます。

*事前承認*とは、§
1037.210の規定に従い、認証申請の提出前に環境保護庁（EPA）の権限を有する代表者から付与される承認を意味します。

再充電可能エネルギー貯蔵システム（RESS）は、40 CFR
1065.1001に定義される意味を有する。

本節において「関連する」とは、特定の直接的な方法で何かに関連することを意味します。この表現は、本節において用語を形容詞として定義する目的のみで用いられ、用語の意味を拡大する目的では使用されません。

*「取消し」*は、40 CFR 1068.30 に定める意味を有する。

*「ラウンド」*は、40 CFR 1065.1001
に定義される意味を有します。

*定期メンテナンス*とは、部品またはシステムが故障、不具合、または早期摩耗を起こさないように、定期的に調整、修理、取り外し、分解、清掃、または交換を行うことをいいます。また、定期メンテナンスが適切でない故障または不具合の明らかな兆候を修正するために必要と予想される措置を含む場合があります。

二次車両製造業者とは、完成車両を改造して車両を製造する者、または未完成車両の組み立てを完了して車両を製造する者をいう。この定義の目的上、「改造」は、車両を元の認証された構成から変更しない変更を含みません。ただし、カスタムスリーパー改造や代替燃料変換で実際の車両の空力特性を変更するものは、再認証が不要であっても改造とみなされます。この定義は、生産が完成車両または未完成車両を対象とするか、車両が以前に排出ガス基準に認証されていたかどうかにかかわらず適用されます。

ベース車両の製造業者を支配する
製造業者（またはベース車両の製造業者を支配する他の法人）によって支配される製造業者は、二次車両製造業者とはみなされません。むしろ、両者は本項の目的上、同一の製造業者とみなされます。

スパーク点火は、§ 1037.101 に定義される意味を有する。

「一時停止」は、40 CFR
1068.30に定義される意味を有する。

*試験サンプル*とは、車両ファミリーから選択された車両または部品の集合体を指し、排出ガス試験のために使用されます。これには、認証試験、生産ライン試験、または使用中試験が含まれる場合があります。

試験車両とは、試験サンプルに含まれる車両をいう。

試験重量とは、試験中に使用されるまたは表される車両の重量をいう。

総炭化水素とは、
40 CFR
1065.1001に定義されています。これは、総炭化水素を測定するための指定された手順により測定された有機化合物の合計質量を、水素対炭素の原子比が1.85:1の炭化水素として表したものを指します。

*総炭化水素*相当量は
40 CFR
1065.1001に定義される意味を有します。これは一般に、ガス試料中に含まれる非酸素含有炭化水素、アルコール、アルデヒド、または他の有機化合物の炭素質量の合計を、石油燃料を動力源とする車両からの排気炭化水素として表したものです。相当炭化水素の原子水素対炭素比は1.85:1です。

トラクターとは、
他の自動車を牽引することを主な目的として設計され、車両の重量の一部と牽引する荷物の重量以外の荷物を運搬するように構造されていない車両をいう。これには、トレーラーを牽引することを主な目的として設計されたほとんどの重荷重車両が含まれるが、他の荷物を運搬するように設計された車両は含まれない。この定義において「他の荷重」には、キャビン、スリーパー室、またはツールボックスに搭載される荷重は含まれません。トラクターに類似するが、この部分においてトラクターに該当しない車両の例には、ドロメダリートラクター、自動車運搬車、トレーラーヒッチを備えた直列トラック、および牽引トラックが含まれます。*最終*購入者とは、新規車両に関して、再販売を目的とせずに善意で当該新規車両を購入する最初の者をいいます。

*「合衆国」*は、
40 CFR 1068.30に定義される意味を有する。

次期モデル年とは、車両ファミリーにおいて、現在生産中のモデル年の次のモデル年を意味します。

米国向け生産量
「車両単位数」とは、この部分の要件を満たす車両の単位数であり、製造者が、当該製造者が最終的な購入者に対して米国において販売されたか、または販売されることが確実であると合理的な確信を有する車両の単位数を指します。

*有用寿命*とは、
車両が適用されるすべての排出ガス基準に適合することが要求される期間をいう。

*車両*とは、道路使用を目的として製造された設備をいい、道路で使用されることを目的とし、この定義の(1)項の基準の少なくとも1つを満たすものをいう。

(1) 以下の設備は
車両に該当します：

(i) 道路上で自走する目的で設計された設備は、

エンジン、トランスミッション、およびフレームを少なくとも1つ備えた場合、車両となる。（*注：*この定義の目的上、エンジンに車輪を駆動する目的で取り付けられた電気式、機械式、および/または油圧式の装置は、トランスミッションとみなされる。）

(ii) 道路上で自走する目的で設計された設備は
道路上で自走することを目的とした設備は、フレームに1つ以上の車軸を備えた乗員室を装着した場合、車両となります。

(2) 車両は、完成車または
以下のいずれかの状態の車両です:

(i) *完成車両*とは、車両として初めて販売される際に、主要な荷重支持装置または容器（または同等の装備）が取り付けられている機能する車両です。同等の装備の例には、第五輪トレーラーヒッチ、消火設備、ユーティリティブームなどが含まれます。

(ii) *不完全な車両とは*、
完成車両ではない車両です。不完全な車両には、キャビン完成車両も含まれます。これには、二次車両製造業者に販売される車両が含まれる場合があります。

(iii) 当社に、
車両を不完全車両として認証することを許可するよう請求できます。ただし、エンジンを製造し、車両を完成させるために必要なボディ部品を製造・販売しない場合に限ります。

*車両構成*とは、車両ファミリー内における
車両ハードウェアと校正（測定またはモデル化された排出物に関連する）の組み合わせを指します。ハードウェアまたはソフトウェアに違いがある車両でも、測定またはモデル化された排出物に関連するハードウェアまたはソフトウェアの違いがない場合は、同じ車両構成に含めることができます。車両構成内の車両は、通常の製造変動または測定またはモデル化された排出物と無関係な要因による違いのみを有します。

*車両ファミリー*は、§ 1037.230 に定める意味を有する。

*「Void」*は、40 CFR 1068.30 に定める意味を有する。

*揮発性液体*燃料とは、ディーゼル燃料またはバイオディーゼル燃料以外の燃料で、大気圧下で液体であり、リード蒸気圧が2.0ポンド毎平方インチを超えるものをいいます。

*「私たち（当社、当社）」*とは、環境保護庁の長官およびその権限を委任された代表者を指します。

■ 148. § 1037.805
を改正し、表4から(d)項の「CO2DEF」および「CO2PTO」を削除し、(d)項を次のように改正する。
(e) を次のように改正する。改定後の内容は以下のとおりである：

§ 1037.805 記号、略語、および頭字語。

* * * * *

(e) *その他の略語と略称。*この部分では、以下の追加の略語と略称を使用しています:

表5 §1037.805の(e)項—その他の略語と略称

略語	意味
AECD	補助排気制御装置。自動エンジン停止。補助動力ユニット。
AES	充電消耗型。
APU	連邦規則集。アイドリング時のトルク制御。充電維持。
CD	運輸省。環境保護庁。ファミリー排出量制限。
CFR	総軸荷重定格。
CITT	総組合せ重量定格。総車両重量定格。
CS	暖房、換気、および空調。国際標準化機構。国立公文書記録管理局。国家道路交通安全局。
	再充電式エネルギー貯蔵システム。
DOT	SAE国際。
	推定値の標準誤差。在庫管理単位。
EPA	アメリカ合衆国法典。
FEL	
GAWR	
GCWR	
GVWR	
HVAC	
ISO	
NARA	
NHTSA	
RESS	
SAE	
SEE	
SKU	
米国法典	

* * * * *

§ 1037.810 [削除]

■ 149. 第1037.810条を削除する。

§ 1037.825 [改正]

■ 150. § 1037.825 を改正し、(e)(1)(i)
項を削除し、(e)(1)(iv) 項を削除する。

第1037条の別表AからEまで [削除]

■ 151. 第1037部の付録AからEを削除する。

第1039条—新規および使用中の非道路用圧縮点火エンジンの排出物制御

■ 152.
第1039部の権限根拠は、以下のとおり継続する：

権限： 42 U.S.C. 7401–7671q。

■ 153.
第1039.699条の(a)項および(n)項を次のように改正する：

§ 1039.699 道路用トラクターの補助動力装置の排出基準および認証要件。

(a) この条項は、
2024年モデル年式から40 CFR
1037.102の基準に準拠する道路用トラクターに搭載される補助動力装置（APU）に関する排出基準および認証要件を定める。

* * * * *

(n)
高速道路用トラクターの製造者が、貴社から供給された適切に認証され表示されていないAPUを装着することにより40 CFR
1037.102に違反した場合、貴社は当該違反を引き起こしたものと推定されます（40 CFR 1068.101(c)参照）。

[FR文書 2025–14572 提出日 2025年7月31日 午前8時45分]

請求コード 6560–50–P