

تؤثر الحكومة الفيدرالية أيضاً على أنشطة التخطيط المحلية والولائية من خلال المتطلبات المباشرة ، على سبيل المثال ، تتطلب تعديلات قانون الهواء النظيف لعام 1970 من وكالة حماية البيئة إنشاء معايير معينة لجودة الهواء. يتعين على الدول إنتاج خطط تنفيذ الدولة (SIPS). على الرغم من أن الولايات تتمتع بمدى واسع من حيث الطريقة الدقيقة التي يتم بها الوفاء بمعايير جودة الهواء هذه ، إلا أن التشريعات الفيدرالية تجبرهم على التخطيط وأيضاً تحديد الحد الأدنى من الأهداف (مستويات جودة الهواء) التي يجب التخطيط لها. كما يحدد التشريع بشكل عام العناصر التي يجب أن تحتويها خطط الدولة. على سبيل المثال ، يجب أن تحتوي خطة الولاية على أحكام لمراجعة خطط بناء المنشآت التي قد تنتج انبعاثات كافية لمنع تحقيق معايير جودة الهواء التي تفرضها الحكومة الفيدرالية. يجب مراجعة الخطط الخاصة بمحرقة النفايات الصلبة التي قد تدفع مستويات ملوثات الهواء فوق المعايير الفيدرالية. إذا فشلت حكومة الولاية في إجراء مثل هذه المراجعة أو جعل المراجعة بطريقة غير مناسبة ، فقد تفتح نفسها أمام الإجراءات القانونية من قبل مجموعة بيئية أو أطراف معنية أخرى. يمثل الوضع الموصوف للتو نمطاً معيناً من التنظيم يستخدم بشكل شائع من قبل الحكومات الفيدرالية وحكومات الولايات. لا تخبر الهيئة المنظمة الطرف الخاضع للتنظيم ما يجب القيام به بالتفصيل. يتم إخبار الطرف الخاضع للتنظيم بما يجب تحقيقه ولكن يُترك مع نقاش واسع بشأن كيفية القيام بذلك. ربما يكون أفضل مثال معروف لهذا الأسلوب التنظيمي هو في القواعد المتعلقة بالاقتصاد في استهلاك وقود السيارات. تم إنشاء معايير متوسط الأميال ، متوسط اقتصاد الوقود للشركات (CAFE) ، لإجمالي الأسطول الذي تنتجه الشركة المصنعة ، وتم وضع غرامات لتجاوز هذا المعيار. لكن لم يتم إخبار شركات صناعة السيارات بأي شيء عن التقنيات التي يجب استخدامها في تحقيق هذه الأهداف. تتمثل إحدى ميزات هذا النهج في أن الأهداف العامة تتم صياغتها على مستوى عالٍ ، حيث يكون لدى صانعي القرار نظرة عامة على "الصورة الكبيرة". لكن القرارات الفنية يتخذها أولئك الأقرب إلى المشكلة وبالتالي يكونون على علم بالتفاصيل بشكل أفضل. هذا النمط هو