

16.09.99**U - Wi****Verordnung
der Bundesregierung**

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen**A. Zielsetzung**

Das europäische Parlament und der Rat haben am 13. Oktober 1998 die Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates erlassen. Ziel dieser Richtlinie ist es, durch die Festlegung von Anforderungen an bestimmte Kraftstoffparameter bzw. Kraftstoffinhaltsstoffe die bei ihrem Einsatz entstehenden Schadstoffe im Abgas und die Verdunstungsemissionen bei den Kraftfahrzeugen deutlich zu mindern. Primär zählen hierzu die Luftschadstoffe Stickdioxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid sowie Benzol und Partikelemissionen. Außerdem wird durch die Schwefelherabsetzung in der zweiten Stufe bei den Ottomotoren der Einsatz verbrauchsarmer Motorentechnik in Verbindung mit strengen Abgasgrenzwerten möglich. Bei den Dieselmotoren wird die Erfüllung der Grenzwertstufe EURO IV erleichtert.

B. Lösung

Durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen wird die Richtlinie 98/70/EG in bundesdeutsches Recht umgesetzt. Danach sind für Ottokraftstoffe Höchstwerte zur Verminderung der Kohlenwasserstoffemissionen und zur Verminderung der kanzerogenen Benzolemissionen festgelegt. Ferner dürfen nur noch unverbleite Ottokraftstoffe in den Verkehr gebracht werden, um die giftigen Bleiemissio-

...

nen zu vermeiden. Für Dieselmotoren wurden Maßnahmen beschlossen, um vorrangig die Emissionen der gesundheitsschädlichen Dieselpartikel zu verringern.

In einer zweiten Phase werden ab dem Jahr 2005 strengere Qualitätsanforderungen an die Otto- und Dieselmotoren gestellt, um eine weitere deutliche Verringerung der Luftschadstoffe aus den Kraftfahrzeugabgasen sicherzustellen und der Industrie den erforderlichen zeitlichen Vorlauf zur Anpassung ihrer Produktionspläne zu ermöglichen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bund, die Länder und Gemeinden entstehen nur Mehrkosten, insofern sie als Verbraucher von Kraftstoffen auftreten. Für die Länder ergeben sich keine zusätzlichen Verwaltungskosten, da sich keine Änderungen der bestehenden Vollzugsaufgaben, insbesondere der Überwachung der Kraftstoffqualitäten, ergeben.

E. Sonstige Kosten

Die Investitionskosten werden in der ersten Stufe bei Benzin auf 1005 Mio. DM und für Diesel vom Umweltbundesamt auf 30 Mio. DM geschätzt. Kostenschätzungen der Mineralölindustrie liegen nicht vor. Es ergeben sich Mehrkosten von 2,5 Pfennig pro Liter Benzin- und 0,1 Pfennig pro Liter Dieselmotoren. Für die Werte ab 2005 werden Investitionskosten bei Benzin auf 400 Mio. DM und bei Diesel auf 600 Mio. DM geschätzt. Beim Ottomotoren ergeben sich Mehrkosten von 0,8 Pfennig pro Liter Normalbenzin und 1,1 Pfennig pro Liter Superbenzin. Für den Dieselmotoren liegen die Mehrkosten bei 2 Pfennig pro Liter.

Bundesrat

Drucksache 521/99

16.09.99

U - Wi

**Verordnung
der Bundesregierung**

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
042 (421) - 641 01 - Au 35/99

Berlin, den 15. September 1999

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

hw
Frey

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen

Vom.....

Auf Grund

- des § 34 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3178) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise,
- des § 34 Abs. 2 Nr. 6 und 7 und des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verordnet die Bundesregierung,
- des § 2a Abs. 3 des Benzinbleigesetzes vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1234), der durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. November 1975 (BGBl. I S. 2919) eingefügt worden ist, verordnet die Bundesregierung,
- des § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung der beteiligten Kreise:

Artikel 1

Die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen vom 13. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2036), geändert durch die Verordnung vom 8. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2858), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird aufgehoben.
2. § 2 wird durch folgenden § 1 ersetzt:

„§ 1

Beschaffenheit von Ottokraftstoffen

(1) Ottokraftstoff darf im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn seine Eigenschaften mindestens den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe Februar 2000, entsprechen. Bis zum Inkrafttreten der DIN EN 228, Ausgabe Februar 2000, gilt im Sinne dieser Verordnung der Entwurf der DIN EN 228 vom Juli 1999 als Ausgabe Februar 2000.

(2) Abweichend von Absatz 1 darf Ottokraftstoff ab dem 1. Januar 2005 im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn sein Aromatengehalt 35,0 Vol % und sein Schwefelgehalt 50 mg/kg nicht überschreitet.“

3. § 3 wird durch folgenden § 2 ersetzt:

„§ 2

Beschaffenheit von Dieseldieselkraftstoff

(1) Dieseldieselkraftstoff darf im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn seine Eigenschaften mindestens den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000, entsprechen. Bis zum Inkrafttreten der DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000, gilt im Sinne dieser Verordnung der Entwurf der DIN EN 590 vom Juni 1999 als DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000.

(2) Abweichend von Absatz 1 darf Dieselmotorkraftstoff ab dem 1. Januar 2005 im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn sein Schwefelgehalt 50 mg/kg nicht überschreitet.“

4. § 4 wird durch folgenden § 3 ersetzt:

„§ 3

Beschaffenheit von Flüssiggaskraftstoff

Flüssiggaskraftstoff darf im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn seine Eigenschaften den Mindestanforderungen der DIN EN 589, Ausgabe Februar 1999, entsprechen.“

5. Der bisherige § 4a wird § 4 und wie folgt geändert:

Die Angabe „§§ 2, 3 und 4“ wird durch die Angabe „§§ 1, 2 und 3“ und die Angabe „(DIN EN 228, DIN EN 589, DIN EN 590, Ausgabe Mai 1993)“ wird durch die Angabe „(DIN EN 228, DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000, DIN EN 589, Ausgabe Februar 1999)“ ersetzt.

6. § 5 wird wie folgt gefaßt:

„§ 5

Inhalt und Form der Auszeichnung

(1) Wer im geschäftlichen Verkehr Kraftstoffe an den Verbraucher veräußert, hat die gewährleisteten Qualitäten an den Zapfsäulen oder sonst an der Tankstelle in folgender Weise deutlich sichtbar zu machen:

1. Mit „Super bleifrei“ und dem Zeichen nach Anlage 1a „Super Plus bleifrei“ und dem Zeichen nach Anlage 1b „Normal bleifrei“ und dem Zeichen nach Anlage 1c wird unverbleiteter Ottokraftstoff gekennzeichnet, dessen Eigenschaften mindestens den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe Februar 2000 (im Sinne dieser Verordnung gilt der Entwurf der DIN EN 228 vom Juli 1999 als Ausgabe Februar 2000), entsprechen oder gleichwertig nach § 4 sind. Statt

- mit „Normal bleifrei“ kann die Kennzeichnung mit „Benzin bleifrei“ erfolgen. Statt des Begriffs „bleifrei“ kann auch der Begriff „unverbleit“ gewählt werden.
2. Mit „Diesel“ und dem Zeichen nach Anlage 2 wird Dieselmotorkraftstoff gekennzeichnet, dessen Eigenschaften mindestens den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000 (bis zum Inkrafttreten der DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000, gilt im Sinne dieser Verordnung der Entwurf der DIN EN 590 vom Juni 1999 als DIN EN 590, Ausgabe Februar 2000), entsprechen oder gleichwertig nach § 4 sind.
 3. Mit „Flüssiggas“ und dem Zeichen nach Anlage 3 wird Flüssiggasmotorkraftstoff gekennzeichnet, dessen Eigenschaften mindestens den Anforderungen der DIN EN 589, Ausgabe Februar 1999, entsprechen oder gleichwertig nach § 4 sind.
- (2) Die nach Absatz 1 geforderte Kennzeichnung mit Ausnahme der Zeichen nach den Anlagen 1a bis 3 kann mit einem Zusatz versehen werden, soweit hierdurch die Kennzeichnung nicht beeinträchtigt wird.
- (3) Ottomotorkraftstoffe nach § 1 Abs. 1, deren Schwefelgehalt 50 mg/kg nicht überschreiten, und Dieselmotorkraftstoffe nach § 2 Abs. 2 können mit dem Zusatz „schwefelarm“ versehen werden.
- (4) Ottomotorkraftstoffe nach § 1 Abs. 1 und Dieselmotorkraftstoffe nach § 2 Abs. 2 können ab dem 1. Juli 2000 als „schwefelfrei“ bezeichnet werden, wenn ihr Schwefelgehalt 10 mg/kg nicht überschreitet.“
7. § 6 wird aufgehoben.
 8. Die bisherigen §§ 7 bis 9 werden die §§ 6 bis 8.
 9. Der neue § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Nummer 1 Buchstabe a wird die Angabe „§2“ durch die Angabe „§1“ ersetzt.

b) In der Nummer 1 Buchstabe b wird die Angabe „§ 3 oder 4“ durch die Angabe „§ 2 oder 3“ ersetzt.

c) In der Nummer 2 wird die Angabe „4a“ durch die Angabe „4“ ersetzt.

10. Der neue § 7 wird wie folgt geändert:

a) Im Absatz 1 wird die Angabe „§§ 2 bis 4 oder 4a“ durch die Angabe „§§ 1 bis 3“ ersetzt.

b) Im Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 6“ durch die Angabe „§ 5“ ersetzt.

11. Im neuen § 8 Satz 1 wird die Angabe „§§ 2, 3, 4 und 6“ durch die Angabe „§§ 1, 2, 3, 4 und 5“ ersetzt.

12. Der bisherige § 10 wird § 9 und wie folgt gefaßt:

„§ 9

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 62 Abs. 1 Nr. 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2, § 2 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 oder § 3, jeweils auch in Verbindung mit § 4, Kraftstoff veräußert,
2. entgegen § 5 Abs. 1 Nr. 2 oder 3 oder Absatz 3 oder Absatz 4 die gewährleistete Qualität nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise kenntlich macht oder
3. entgegen § 6 Nr. 1 Buchstabe b oder Nr. 2 den Auszeichnungspflichtigen nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig unterrichtet.“

13. Die Anlage 2 entfällt. Aus Anlage 3 wird Anlage 2 und aus Anlage 4 wird Anlage 3.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann den Wortlaut der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2000 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundeskanzler

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Begründung

A Allgemeines

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 13. Oktober 1998 die Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates erlassen. Ziel dieser Richtlinie ist es, durch die Festlegung von Anforderungen an bestimmte Kraftstoffparameter bzw. Kraftstoffinhaltsstoffe, die bei ihrem Einsatz entstehenden Schadstoffe im Abgas und die Verdunstungsemissionen bei den Kraftfahrzeugen deutlich zu mindern. Primär zählen hierzu die Luftschadstoffe Stickoxide, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid sowie Benzol und Feststoffpartikel, die direkt oder indirekt eine erhebliche Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt darstellen.

Das europäische Auto-Öl-Programm hat zu den wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Grundlagen für die Festlegung umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen in der Richtlinie 98/70/EG beigetragen, um diese Luftschadstoffe zu vermindern. In Artikel 3 sind für Ottokraftstoffe und in Artikel 4 für Dieselmotorkraftstoffe die umweltbezogenen Spezifikationen gemäß Anhang I bzw. Anhang II dargelegt, mit denen in einer ersten Phase der jeweilige Kraftstoff ab dem Jahr 2000 in den Verkehr gebracht werden muß. Für Ottokraftstoffe sind u.a. Höchstwerte für den Sommerdampfdruck zur Verminderung der VOC-Verdunstungsemissionen und maximale Gehalte für Benzol und andere Aromaten zur Verminderung der kanzerogenen Benzolemissionen festgelegt. Ferner dürfen nur noch unverbleite Ottokraftstoffe in den Verkehr gebracht werden, um die giftigen Blei emissionen zu vermeiden. Für Dieselmotorkraftstoffe wurde u.a. eine Mindestcetanzahl sowie die maximale Dichte und Höchstgehalte für Polyaromaten und Schwefelkonzentrationen festgelegt, um vorrangig die Emissionen der gesundheitsschädlichen Dieselmotorkraftstoffpartikel zu verringern.

In einer zweiten Phase werden ab dem Jahr 2005 strengere Qualitätsanforderungen an die Otto- und Dieselmotorkraftstoffe in den Anhängen III bzw. IV der Richtlinie gestellt, um eine weitere deutliche Verringerung der Luftschadstoffe aus den Kraftfahrzeugabgasen sicherzustellen und der

Industrie den erforderlichen zeitlichen Vorlauf zur Anpassung ihrer Produktionspläne zu ermöglichen.

Beim Ottokraftstoff wird dann eine Absenkung des Aromatengehaltes auf max. 35 Volumen % und bei Otto- und Diesekraftstoff eine Absenkung des Schwefelgehaltes auf 50 mg/kg gefordert. Die Aromatenminderung läßt eine weitere Verringerung der Benzolkonzentration im Abgas von Ottomotoren erwarten. Der abgesenkte Schwefelgehalt führt zu einer weiteren Reduzierung der Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen sowie zu einer deutlichen Verbesserung der Dauerhaltbarkeit bei den Abgasnachbehandlungssystemen, wie z.B. Dreiwegekatalysator oder Dieselsußfilter, und damit im Mittel zu höheren Minderungsraten als bisher auch bei älteren Fahrzeugen im Bestand.

Bei Dieselmotoren wird die Einführung neu entwickelter Abgasminderungstechnologien, zur Partikel- und NO_x-Minderung, möglich. Außerdem wird die Einführung von direkteinspritzenden Ottomotoren mit einem Verbrauchs- bzw. CO₂-Vorteil von ca. 20% ermöglicht, deren Abgasnachbehandlungssysteme (DeNO_x-Katalysatoren) zur Ausnutzung des vollen Verbrauchsminderungspotentials speziell auf schwefelarmen Ottokraftstoff angewiesen sind. Die vorgezogene Einführung der zukünftigen Kraftstoffqualitäten ist auch eine Voraussetzung für die steuerliche Förderung des früheren Inverkehrbringens von EURO IV-Fahrzeugen mit Dieselmotor oder direkteinspritzendem Ottomotor.

Nach Abschätzung des Umweltbundesamtes führt allein die Einführung der umweltfreundlicheren Kraftstoffe im Vergleich zu dem Basiskraftstoff-Bezugsjahr 1995 und unter Berücksichtigung der Entwicklung der Fahrzeugflotte und der Fahrzeugleistung insbesondere bei den Benzolemissionen bei Otto-Pkw zu einer Minderung von 30%, bei den Partikelemissionen der Dieselmotorkraftfahrzeuge von 10% und der Kohlenwasserstoffemissionen von ca. 8 % ab dem Jahr 2005 gegenüber 1995.

Für den Bund entstehen keine Kosten. Den Ländern und Gemeinden entstehen keine Mehrkosten, da sich keine Änderungen der bestehenden Vollzugsaufgaben, insbesondere der Überwachung der Kraftstoffqualitäten, ergeben. Kostenschätzungen der Industrie liegen nicht vor. Das Umweltbundesamt schätzt die Investitionskosten in der ersten Stufe bei Benzin auf 1005 Mio.

DM und für Diesel auf 30 Mio. DM. Es liegen keine Kostenschätzungen der Mineralölindustrie vor. Es ergeben sich Mehrkosten von 2,5 Pfennig auf den Liter Benzin- und 0,1 Pfennig auf den Liter Diesel-Kraftstoff. Für die Werte ab 2005 werden die Investitionskosten beim Benzin zusätzlich auf 400 Mio. DM und bei Diesel auf 600 Mio. DM geschätzt. Beim Ottokraftstoff ergeben sich Mehrkosten von 0,8 Pfennig auf den Liter (Normalbenzin) und 1,1 Pfennig auf den Liter (Superbenzin). Beim Diesel liegen die Mehrkosten bei 2 Pfennig auf den Liter.

B Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1:

Zu Nr. 1

§ 1 kann entfallen, da ab dem 1. Januar 2000 der Vertrieb von bleihaltigem Benzin verboten ist (Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 98/70/EG) und nur noch Ottokraftstoffe nach § 1 dieser Verordnung vertrieben werden dürfen.

Zu Nr. 2

§ 1 Abs. 1 übernimmt die ab dem 1. Januar 2000 nach dem Anhang I der Richtlinie 98/70/EG vorgeschriebenen Ottokraftstoffqualitätsdaten. Diese sind in dem Entwurf der DIN EN 228 vom Juli 1999 enthalten, in der auch die weiteren Eigenschaften der Ottokraftstoffe geregelt sind.

§ 1 Abs. 2 regelt die Einführung der nach Anlage III der Richtlinie 98/70/EG vorgesehenen Ottokraftstoffqualitäten.

Zu Nr. 3

§ 2 Abs. 1 übernimmt die ab dem 1. Januar 2000 nach dem Anhang II der Richtlinie 98/70/EG vorgesehenen Dieseldieselkraftstoffqualitätsdaten. Diese sind in dem Entwurf der DIN EN 590 vom Juni 1999 festgelegt, in der auch die weiteren Dieseldieselkraftstoffqualitätsdaten geregelt sind.

§ 2 Abs. 2 regelt die Einführung der nach der Anlage IV der Richtlinie 98/70/EG vorgesehenen Die-
selkraftstoffqualitätsdaten.

Zu Nr. 4

Durch den Wegfall des bisherigen § 1 wird aus dem bisherigen § 4 der neue § 3. Außerdem wird in
dieser Vorschrift die Norm für Flüssiggas, DIN EN 589, Ausgabe Mai 1993, durch die aktuelle
Ausgabe vom Februar 1999 ersetzt.

Zu Nr. 5

Folgeänderung durch Wegfall des § 1.

Zu Nr. 6

Wegen des Verbots verbleiten Benzins kann Absatz 1 Nr. 2 des vorherigen § 6 entfallen. In Nr. 1
wird die Norm DIN EN 228, Ausgabe Mai 1993 durch die im Entwurf vorliegende neue Norm Aus-
gabe Februar 2000 (Entwurf Juli 1999) ersetzt. In Nummer 2 (neu) wird die Norm DIN EN 590
durch die im Entwurf vorliegende neue Norm Ausgabe Februar 2000 (Entwurf Juni 1999) ersetzt.
Der letzte Satz der Nummer 3 (alt) kann entfallen, da in Absatz 3 die Auszeichnung der schwefel-
armen Kraftstoffe neu geregelt wird.

Mit dem neuen Absatz 3 wird die Auszeichnung von Kraftstoffen geregelt, die die für das Jahr 2005
vorgesehenen Schwefelgrenzwerte einhalten. Bei einem vorzeitigen Angebot dieser Kraftstoffe wird
damit sichergestellt, daß Kraftfahrer, deren Autos auf diese Kraftstoffe angewiesen sind, diese
Kraftstoffe auch erkennen und damit tanken können. Entscheidend für die Technik ist der niedrige
Schwefelgehalt von 50 mg/kg.

Durch die Regelung der Auszeichnung für Kraftstoffe, die einen Schwefelgehalt von 10 mg/kg nicht
überschreiten, wird die Vermarktung dieser Kraftstoffe erleichtert. Die Automobilindustrie kann
zudem in ihren Betriebsanleitungen auf diese Kraftstoffe hinweisen. Zur Zeit gibt es noch kein an-
erkanntes Messverfahren mit einer allgemein akzeptierten Standardabweichung für so niedrige
Schwefelgehalte im Kraftstoff. Die europäische Normung entsprechender Messverfahren findet zur
Zeit jedoch statt und es wird damit gerechnet, daß zumindest ein Entwurf der Norm bis Mitte des
Jahres 2000 vorliegt.

Zu Nr. 7 bis Nr. 13

Folgeänderungen durch Wegfall der §§ 1 und 6

Artikel 2:

Artikel 2 ermächtigt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den neuen Wortlaut der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen bekannt zu machen.

Artikel 3:

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

05.11.99

Beschluss
des Bundesrates

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen

Der Bundesrat hat in seiner 744. Sitzung am 5. November 1999 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.