

# Lagrådsremiss

## Tillfällig åtgärd för att underlätta övergången till sommarbensin

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 23 april 2020

*Isabella Lövin*

*Susanne Gerland*  
(Miljödepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Spridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 medför såväl humanitära konsekvenser som påverkan på näringslivet. Regeringen har redan vidtagit ett stort antal åtgärder för att motverka smittspridningen och mildra dess ekonomiska konsekvenser.

En konsekvens av smittspridningen är att övergången till sommarbensin den 1 maj, eller den 16 maj i norra Sverige, försvåras eftersom stora volymer vinterbensin inte har sålts. I lagrådsremissen föreslås därför en ändring i drivmedelslagen som innebär att sommarperiodens början senareläggs till den 1 juni. Det föreslås vidare en ändring i drivmedelslagen som innebär att sommarperioden återgår till den nuvarande.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2020 respektive den 1 januari 2021.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Lagtext .....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319) .....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319) .....	6
3	Ärendet och dess beredning .....	8
4	Övergången till sommarbensin .....	8
5	Sommarperiodens början senareläggs .....	9
6	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....	11
7	Konsekvenser .....	11
8	Författningskommentar .....	13
8.1	Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen .....	13
8.2	Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen .....	14
Bilaga 1	Lagförslaget i utkastet till lagrådsremiss .....	15

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319),
2. lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs att 2 § drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

I denna lag avses med

*alternativt bränsle*: ett bränsle avsett för motordrift som inte är bensin eller dieselbränsle och som inte till övervägande del har sitt ursprung i råolja,

*bensin*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001, om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

*biodrivmedel*: ett vätskeformigt eller gasformigt bränsle som är framställt av biomassa och avsett för motordrift,

*dieselbränsle*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i förordning (EG) nr 2031/2001,

*drivmedel*: ett bränsle som är avsett för motordrift eller energi i annan form som också är avsedd för motordrift,

*drivmedelsleverantör*: den som genom att leverera ett drivmedel är skyldig att betala skatt enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi,

*koldioxidekvivalent*: den mängd dikväveoxid eller metan som medför en lika stor klimatpåverkan som koldioxid,

*sommar*: tiden från och med den 16 maj till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med den 1 maj till och med den 15 september i övriga Sverige, och

*vinter*: tiden från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med

*sommar*: tiden

– från och med den 1 juni till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, och  
– från och med den 1 juni till och med den 15 september i övriga Sverige, och

*vinter*: tiden

– från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, och

den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige. – från och med den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige.

I övrigt har ord och uttryck i denna lag samma innebörd som i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2020.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs att 2 § drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

I denna lag avses med

*alternativt bränsle*: ett bränsle avsett för motordrift som inte är bensin eller dieselbränsle och som inte till övervägande del har sitt ursprung i råolja,

*bensin*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001, om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

*biodrivmedel*: ett vätskeformigt eller gasformigt bränsle som är framställt av biomassa och avsett för motordrift,

*dieselbränsle*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i förordning (EG) nr 2031/2001,

*drivmedel*: ett bränsle som är avsett för motordrift eller energi i annan form som också är avsedd för motordrift,

*drivmedelsleverantör*: den som genom att leverera ett drivmedel är skyldig att betala skatt enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi,

*koldioxidekvivalent*: den mängd dikväveoxid eller metan som medför en lika stor klimatpåverkan som koldioxid,

*sommar*: tiden

– från och med den 1 juni till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västernorrlands och Norrbottens län, och  
– från och med den 1 juni till och med den 15 september i övriga Sverige, och

*vinter*: tiden

– från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västernorrlands och Norrbottens län, och  
– tiden från och med den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige.

I övrigt har ord och uttryck i denna lag samma innebörd som i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

### 3 Ärendet och dess beredning

I en skrivelse som kom in till Miljödepartementet den 17 april 2020 föreslår Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) en tillfällig lagändring för att göra det möjligt att fortsätta sälja vinterbensin (M2020/00605/KI). Förslaget syftar till att senarelägga sommarperioden då bara sommarbensin får säljas till den 1 juni eftersom försäljningen av vinterbensin har minskat kraftigt efter utbrottet av det virus som orsakar sjukdomen covid-19.

Ett utkast till lagrådsremiss har under hand beretts med några myndigheter och organisationer (Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Transportstyrelsen, SPBI, Bil Sweden, Gröna bilister, Naturskyddsföreningen). Samtliga som har yttrat sig tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. Lagförslaget i utkastet till lagrådsremiss finns i *bilagan*. De synpunkter som lämnades finns tillgängliga i Miljödepartementet (M2020/00605/KI).

### 4 Övergången till sommarbensin

#### *Övergången till sommarbensin regleras i drivmedelslagen*

Drivmedelslagen (2011:319) syftar till att förebygga att bränslen avsedda för motordrift skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön. Lagen innehåller därför bestämmelser om bränslens kvaliteter. Den innehåller också krav på rapportering av utsläpp och krav på drivmedelsleverantörer att minska utsläppen från de drivmedel som de tillhandahåller. Vidare finns bestämmelser om straffansvar och tillsyn. Ytterligare bestämmelser finns i drivmedelsförordningen (2011:346).

Den som tillverkar bränslen eller yrkesmässigt för in bränslen till Sverige ska ange bränslenas miljöklass med hänsyn till de tekniska krav som finns angivna i drivmedelslagen (3–6 §§). Det är förbjudet att saluföra en bensin som inte uppfyller kraven för miljöklass 2 och ett dieselbränsle som inte uppfyller kraven för miljöklass 3 (16 §). Bestämmelsen innebär ett förbud mot saluförande av diesel och bensin med sämre miljöegenskaper än sådan som uppfyller miniminivån. Den som uppsåtligen eller av oakt-samhet bryter mot förbudet ska dömas till böter eller fängelse i högst två år (33 §).

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt drivmedelslagen (23 §) och drivmedelsförordningen (14 § 2). Tillsynsmyndigheten kan enligt drivmedelslagen meddela de förelägganden som behövs för att lagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs (24 §). Förelägganden får förenas med vite.

Olika krav på bensin gäller beroende på när på året bensinen saluförs. Året är indelat i en sommarperiod och en vinterperiod med efterföljande mellanperioder efter sommaren och vintern (2 §).

Med sommar avses tiden från och med den 16 maj till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med den 1 maj till och med den 15 september i övriga Sverige. Med vinter avses tiden från och med den 16 okto-



ber till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige.

Sommar- och vinterperioderna angränsar inte till varandra och skiljer sig åt i olika delar av landet, eftersom klimatet är olika i de norra och södra delarna av landet. Under sommar- och vinterperioderna och under respektive efterföljande mellanperiod får bensen säljas som anpassats för högre respektive lägre utomhustemperaturer. Mellanperioderna ger aktörerna på marknaden tid för att kunna växla bränsle.

I det följande avses med sommarbensen sådan bensen som får säljas under sommarperioden och efterföljande mellanperiod och som har ett högsta tillåtet ångtryck på 70 kilopascal. Vinterbensen är sådan bensen som får säljas under vinterperioden och efterföljande mellanperiod och som har ett högsta tillåtet ångtryck på 95 kilopascal. Alkylatbensen är ett annat drivmedel för vilket det finns ångtryckskrav. Sommaralkylat har ett högsta tillåtet ångtryck på 65 kilopascal men får säljas året om trots att det inte alltid är optimalt för kalla vinterdagar. Vinteralkylat har ett högsta tillåtet ångtryck på 95 kilopascal.

#### *Bränslekvalitetsdirektivet anger ramarna för regleringen*

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (bränslekvalitetsdirektivet) innehåller tekniska krav för bensen och dieselbränslen. Bränslekvalitetsdirektivet har genomförts med drivmedelslagen och drivmedelsförordningen. Direktivet innehåller ett krav på högsta ångtryck för bensen under sommarperioden. Det finns dock inget krav på högsta ångtryck på bensen under vinterperioden.

Enligt direktivet ska sommarperioden i medlemsstater med låga sommartemperaturer ( däribland Sverige ) börja senast den 1 juni och sluta tidigast den 31 augusti. För andra medlemsstater gäller att sommarperioden ska börja senast den 1 maj och sluta tidigast den 30 september.

## 5 Sommarperiodens början senareläggs

**Regeringens förslag:** Med sommar ska under 2020 avses tiden från och med den 1 juni till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med den 1 juni till och med den 15 september i övriga Sverige.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer i sak med regeringens förslag.

## Skälen för regeringens förslag

### *Spridningen av sjukdomen covid-19 har lett till en minskad försäljning av vinterbensin*

De svenska drivmedelsstationerna försörjs med bensin främst från raffinaderier i Sverige, Finland och Danmark. I Sverige distribueras oljeprodukterna från raffinaderierna vidare till depåer framför allt med fartyg men även med tåg till depåer i inlandet. Det nuvarande systemet för distribution från depåer är uppbyggt för att undvika långa transporter med tankbil.

Varje år i mars månad sker en successiv övergång av vinterbensin till sommarbensin i drivmedelsleverantörernas depåer. Den successiva övergången sker i en takt som säkerställer att sommarbensin finns i alla depåer från den 16 maj i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt från den 1 maj i övriga depåer i Sverige. Från dessa depåer distribueras bensin ut till drivmedelsstationerna.

Försäljningen av bensin har sedan utbrottet av sjukdomen covid-19 minskat kraftigt. Det har lett till att det ännu inte finns plats i depåerna för att fylla på med sommarbensin. Enligt SPBI har ångtrycket redan börjat blandas ner och en uppskattning av aktuellt ångtryck den 1 maj är att det ligger långt under vinterångtryckets specifikation på högst 95 kilopascal men strax över 70 kilopascal.

I Sverige finns ett begränsat antal cisterner som är godkända för att lagra brandfarliga vätskor som bensin, utöver de som finns på depåerna. Det är därför inte möjligt att flytta vinterbensinen till andra platser. Eftersom den bensin som finns i depåerna inte får saluföras under sommarperioden och sommarbensinen som får saluföras inte kan fyllas på i depåerna kommer det uppstå brist på bensin i hela den aktuella regionen.

### *Drivmedelslagen bör ändras tillfälligt*

Om ordinarie transportmetod via depåerna inte kan utnyttjas kvarstår som alternativ att distribuera bensinen till drivmedelsstationerna direkt från raffinaderierna på den svenska västkusten, i Finland och i Danmark. Det är endast ett fåtal drivmedelsstationer som är belägna så att de kan förses med bensin direkt från raffinaderi via fartyg eller tåg. För flertalet drivmedelsstationer skulle långa transportvägar med tankbil vara det återstående alternativet. Eftersom en tankbil rymmer högst 60 kubikmeter bensin skulle det krävas ett mycket stort antal transporter för att försörja alla drivmedelsstationer. Det är osäkert om den kapacitet av lastbilstransporter som skulle behövas finns att tillgå.

För att undvika bensinbrist under sommaren är det därför lämpligt att drivmedelsleverantörerna få längre tid på sig att byta ut vinterbensin mot sommarbensin i depåerna. Detta kan åstadkommas genom att tillfälligt senarelägga sommarperiodens början i drivmedelslagen (2011:319). En sådan ändring är förenlig med definitionen av sommar i bränslekvalitetsdirektivet. De drivmedel som skulle omfattas av en sådan ändring är bensin i miljöklass 1 och 2, alkylatbensin i miljöklass 1 samt etanolbränsle i miljöklass 1 (s.k. E85).

## *Åtgärder vidtas även i andra länder*

De problem som spridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 skapar för drivmedelsleverantörerna är inte unika för Sverige. Situationen är likartad i en rad andra länder och tillfälliga lagändringar som innebär att sommarperioden börjar senare har genomförts eller är under beredning i t.ex. Frankrike, Italien, Spanien och Slovakien.

## 6 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Ändringen som innebär att sommarperioden ska börja den 1 juni ska träda i kraft den 1 maj 2020. Ändringen som innebär att nuvarande bestämmelser återinförs ska träda i kraft den 1 januari 2021.

**Regeringens bedömning:** Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer inte med regeringens förslag. I utkastet till lagrådsremiss föreslås att den nya bestämmelsen ska träda i kraft den 7 maj 2020.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Ändringen i drivmedelslagen syftar till att minska risken för allvarliga störningar i drivmedelsförsörjningen. Eftersom övergången till sommarbensin enligt det nuvarande regelverket ska ske den 1 maj respektive den 16 maj, behöver lagändringen träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 maj 2020.

Sommarperioden bör återgå till att börja den 1 respektive den 16 maj genom en bestämmelse som träder i kraft den 1 januari 2021.

Det behövs inte några övergångsbestämmelser.

## 7 Konsekvenser

Förslaget att senarelägga sommarperiodens början under 2020 syftar till att underlätta för drivmedelsleverantörerna att byta ut vinterbensin mot sommarbensin i depåerna och motverka risken för bensinbrist i stora delar av Sverige.

### Konsekvenser för statsfinanserna

Förslaget har inga statsfinansiella konsekvenser. Samma skattesatser tas ut på såväl vinterbensin som sommarbensin.

## Konsekvenser för företag och enskilda

Förslaget bedöms leda till positiva konsekvenser för drivmedelsleverantörerna. Om förslaget däremot inte genomförs blir drivmedelsföretagen tvungna att i stället försöka distribuera sommarbensin direkt från raffinaderierna till drivmedelsstationerna. Med detta uppstår risk för fördröjda och, i värsta fall, avbrutna leveranser av sommarbensin, vilket kan resultera i bensinbrist i stora delar av landet med betydande konsekvenser för företag och enskilda. De ökade transportererna innebär också ökade kostnader för drivmedelsföretagen.

## Konsekvenser för miljön

Förslagen bedöms få marginella negativa konsekvenser för miljön. Vinterbensin ger upphov till högre utsläpp av flyktiga organiska föreningar jämfört med sommarbensin. Utsläppen sker vid produktion, distribution och förbränning. Flyktiga organiska föreningar bildar tillsammans med kväveoxider under inverkan av solljus marknära ozon som är skadligt för vegetationen och människors hälsa.

De totala utsläppen av flyktiga organiska föreningar uppgick 2018 till 133 600 ton varav transportsektorns utsläpp stod för drygt 12 000 ton. I den officiella statistiken som rapporteras in till Europeiska kommissionen kan utläsas att 2018 gav distributionen av oljeprodukter upphov till utsläpp av 1 300 ton flyktiga organiska föreningar och avdunstning från bensin gav upphov till 700 ton. En förlängning av försäljningsperioden för vinterbensin med en månad bedöms därmed endast ge marginella effekter på de totala utsläppen.

Förslaget påverkar därmed inte möjligheterna för Sverige att leva upp till åtagandena i relevanta EU-direktiv: takdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG) och luftkvalitetsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG). Det bedöms heller inte påverka möjligheterna att klara de svenska miljökvalitetsnormerna.

Förslaget bedöms inte leda till ökade utsläpp av kolväten vid tankning. I Sverige är alla drivmedelsstationer utrustade med så kallade gasåterföringssystem som omvandlar ångorna åter till bensin.

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte påverkar avdunstningen från bensintanken vid körning. Fordonen är i dag utrustade med ett reningssystem som leder tillbaka ångorna till motorn för förbränning.

För fordon och maskiner som blir stående en längre tid med tanken full med vinterbensin finns en teoretisk risk för högre avdunstning, men det kräver samtidigt förhållandevis höga temperaturer. Transportstyrelsen bedömer att risken för högre avdunstning är liten under maj månad.

Transportstyrelsen bedömer inte heller att förslaget får någon påverkan på avgaserna från fordon vid körning med vinterbensin i ytterligare en

månad. Fordonen är sedan flera år tillbaka anpassade för både vinterbensin och sommarbensin.

Fordonsgarantier påverkas inte eftersom det fortfarande är ett standardiserat drivmedel som används i fordonet. Standarden reglerar inte datumet när drivmedlet förbränns.

Transportstyrelsen påpekar att det kan finnas en risk om vinterbensin med ett högre ångtryck fylls på förvaringskärl för hemmabruk under den förlängda perioden fram till övergången till sommarbensin med lägre ångtryck. Om dessa förvaringskärl med vinterbensin sedan öppnas under sommaren under högre omgivningstemperaturer är trycket i behållaren högre än det annars skulle ha varit. Det finns då en risk för utläckage av antändbar bränsleånga. Ett sådant förvaringskärl bör öppnas utomhus på en öppen yta utan någon elektrisk utrustning, öppen eld eller andra tändkällor närmare än 12 meter. Transportstyrelsen anser därför att förvaring i kärl bör undvikas och information om detta ges på försäljningsställen. Som framgår i avsnitt 5 har en sänkning av ångtrycket påbörjats och det är sannolikt att ångtrycket i depåerna kommer ligga nära det som gäller för sommarbensin redan den 1 maj. Regeringen bedömer därför att den lagändring som nu föreslås inte kan anses få sådana konsekvenser att det behövs särskild information om risker i samband med öppning av förvaringskärl med bensin. Det får dessutom anses vara allmänt känt att sådana kärl alltid ska hanteras med försiktighet.

Om förslaget inte skulle genomföras kommer utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar att öka på grund av ökad tankbilstrafik som medför högre utsläpp än transport via fartyg och tåg. Den ökade tankbilstrafiken skulle uppkomma eftersom frakten av sommarbensin i större utsträckning måste gå direkt till drivmedelsstationerna i stället för till någon av landets depåer som är fyllda av vinterbensin.

## Andra konsekvenser

Förslaget är förenligt med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Av bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG framgår att sommarperioden i medlemsstater med låga lufttemperaturer sommartid ska börja senast den 1 juni. Enligt definitionen i direktivet är Sverige ett medlemsland med låg lufttemperatur sommartid (artikel 2.5). Förslaget får inga konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.

## 8 Författningskommentar

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen

#### 2 §

I paragrafen förklaras vad som avses med ord och uttryck i drivmedelslagen.

Ändringen innebär att förklaringen av ordet sommar ändras på så sätt att sommarperioden enligt lagen ska börja den 1 juni i stället för den 16 maj respektive 1 maj. Senareläggningen av sommarperiodens början innebär att aktörerna på marknaden ges längre tid att växla till bränslen med ett lägre ångtryck, s.k. sommarbensin.

I förklaringen av ordet vinter görs endast redaktionella ändringar.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

## 8.2 Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen

### 2 §

I paragrafen förklaras vad som avses med ord och uttryck i drivmedelslagen.

Ändringen innebär att förklaringen av ordet sommar ändras på så sätt att sommarperioden enligt lagen ska börja den 16 maj respektive 1 maj i stället för den 1 juni.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

## Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs att det i drivmedelslagen (2011:319) ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### *2 a §*

*Trots 2 § avses med sommar under 2020 tiden*

*– från och med den 1 juni till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västertobottens och Norrbottens län, och*

*– från och med den 1 juni till och med den 15 september i övriga Sverige.*

---

Denna lag träder i kraft den 7 maj 2020.

## Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs att 2 a § drivmedelslagen (2007:528)<sup>1</sup> ska upphöra att gälla vid utgången av 2020.