

Motion till riksdagen 2020/21:3245

av **Helena Gellerman m.fl. (L)**

Liberal politik för elektrifiering av transportsektorn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla styrmedel inom området fossilfria bränslen ska vara utformade så att elektrobränslen inkluderas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta byggregler med avseende på laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett nordiskt samarbete för samordning av regelverk för att skapa en gemensam nordisk plattform för elflyg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera elflygets behov av infrastruktur i den kommande flygplatsstrategin och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om beredskap i de svenska hamnarna för att kunna tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om landström i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för fossilfri drift av den lokala sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa utvecklingen av elektrifierade fartyg och pråmar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Välfungerande kommunikationer och en effektiv transportinfrastruktur är grundläggande för individens frihet, för ett blomstrande näringsliv såväl som för en fungerande marknadsekonomi. Människor måste kunna resa för att vardagen ska fungera men också för att skaffa sig nya upplevelser och för att träffa sina nära och kära. Flödet av varor

och tjänster är grundläggande för att ekonomin ska fungera. Handeln med andra länder är en grundbult i Sveriges roll som litet, exportberoende land i världens utkant.

Samtidigt kan vi konstatera att inrikes transporter står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, varav drygt 90 procent kommer från vägtransporter. För att eliminera transportutsläppen är det därför avgörande att det sker stora förändringar i fordonsflottan. För att reducera miljöpåverkan och samtidigt bevara mobiliteten måste transporterna bli effektivare, elektrifieringen behöver påskyndas, användningen av biodrivmedel behöver öka och forskning och introduktion av ny teknik accelerera.

Klimatmålet för år 2030, där utsläppen från vägtransporter ska minska med 70 procent jämfört med år 2010, kräver att transportsystemet förändras och att utsläppen sänks radikalt. Det är därför viktigt att bryta beroendet av fossila bränslen och att generellt verka för att beskatta det som smutsar ned i stället för att subventionera ny grön teknik.

För att påskynda den snabba omställning som krävs för att klara klimatmålet behövs en kraftfull satsning på en övergång till eldrivna fordon, att våra bostäder, parkeringar och vägar kompletteras med laddinfrastruktur parat med produktion och användning av biodrivmedel. Även vid ett positivt scenario vad gäller försäljning av laddbara bilar kommer minst 70 procent av fordonsflottan 2030 att behöva flytande bränsle. Reduktionsplikten är därför viktig och ska utökas, vilket ställer ökade krav på tillgången till biodrivmedel. Samtidigt kan det konstateras att mängden biodrivmedel är begränsad och det är centralt att de används där det gör mest nytta, framför allt inom tyngre transporter. Övergången till klimatvänliga fordon främjas genom att miljöbilar på olika sätt gynnas i förhållande till bilar som drivs av fossila bränslen. Regelverken bör samtidigt återspegla långsiktighet och teknikneutralitet för att ge stabila förutsättningar för fordonsköparnas och företagens val.

Elektrifieringen av våra större vägar brådskar för klimatets skull och Liberalerna har därför tagit initiativ till en elektrifieringskommission, som nu är under etablering som en del av samarbetet mellan Liberalerna, Centerpartiet och de två regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Kommissionens uppdrag är att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Det innebär att kommissionen ska påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska även belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysa andra möjligheter till elektrifiering.

Utvecklingen av hållbara städer inkluderar eldrivna stadsbussar och lastbilar som en del av lösningen. Det ställer stora krav på tillräcklig tillgång på el samt en utbyggd laddinfrastruktur. Redan idag måste behovet av laddinfrastruktur framöver in som ett randvillkor i den fortsatta utvecklingen av våra städer och tätorter, om inte laddinfrastrukturen ska bli en begränsande faktor för att nå våra klimatmål.

Inom en överskådlig framtid och med en stegvis introduktion kan elektrifierade, uppkopplade och självkörande bilar spela en roll för ett effektivt, klimatvänligt transportsystem, där fordonen både laddar och styr själva och fjärrstyrt kan kontrolleras och fördelas.

Utsläppen från transporter, både nationellt och internationellt, måste sänkas radikalt. Målet är en fossiloberoende fordonsflotta och fordon som drivs av fossila bränslen måste fasas ut. Alla transportslag måste stå för sina klimatkostnader.

Liberalerna anser att klimatomställningen av fordonsflottan ska byggas på skärpta utsläppskrav som standard för nya fordon samt ekonomiska styrmedel för att få bort utsläppen från transportsektorn. Fastlåsning i specifika tekniker ska undvikas och fordonens klimatbelastning ska bedömas ur ett livscykelperspektiv.

Mycket av den liberala politiken för att påskynda omställningen inom transportsektorn förverkligas nu inom samarbetet mellan Liberalerna och Centerpartiet och de två regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Vi avstår därför yrkanden inom dessa områden.

1 Integrering av energisystemet

Idag utgörs energisystemet i praktiken av tre parallella system: el, värme och bränslen. När användningen av fossila bränslen minskar för att på sikt upphöra måste primärenergien istället komma från fossilfria energislag.

När de tre systemen el, värme och bränslen integreras till ett enda energisystem blir elen viktig då primärenergien i ett fossilfritt system till mycket stor del kommer från el. Det är därför elektrifieringen är en så viktig fråga. Det mesta kommer att drivas av el, direkt eller indirekt av andra energibärare framställda med el som primärenergi.

De biodrivmedel som kan skördas på ett hållbart sätt ska användas där de gör mest nytta, till exempel inom flyg och tyngre transporter. Energisystemets sammanlänkning och expansion utvecklar vi i vår partimotion ”Liberal klimatpolitik – Nettonegativa utsläpp i en växande ekonomi”.

Av särskild vikt för elektrifieringen av transportsektorn är att elnäten hänger med när behoven ökar där människor laddar sina bilar, i anslutning till bostäder, vid arbetsplatser och längs vägarna. Elektrifieringen av vägarna ställer också höga krav på elnäten.

Syntetiskt framställda kolväten – Elektrobränslen. Det är rationellt att elektrifiera en stor del av transportsektorn, särskilt gäller det personbilarna och godstransporter på tungt trafikerade vägar och i storstadsregionerna. Det finns dock stora volymer transportarbete som inte är lämpligt eller rimligt att elektrifiera. Det handlar till exempel om de befintliga personbilarna som kommer att finnas kvar i drift en god bit förbi 2030. Det handlar om det långväga flyget, om det mesta av sjöfarten och om många arbetsmaskiner, men det handlar också om godstransporter på väg långt från elektrifierade vägar och laddstationer.

I ett inledande skede kommer biobränslen av olika slag att vara avgörande för att påbörja utfasningen av de fossila bränslena. Biobränslen kan tillverkas relativt billigt och de används redan idag inom många områden. Ett viktigt exempel på hur biobränslen gör skillnad är reduktionsplikten för bensin, diesel och snart också flygfotogen. Biobränslen har dock den stora nackdelen att det uttag som kan göras på ett hållbart sätt är begränsat. Biomassan behövs också i en lång rad andra tillämpningar när fossila bränslen fasas ut.

Vi liberaler menar därför att det är meningsfullt att planera för att biobränslen successivt och i allt högre grad kompletteras med så kallade elektrobränslen, det vill säga kolväten producerade från vätgas och infångad koldioxid. Elektrobränslena har den stora fördelen att produktionen kan skalas upp i princip obegränsat.

All styrning på det här området behöver vara teknikneutral så att den inte utesluter vare sig biobränslen eller elektrobränslen.

- Alla styrmedel inom området fossilfria bränslen ska vara utformade så att elektrobränslen inkluderas.

2 Elektrifiering av vägtransporter

En ökad elektrifiering av transportsektorn är mycket viktigt. Särskilt de lätta vägtransporterna går att elektrifiera. Redan idag är det i vissa fall ekonomiskt fördelaktigt att äga en elbil jämfört med en bil som drivs av fossila bränslen. Prognosen är att under den senare hälften av 2020-talet blir laddbara bilar jämförbara kostnadsmissigt med fossil-drivna bilar.

Elektrifieringen av personbilsflottan har kommit en bit på väg och infrastrukturen för laddning börjar växa fram. Elektrifieringen av de tunga transporterna är samtidigt i startgroparna. God tillgång på laddpunkter är en förutsättning för att fler ska välja eldrivna fordon. Fler elfordon på vägarna gör det också mer intressant att investera i laddinfrastruktur. Liberalerna vill fortsätta främja utbyggnaden av laddinfrastruktur både för personbilar och tyngre fordon, då fortsatta statliga insatser påskyndar tekniksiftet och ger möjlighet att nå transportsektorns klimatmål. Vi vill också se investeringar i elvägar i närtid. När tekniksiftet fått ett tillräckligt genomslag blir det självförstärkande och de statliga stöden kan fasas ut. Marknadskrafterna är tveklöst den viktigaste faktorn för att få till en förändring.

Fordonens bränsle är helt avgörande för deras klimatpåverkan. Utsläppen i de övriga delarna av fordonens livscykel så som tillverkning av fordon och batterier, transporter och skrotning beror av andra sektors klimatarbete och de kommer att gå mot noll vart efter fossila bränslen fasas ut där. Bränslets klimatpåverkan däremot är direkt kopplad till fordonet. Det här gör att klimatpåverkan över livscykeln för elbilar kommer att minska medan bilar som drivs av fossila bränslen alltid kommer att ha en hög klimatpåverkan.

Liberalerna anser att all kollektivtrafik i större städer ska kunna köras utan klimatpåverkan 2030. Vår principiella uppfattning är att elskatten ska vara densamma för alla kollektiva transportslag. Elbussar för kollektivtrafik ska omfattas av den reducerade energiskatt på el som spårvagnar och tåg redan åtnjuter.

Liberalerna anser att reduktionspliktssystemet är ett bra verktyg för att sänka utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Det är viktigt att systemet är teknikneutralt och utöver biobränslen även omfattar syntetiskt framställda elektrobränslen.

2.1 Laddinfrastruktur för personbilar

EU-direktivet om ändring av energiprestandadirektivet och av energieffektivitetsdirektivet (2018/844) ställer en rad nya krav på infrastruktur för laddning av elfordon i anslutning till byggnader som medlemsstaterna ska implementera. Riksdagen valde att i enlighet med regeringens proposition implementera direktivet enligt miniminivån. Boverket fick därefter uppdraget att utreda konsekvenserna av att skärpa kraven över EU:s lägstanivå.

Ändringsdirektivets krav måste ses mot bakgrund av att EU:s medlemsstater har olika förutsättningar och strategier för sin klimatomställning. Sverige har fossilfri elproduktion och elkonsument. Här finns också goda förutsättningar att även framgent ha tillgång till fossilfri el i tillräcklig mängd under årets alla timmar. Det är det viktigaste skälet till att det för svensk del är effektiv klimatpolitik att i hög grad elektrifiera samhällets olika sektorer. I andra medlemsstater kan det vara en god idé att anta andra strategier.

Inte minst för att lindra pumppriseteffekterna av reduktionsplikten är Liberalerna måna om att kostnadseffektiva åtgärder vidtas för att underlätta och påskynda elektrifieringen. En sådan är att säkerställa att det vid ny- och ombyggnation byggs ut och förbereds för laddinfrastruktur. Ju större andel laddbara bilar som rullar på vägarna, desto mindre kommer prisökningen på fossila bränslen att bli emedan 70-procentmålet ändå nås.

Direktivets krav bör ses som en lägstanivå för de medlemsstater som har betydligt lägre ambitioner vad gäller elektrifiering av transportsektorn än vad Sverige har. Liberalerna menar att Sverige bör införa krav som effektivare säkerställer laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnation än vad som skulle bli fallet om direktivet implementerades rakt av i enlighet med den lägsta nivå regeringen föreslår.

Liberalerna anser att byggreglerna bör sikta mot att:

- Vid ny- och ombyggnad av byggnader som inte är bostäder och som har mer än 10 parkeringsplatser (i eller intill byggnaden) krav ställs på att minst 20 % av parkeringsplatserna ska ha laddningspunkter. Om parkeringsplatserna är avsedda för parkering längre än två timmar, till exempel vid arbetsplatser, ska samtliga platser antingen vara försedda med laddningspunkter eller vara förberedda med ledningsinfrastruktur.
- Vid ny- och ombyggnation av flerbostadshus ställs krav på att ledningsinfrastruktur ska installeras vid varje parkeringsplats för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter. Kravet ska alltså omfatta alla flerbostadshus med parkeringsplatser.
- Från 2025 ska krav ställas på lägsta antal laddningspunkter för alla byggnader som inte är avsedda som bostäder och som har mer än 20 p-platser. För parkeringsplatser avsedda för parkering längre än två timmar ska kravet vara att 10 procent av platserna ska vara försedda med laddningspunkter per den första januari 2025.
- Byggnader huvudsakligen avsedda för parkering, till exempel parkeringshus, ska omfattas av de tre kraven ovan även om de inte är uppvärmda (vilket är en avgränsning i direktivet).

Boverkets pågående utredning blir givetvis viktig för den exakta utformningen av regelverket.

I privata enfamiljsbostäder äger innehavaren själv frågan om installation av laddpunkter. Elnätsägarna måste dock förstärka kapaciteten i lokalnäten i tillräcklig omfattning för att medge att antalet laddpunkter växer kraftigt. I förlängningen har det här också konsekvenser för hela kraftsystemet.

2.2 En elektrifierad personbilsflotta

Den kanske viktigaste åtgärden för att nå riksdagens klimatmål mot 2030 och 2045 är en övergång till eldrivna personbilar. Tillgången på hållbart producerade biodrivmedel

är och kommer även i framtiden att vara begränsad. Efterfrågan kommer samtidigt öka i takt med högre miljökrav i Sverige, Europa och globalt och bör prioriteras framför allt till de tyngre transporterna. Det gör att Liberalerna vill skynda på elektrifieringen.

De närmaste åren kommer en lång rad nya laddbara bilar, inte minst elbilar, att introduceras. Teknikutvecklingen och massproduktionen kommer att sänka priserna och successivt göra dem tillgängliga för allt fler människor. Laddinfrastrukturen kommer därför att få allt större betydelse för valet av personbil. Kan man inte ladda bilen vid sin bostad eller där bilen parkeras under en längre tid, så kommer bilköparna att tveka. Utvecklingen av laddinfrastruktur är därför central, framför allt för personer bosatta i flerbostadshus som inte själva helt äger frågan.

Vi liberaler menar att subventioner till köp av elfordon egentligen inte bör förekomma. Det är bättre att den som förorenar betalar. Även om Liberalerna i grunden är skeptiska till subventioner och därmed till bonusdelen i bonus malus konstaterar vi att systemet är ett faktum och att det också ingår i den helhet som Liberalerna står bakom inom ramen för samarbetet med Centerpartiet och regeringen. Det är här viktigt att alla förändringar av systemet styr mot minskad klimatpåverkan och att systemet successivt görs mer strikt, där bonusdelen bör utgå när elfordon kostnadsmissigt ligger i paritet med motsvarande fossildriven bil. Liberalerna anser att kraven för vilka fordon som klassas som miljöbilar ska förenklas, förtydligas och skärpas. Vår ståndpunkt är att bilar som kan drivas med fossilt bränsle successivt ska fasas ut som miljöbilar, vilket innebär en skärpning av bonus malus-systemet.

Tjänstebilarna står i dagsläget för en stor andel av de nyinköpta, laddbara bilarna som senare skapar en begagnatmarknad. Det är därför av vikt att förmånsvärdet under en kortare övergångsperiod underlättar valet av laddbara bilar med syfte att nå riksdagens klimatmål.

Liberalerna har en teknikneutral inställning till eldrivna¹ fordon. Både el och vätgas är tänkbara som energibärare framöver och de kommer säkerligen att finnas parallellt. I dagsläget går elektrifieringen av fordonsflottan snabbt. Elektrifieringen har potential att mycket kraftfullt bidra till målet att reducera sektorns utsläpp med 70 procent mellan 2010 och 2030. Det gör att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör prioriteras. Alla energibärare har sina förtjänster och sina svagheter. El har en stor fördel i sin energieffektivitet. Förlusterna på vägen från kraftverket till nyttig energi i fordonet är förhållandevis små.

2.3 Elektrifiering av tyngre fordon

I likhet med personbilsparken måste användningen av fossila bränslen minska även inom de tunga transporterna. De viktigaste åtgärderna för att eliminera dessa utsläpp är att elektrifiera dels de regioner där en betydande andel av lastbilstrafiken går, dels de stora transportstråken där majoriteten av de fjärrgående lastbilstransporterna går. Trafik långt från de stora transportstråken kräver andra lösningar. Batterier, vätgas och fossilfria dieselsubstitut kommer att behövas parallellt. Detaljerna i hur elektrifieringen bäst ska utformas är det centrala i Elektrifieringskommissionens arbete varför vi inte lägger några förslag inom området i föreliggande motion.

Elektrifieringen av våra godstransporter inom städerna bygger till stor del på att stadsplaneringen tar hänsyn till behovet av laddinfrastruktur inom stadens närområde.

¹ Eldrivna bilar kan antingen förses med el från ett batteri, direkt från vägen eller från en bränslecell.

Det är av stor vikt att redan idag, likt vid byggnation av flerbostadshus och parkeringshus för personbilar, utvärdera och planera för behovet av stadsnära laddning i en nära framtid för att möjliggöra en snabb ökning av antalet laddbara fordon.

Liberalernas ställningstagande till styrmedel är att den som förorenar betalar. Även om Liberalerna i grunden är skeptiska till subventioner, accepterar vi miljöbonus till tunga fordon som en del av den helhet som Liberalerna står bakom inom ramen för samarbetet med Centerpartiet och regeringen. Systemet ska dock successivt fasas ut, i linje med elbusspremierna, då kostnadsbilderna mellan en ellastbil och en konventionell lastbil närmar sig varandra.

3 Elektrifiering av flyget

Idag ingår inte inrikesflyget i riksdagens klimatmål, men alla trafikslag ska stå för sina egna utsläpp. Det innebär att flyget också behöver ställa om. En elektrifiering av flygtrafik på korta avstånd är en mycket intressant utveckling som har potential att i grunden förändra hur flyget används. Förutom en klimatneutral drift erbjuder elflygplan en tystare flygtrafik. Den lägre bullernivån gör också att det går att placera flygplatser närmare städer. Elflyget har också potential att bli en ny svensk näringsgren.

Norge har satt ett mål att inrikesflyget ska vara elektriskt 2040. I Sverige pågår en utveckling av ett elflyg som ska vara certifierat 2026 och kunna flyga 19 passagerare 40 mil på en flygning. Ungefär en tredjedel av allt inrikesflyg i Sverige är på sträckor upp till 40 mil. Ett nordiskt samarbete, The Nordic Network for Electric Aviation (NEA), har bildats med syfte att standardisera eldriven flyginfrastruktur inom Norden, utveckla affärsmodeller, skapa europeiska och globala nätverk samt utveckla elflygsteknologi som passar Nordens väder. Regeringen bör samtidigt utveckla ett samarbete med övriga nordiska länder så att regelverk samordnas för att skapa en gemensam nordisk plattform för elflyg.

Utvecklingen inom batteritekniken är den största begränsande faktorn. Elflyg kommer därför under överskådlig tid att begränsas vad gäller passagerarantal och räckvidd, vilket gör elflyget mest intressant för tät trafik mellan större inrikesdestinationer eller för glesare trafik till mindre orter. Mot den bakgrunden är det av stor vikt att regeringens strategi för landets flygplatser tar hänsyn till elflygets potential och inkluderar dess behov av infrastruktur.

Liberalerna vill se teknikneutrala spelregler mellan fossilfria transportslag. Potentialen i elflyget motiverar dock statligt stöd till forskning och utveckling på elflygsområdet.

Trafikanalys fick i januari 2020 i uppdrag, som en del av januariavtalet, att utreda åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget ska redovisas senast 7 oktober 2020.

4 Elektrifiering av sjöfarten

Sjöfarten kommer att behöva fossilfria alternativ till fossila bränslen. Flera alternativ är intressanta, däribland biogas, ammoniak och olika alkoholer. Biogas och alkohol tillverkas effektivt av biomassa, men ammoniak görs från vätgas och kväve från luften.

Vätgasen i sin tur framställs fossilfritt genom elektrolys. Det kan därmed tänkas att sjöfarten – indirekt – kommer att ha ett stort behov av el inom en inte allt för avlägsen framtid. Denna aspekt behöver tas med i planeringen av kraftsystemet.

Utöver framdrivningen är fartygens energiförsörjning i hamn en viktig fråga. När fartygen försörjs med el från land under tiden de ligger i hamn kan motorerna stängas av. Det minskar klimatutsläppen då svensk elmix ersätter fartygsdieslar för elproduktion, men det är också en viktig åtgärd för att förbättra den lokala luftmiljön kring hamnarna som ofta ligger i eller nära tätbefolkade områden. Våra hamnar ska vara utrustade med anslutningar för landström. På sina håll innebär det att elnäten behöver anpassas för ett större effektuttag i hamnarna.

För lokal sjöfart behöver infrastruktur komma på plats för olika lösningar som elektrifiering, bibränslen och vätgas. Förutsättningarna på olika platser är avgörande för vilka lösningar som är aktuella.

FN:s internationella sjöfartsmyndighet, IMO, skärper kraven kring fartygens svavelutsläpp – med det långsiktiga målet att världens fartygsflottor ska halvera sina koldioxidutsläpp. Det driver utvecklingen av nya fartyg baserade på eldrift. Pråmar, tankfartyg och containerfartyg kommer de närmaste åren att lanseras. Det är viktigt att Sverige följer utvecklingen och kan möta upp behovet av infrastruktur på land.

- Elnätsinfrastruktur ska planeras så att svenska hamnar ska kunna förse de fartyg som angör med landström.
- Sverige ska följa utvecklingen som sker mot nya bränslen för sjöfarten. När behovet uppstår ska de svenska hamnarna kunna leverera fossilfria fartygsbränslen. Det kräver en framförhållning. Energimyndigheten bör bistå hamnägarna i förberedelserna.
- Energimyndigheten bör stödja initiativ för att få till stånd infrastruktur för fossilfri drift av den lokala sjöfarten.

5 Arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner som används för underhåll av vägar, bostäder, lokaler, i servicesektorn och för arbete inom industrin, jordbruket och skogsbruket och fisket står för ungefär sex procent av de svenska utsläppen av klimatgaser.

Vissa grupper av arbetsmaskiner utgör typexempel på nischer där det är rationellt att använda den begränsade tillgången på biobränslen. För andra grupper är en elektrifiering mer rationell. På till exempel byggarbetsplatser där maskinerna rör sig inom en begränsad yta är elektrifiering en rimlig lösning. Här finns dock ofta utmaningen att få fram tillräcklig effekt. Energimyndigheten behöver ta fram lösningar för hur denna elektrifiering ska möjliggöras.

Helena Gellerman (L)

Johan Pehrson (L)

Lina Nordquist (L)

Maria Nilsson (L)

Gulan Avcı (L)

Christer Nylander (L)

Mats Persson (L)

Allan Widman (L)