

Miljödepartementet

Vår referens:
82/2008

103 33 Stockholm

Er referens:
M2008/1040/Mk

Stockholm, 2008-06-13

Remissyttrande

SOU 2008:24, Svensk klimatpolitik, betänkande av Klimatberedningen

Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade förslag. Remissvaret har utarbetats i samarbete med branschorganisationerna inom Svenskt Näringsliv och för mer detaljerade synpunkter hänvisas till respektive organisations svar. Svenskt Näringsliv vill framföra följande synpunkter.

Sammanfattning

- Nationella målsättningar ska utgå ifrån ett internationellt sammanhang och bland de EU-gemensamma målen bör klimatmålet vara överordnat de övriga.
- Långsiktiga mål bör avspeglas i en långsiktig energipolitik som skapar förutsättningar för investeringar i både förnybar energi och befintlig kraftproduktion som finns i Sverige.
- EU:s system för handel med utsläppsrätter är ett viktigt steg i den internationella samverkan som krävs för att minska utsläppen. Bredare internationella överenskommelser måste komma till stånd för att möta utmaningen som klimatförändringen innebär.
- Större utrymme bör ges för användning av flexibla mekanismer som medel för att uppnå minskningsmål. För Sverige är detta ett av de mest kostnadseffektiva sätten att minska utsläppen på.
- Vid beräkning av ett lands utsläpp bör effekterna av import och export inte räknas in, eftersom det i dagsläget saknas användbar data för detta och ger icke-tillförlitliga resultat.
- Åtgärder för utsläppsminskningar bör inte riktas mot specifika sektorer utan bör ske brett och på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Resultatet av de

analyser som utreder samhällsekonomiska konsekvenser av olika åtgärder måste få en tongivande roll i beslut som fattas.

- För att åstadkomma utsläppsminskningar krävs teknisk utveckling och styrmedel. Styrmedel ska vara effektiva, internationellt harmoniserade och samhällsekonomiskt lönsamma för att vara acceptabla för näringslivet.
- Stöd till forskning inom ny teknik bör ges brett snarare än till ett fåtal utvalda teknikområden. Det är också angeläget att underlätta för nya företag inom miljöteknik att bildas och en viktig del i detta är tillgång till riskkapital.
- Transportbehovet i Sverige kommer att kvarstå oavsett om styrmedel införs eller ej och därför bör åtgärder riktas mot att minska just utsläppen, inte själva transporterna.
- Styrmedel för transportsektorn ska utformas utifrån ett konkurrensneutralt globalt perspektiv för näringslivet där såväl företagens kostnader för transporter som energikostnader bör vägas in.
- Den föreslagna omfattande satsningen på järnvägsutbyggnad blir mycket kostsam för samhället. Istället bör breda infrastruktursatsningar genomföras för att skapa förutsättning för effektivare transporter.

Klimatberedningens förslag till mål

EU:s klimatomål bör vara överordnat de övriga målen

Bland de EU-gemensamma målen anser Svenskt Näringsliv att klimatomålet bör vara överordnat de andra målen, som berör förnybarhet och energieffektivisering. På nationell nivå finns också ett flertal mål, såsom temperaturmål, koncentrationsmål, utsläppsmål och inriktningsmål. Svenskt Näringsliv anser att Sveriges mål ska utgå ifrån det internationella sammanhang som vi befinner oss i och som näringslivet verkar inom. Svenskt Näringsliv förespråkar därför att Sveriges koldioxidminskningar sker i den takt som är bestämt inom EU.

Tillräckligt att Sverige uppfyller åtaganden som kommer ur en integrerad europeisk klimatpolitik

Innan internationella förhandlingar är avslutade kan man inte utgå ifrån att EU ska minska sina utsläpp med 30 procent och därför inte heller basera de svenska, nationella målen på detta. Klimatberedningen föreslår att Sverige ska gå före i det internationella klimatarbetet och att målet för utsläppsreduktioner ska vara 38 procent jämfört med 1990 års nivå. Det är svårt att förstå beräkningarna bakom ett sådant nationellt mål eftersom den handlande sektorn inte längre kommer att hanteras nationellt, utan är avhängigt av utformningen av det harmoniserade regelverket för tilldelning av utsläppsrätter. Konsekvensanalysen från Vetenskapliga rådet bedömer att Sverige tar sin del av ansvaret i att begränsa temperaturökningen till 2 grader genom ett nationellt mål på 20-25 procent. Vidare finns det starka nationalekonomiska skäl för att Sverige inte bör åta sig utsläppsminskningar utöver de som kommer ur en integrerad europeisk klimatpolitik. Svenskt Näringsliv stödjer därför inte förslaget om ett nationellt minskningsmål på 38 procent till år 2020, men ställer sig bakom de långsiktiga målsättningarna som Klimatberedningen föreslår.

En konsekvens av att ha olika nationella mål, som i slutänden syftar till att uppnå samma effekt, nämligen att minska utsläppen av växthusgaser och motverka klimatförändringen, är att konflikter kan uppstå mellan de olika målen. Det är därför viktigt att tydliggöra vad som primärt eftersträvas och att möjliggöra koncentrerade och likriktade åtgärder.

Långsiktiga målsättningar kräver långsiktig klimatpolitik och tydliga politiska signaler

Det är positivt att Klimatberedningen föreslår både mycket långsiktiga mål som stäcker sig till slutet av seklet och delmål för den närliggande tidsperioden. Dessa målsättningar måste dock avspeglas i en lika långsiktig energipolitik. Svenskt Näringsliv anser att långsiktig, svensk energipolitik är en förutsättning för att ge förutsägbarhet och incitament till investeringar. Energipolitiken bör även säkra uppbyggnaden av en bred energimix där flera olika kraftslag och tekniker kan bidra till uppfyllandet av klimatmålet. Det är således viktigt att skapa goda förutsättningar för ökad förnybar energi, men även befintlig kraftproduktion har en viktig roll i Sveriges energiförsörjning.

Internationell samverkan i klimatfrågan

EU ETS är ett viktigt steg mot att uppnå utvidgad utsläppshandel

Internationell samverkan i klimatfrågan är mycket viktig för att uppnå ett verkningsfullt och kostnadseffektivt arbete för att minska växthuseffekten. Historiskt sett är systemet för handel med utsläppsrätter inom EU ETS ett viktigt steg mot att förbättra konkurrensvillkoren mellan medlemsstaterna. I kommande klimatförhandlingar är det nödvändigt att uppnå en reell internationell överenskommelse för att få till stånd de större, globala utsläppsminskningar som krävs för att möta klimatutmaningen. En sådan överenskommelse måste baseras på lika spelregler och ett gemensamt koldioxidpris. Harmoniserade bestämmelser är av stor vikt för att skapa rättvisa konkurrensförhållanden och undvika att svenska företag flyttas till andra länder. En strävan efter harmoniserade skatter och andra styrmedel inom EU är ett viktigt arbete som bör fortskrida.

Svenskt Näringsliv ser fördelar ur effektiviseringssynpunkt i att införa auktionering som fördelningsmekanism för EU ETS för de sektorer som inte möter konkurrens utanför EU. Det är rimligt att införa 100 procent auktionering på kraftindustrin med bakgrund i resonemanget kring denna sektors frånvaro av internationell konkurrens samt möjligheten att överföra kostnader till priset på slutprodukten. Ökad press på elpriset uppnås genom förbättrad konkurrens och sänkta inträdeshinder på marknaden samt fortsatt utveckling av elmarknaden.

Till dess att ett tillfredsställande internationellt avtal är på plats måste fri tilldelning enligt benchmarking-metod gälla för sektorer som möter internationell konkurrens.

Sverige har en viktig roll i att verka för internationella överenskommelser och spridning av miljövänlig teknik

Sveriges roll i ett internationellt sammanhang bör vara att verka för att EU ska ha en fortsatt ledande roll i internationella överenskommelser. Sverige har också en viktig uppgift i att sprida ny, miljövänlig teknik, inte minst för att stödja andra länder att minska utsläppen. Utsläppsreducerande åtgärder i utlandet är dessutom mycket kostnadseffektiva i jämförelse med att ytterligare reducera de redan låga, svenska utsläppen, vilket visas i Konjunkturinstitutets konsekvensanalys av Klimatberedningens förslag¹ och i en rapport utförd av McKinsey & Company². Den senare visar att det finns potential för att genom åtgärder i Sverige minska växthusgasutsläpp utanför landets gränser med 11 miljoner ton koldioxidekvivalenter till år 2020 till en kostnad som är under 500 kr per ton. Siffran motsvarar en utsläppsminskning med 16 procent jämfört med år 2005.

Vid användning av biståndsmedel bör även ett utav syftena vara att sprida svensk, tillämpad teknik för tredje världen till utlandet. Detta skapar samtidigt bättre förutsättningar för att nå en internationell överenskommelse. Således anser Svenskt Näringsliv att samverkan mellan näringslivet och de organ som beslutar om bistånd borde öka för att uppnå teknikspridning och förbättrad tillgång till kompetens.

Kommentar till kapitel 4.2 Utsläppen till följd av Sveriges samlade import och produktion i landet för inhemsk konsumtion

Svensk export är viktig för klimatet

Klimatberedningen tar upp en alternativ beräkningsmetod av Sveriges koldioxidutsläpp och visar upp resultat mellan 57 och 109 Mton CO₂. Tankesättet tar sin utgångspunkt i landets samlade konsumtion vilket innebär att utsläpp från produktion av importerade varor läggs till och motsvarande utsläpp från exporten dras ifrån.

Svenskt Näringslivs tolkning av beräkningssättet är att ren, koldioxidsnål produktion utav varor som exporteras inte premieras. Detta skapar felaktiga signaler eftersom svensk produktion har en relativt sett låg koldioxidintensitet och således utgör en nytta för klimatet, jämfört med om produktionen hade skett någon annanstans. Svenskt Näringsliv anser att Sverige kan bidra till det globala klimatarbetet genom att öka exporten av energieffektiva, svensktillverkade produkter och försäljning utav dessa på världsmarknaden. Vidare ger import till Sverige en negativ effekt på utsläppsmätningen, i synnerhet varor från länder med mindre effektiv och utvecklad produktionsteknik.

¹ Konjunkturinstitutet (2008) *En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik*

² McKinsey & Company (2008) *Möjligheter och kostnader för att reducera växthusgasutsläpp i Sverige*

Med bakgrund av ovanstående anser Svenskt Näringsliv att en utvecklad metod skulle kunna lämpa sig om beräkningsgrunden vore utsläpp per capita, men dagens metod är inte lämplig för uppföljning av nationella mål.

Tillgång på tillförlitlig statistik måste utgöra grunden vid utsläppsberäkningar

Författarna till den publikation som refereras till i Klimatberedningens betänkande påvisar själva vissa brister i beräkningsmetodiken, såsom användandet av statistik från avsändarland istället för ursprungsland. Detta innebär att man har använt statistik gällande koldioxidutsläpp från det land som varan skickades ifrån innan det kom till Sverige, istället för statistik från det land där varan faktiskt producerades.

De data som har använts är genomgående av varierande kvalitet då den i många fall är flertalet år gammal eller rentav bristfällig. Författarna påpekar att bättre data behövs göras tillgängligt, framförallt gällande utsläppskoefficienter, och att kommande forskning bör koncentreras till detta.

Med utgångspunkt i ovanstående anser Svenskt Näringsliv att de siffror som redovisas i studien, och således även i Klimatberedningens betänkande inte lämpar sig för andra syften än för jämförelse mellan de fyra olika metoderna och för framtida forskning kring utveckling av beräkningsmetodiken. Svenskt Näringsliv anser att bristerna i nuvarande beräkningsunderlag och i siffrornas tillförlitlighet bör tydliggöras, eftersom det annars kan skapa felaktiga uppfattningar.

Svenskt Näringsliv hyser respekt för den komplexitet det innebär att tilldela varje producerad vara en koldioxidmängd som följer med varan ända till det land där den konsumeras. Det rent praktiska arbetet med att ta fram statistiskt underlag till beräkning av klimatutsläpp från import är en massiv och mycket tidskrävande insats. Därutöver krävs globala överenskommanden om hur statistiken ska föras, mätas och samlas in för att beräkningarna över huvud taget ska vara meningsfulla. Med tanke på de ofördelaktiga effekter detta beräkningssätt har på globalisering är Svenskt Näringsliv ytterst tveksamma till nyttan utav en sådan satsning.

Klimatberedningens handlingsplan

Breda och kostnadseffektiva utsläppsminskningar förespråkas

I den handlingsplan som Klimatberedningen presenterar i sitt betänkande pekas industri- och transportsektorn ut som de områden inom vilka det kan göras ytterligare utsläppsminskningar av betydande omfattning. Svenskt Näringsliv vill poängtera att det inom svensk industri enbart finns små möjligheter att ytterligare minska de redan låga utsläppen. Vidare läggs oproportionerligt stor vikt vid utsläppsminskningar inom transportsektorn. Att skilja ut en enskild sektor och lägga så stort fokus på möjliga åtgärder inom denna, innebär risk för att gå miste om potential på många andra håll. En annan risk är att alltför riktade utsläppsminskningar inte är samhällsekonomiskt försvarbara och därför vill Svenskt Näringsliv förespråka breda, harmoniserade insatser som ger största möjliga utsläppsminskning relativt kostnaden. Näringslivet välkomnar därför ingående konsekvens- och kostnadsanalyser av

Klimatberedningens förslag och har själva anlitat konsultföretaget McKinsey & Company för att utreda kostnader för växthusgasminskningar.

Åtgärder som ger stora utsläppsminskningar relativt kostnaden bör prioriteras

McKinsey's analys³ av kostnader för att reducera Sveriges växthusgasutsläpp visar att de största utsläppsminskningarna som kan göras inom den icke-handlande sektorn till en kostnad som är mindre än 500 kr/ton koldioxidekvivalenter är fordonseffektivisering, minskat kväveläckage i jordbruket och energieffektivisering av byggnader. Det är mycket påtagligt att en ökning av andelen biodrivmedel från 10 procent till 17 procent inte ger stor effekt på utsläppen. Inte heller de åtgärder som kostar uppåt 2000 kr/ton koldioxidekvivalenter gör stor skillnad i slutänden. Svenskt Näringsliv vill understryka att de mest ekonomiskt effektiva minskningsåtgärderna ska prioriteras, inte åtgärder som tillhör en viss sektor.

Konjunkturinstitutets analys⁴ pekar tydligt ut ekonomiskt effektiva respektive ineffektiva klimatåtgärder. Bland de ineffektiva åtgärderna tar Konjunkturinstitutet upp kilometerskatt för tunga lastbilstransporter samt den föreslagna utbyggnaden av järnvägskapaciteten. Dessa förslag kommenteras vidare under rubriken *Transporter*. Investeringsstöd till förnybar energi kan inte motiveras då de inte är kostnadseffektiva och dessutom redan gynnas av koldioxidskatten. Ifall investeringsbidrag kvarstår som stöd anser Svenskt Näringsliv att den nuvarande utformningen med brett klimatinvesteringsstöd är bättre eftersom all teknikutveckling och bolagsbildning inom detta område bör uppmuntras lika mycket. Att välja ut ett fåtal sektorer som mottagare av investeringsstödet minskar riskspridning och möjligheten att utveckla intressant potential som finns utanför dessa utvalda områden. Hur de prioriterade åtgärdsområden har valts ut är oklart, men Svenskt Näringsliv vill med hänvisning till McKinsey-rapporten⁵ lyfta fram koldioxidinfångning och lagring samt eldrivna plug-in hybridbilar som två strategiskt viktiga teknikområden.

De åtgärder som ger stora utsläppsminskningar i förhållande till kostnaden är främst minskningar i utlandet, dvs. flexibla mekanismer. Det är högst motiverat att fortsätta med dessa åtgärder för att få största möjliga klimateffekt per satsad krona. Svenskt Näringsliv menar därför att möjligheten att genomföra CDM/JI-insatser bör utökas och ser positivt på att Klimatberedningen delar denna inställning. (Se även stycket under rubriken *Sverige har en viktig roll i att verka för internationella överenskommelser och spridning av miljövänlig teknik.*)

Klimatberedningen föreslår en höjning av koldioxidskatten för industri i den icke-handlande sektorn, samt för jord- och skogsbruket, genom att minska den nedsättning av koldioxidskatten som gäller idag. Detta bedöms av Klimatberedningen som en kostnadseffektiv åtgärd. Från Svenskt Näringslivs sida är det dock viktigt att påpeka

³ McKinsey & Company (2008) *Möjligheter och kostnader för att reducera växthusgasutsläpp i Sverige*

⁴ Konjunkturinstitutet (2008) *En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik*

⁵ McKinsey & Company (2008) *Möjligheter och kostnader för att reducera växthusgasutsläpp i Sverige*

att vissa delar av industrin i den icke-handlande sektorn utsätts för internationell konkurrens. Därför är en förutsättning för en sådan förändring att företag ges möjlighet till nedsättning, exempelvis via PFE-program.

Tvärsektoriella styrmedel

Sverige bör fortsätta sträva efter internationellt harmoniserade styrmedel och överenskommelser

Svenskt Näringsliv vill framhålla vikten av att styrmedel utformas brett och att de är internationellt harmoniserade för att skapa konkurrensneutralitet för näringslivet. Därför är det viktigt att Sverige fortsätter att sträva efter internationellt harmoniserade styrmedel och överenskommelser. Styrmedel måste också utformas på ett sätt som gör dem så samhällsekonomiskt lönsamma som möjligt och det är fördelaktigt att undvika byråkrati och ökad administrativ börda för företagen genom att använda sig utav befintliga styrmedelssystem. För verksamheter som ingår i EU ETS föreslås ytterligare reducerad koldioxidskatt vilket är positivt eftersom det är av stor vikt att konkurrensutsatt industri inte lämnar Sverige till följd av försämrad relativ konkurrenskraft.

Energieffektivisering sker ständigt inom industrin eftersom det innebär resurseffektivisering

PFE-programmet är positivt och har gett resultat och Svenskt Näringsliv ser därför positivt på Klimatberedningens förslag om att programmet ska förlängas och utvecklas. Den föreslagna utvidgningen till att omfatta andra branscher och energislag än de nuvarande är också bra. Det är viktigt att notera att de största skillnaderna för energieffektivitet i svensk industri uppnås vid nyinvestering, vilket stimuleras av ett bra näringslivsklimat och effektiva tillståndprocesser. Ett införande av vita certifikat är inte en åtgärd som Svenskt Näringsliv bedömer som verksam för att uppnå effektivisering inom industrin, utan anser att effektiviseringsåtgärder ständigt sker eftersom det innebär resursbesparingar. Den byråkratiskt och administrativt tunga insats som krävs för att få till stånd ett fungerande system för vita certifikat vägs sannolikt inte upp utav nytta med styrmedlet.

Svensk teknikutveckling på klimatområdet

Forskning och teknikutveckling ska uppmuntras och ges finansiellt stöd, men snarare än att välja ut ett fåtal nyckelområden inom cleantech bör forskningsstöd stimulera innovationer på bred front. Tillgång till riskkapital kommer dock att ha en avgörande roll och naturliga kontaktvägar för investerare och miljöteknikbolag i tidigt utvecklingsstadium behöver skapas.

Transporter

Styrmedel för transportsektorn ska utformas utifrån ett konkurrensneutralt globalt perspektiv

På samma sätt som flygtransporter kommer att inkluderas i handelssystemet efter 2012 bör sjöfart och vägtransporter omfattas av ett gemensamt internationellt avtal i framtiden. Ett styrmedel för transportsektorn måste utformas utifrån ett globalt perspektiv för att vara konkurrensneutralt för industrin, eftersom transporter utav naturen är internationella. Klimatberedningen förespråkar att sjöfart och vägtransporter bör ingå i EU ETS, men att konsekvenserna av detta behöver utredas.

Konsekvenserna av olika ekonomiska styrmedel för vägtransporter har analyserats inom Svenskt Näringsliv, såväl de direkta effekterna (transportkostnaderna) som de indirekta effekterna (påverkan på utsläppsrätter och elpriseffekter). Studien visar att det mest effektiva styrmedlet utifrån ett konkurrens- och effektivitetsperspektiv är ett genuint globalt handelssystem. Alternativt kan också ett system utformas genom länkning mellan flera regionala handelssystem som omfattar relevanta konkurrerande marknader och utökad användning av flexibla mekanismer. Principen bör vara att styrmedel för transportsektorn ska utformas utifrån ett konkurrensneutralt globalt perspektiv för näringslivet där såväl företagens kostnader för transporter som energikostnader bör vägas in. Om inte styrmedel för transporter kan utformas på något av dessa sätt bör de ekonomiska styrmedel som då kan bli aktuella för vägtransportsektorn harmoniseras inom EU. Förslaget om en ensidig svensk höjning av drivmedelsskatten med 70 öre rymmer därför illa och är enligt Konjunkturinstitutets analys⁶ inte kostnadseffektivt.

Transportbehov kommer alltid att bestå i ett välfärdssamhälle

Klimatberedningens betänkande har lagt stor vikt vid utsläppsminskningar inom transportsektorn. Svenskt Näringsliv vill understryka att åtgärder måste göras i syfte att minska just utsläppen, inte transporter i sig. McKinsey & Company's studie visar att effektivisering och teknisk utveckling i transportsektorn ger en långsiktig utsläppsminskning i absoluta tal framåt år 2020-2030, trots fortsatt ökad efterfrågan på transporter.

Godstransporter på väg är en viktig byggsten i det svenska välfärdssamhället och näringslivet. Av denna anledning är förslaget om införande av kilometerskatt olämpligt, eftersom det sällan finns några alternativ i Sverige än att transportera gods med lastbil. Ett sådant styrmedel är enbart ett tänkbart alternativ ifall det införs harmoniserat inom EU, eftersom det då inte skulle utgöra ett hot mot konkurrenskraften. Vid ett införande eller förändring utav ett befintligt styrmedel i transportsektorn måste hänsyn tas till att transportbehovet i näringslivet kvarstår och att få alternativ finns och dessutom måste förutsättningar för effektivisering skapas genom infrastruktursatsningar i motsvarande grad. Kilometerskatt kan dessutom inte anses vara ett styrmedel för klimatet, utan är snarare ett sätt att internalisera andra

⁶ Konjunkturinstitutet (2008) *En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik*

miljöskadliga utsläpp. Även samhällsekonomiskt är kilometerskatt mindre bra enligt Konjunkturinstitutets analys⁷.

Breda infrastruktursatsningar istället för massiv järnvägsutbyggnad

Beträffande förslaget om att öka järnvägskapaciteten med 50 procent måste en skillnad göras mellan de samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler och frågan om att minska koldioxidutsläppen. Gällande det senare problemet är Svenskt Näringsliv av uppfattningen att lösningen ligger i breda teknikneutrala styrmedel och inte i riktade tekniksatsningar, exempelvis på järnväg. Enligt Konjunkturinstitutets analys är detta förslag mycket ineffektivt, då större utsläppsminskningar kan nås till en lägre kostnad. Således kan inte satsningen på tåg motiveras utifrån ett klimatperspektiv. Kan däremot en järnvägsinvestering motiveras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv så ska den naturligtvis genomföras. Investeringar behöver dessutom göras för underhåll av vägar och undanröjande av flaskhalsar och för förbättrad intermodalitet. Sammantaget handlar det om infrastruktursatsningar av mycket omfattande karaktär som dessutom måste genomföras på mycket kort tid, nämligen innan år 2020. Rimligheten i att inom denna tidshorisont hinna realisera investeringar och åtgärder måste ifrågasättas. En förutsättning för att det ska vara möjligt är att tillståndsprocesser effektiviseras genom genomgripande strukturella förändringar i miljöbalken och dess gränssnitt mot PBL.

Övrigt

Kolsänkor

Näringslivet är enigt med Klimatberedningen om kolsänkornas betydelse för klimatet och anser att det är av stor vikt att möjligheterna till åtgärder som främjar bevarandet av dessa utreds omgående. Likaså är det angeläget att kolsänkorna får en plats i arbetet mot nationella och internationella klimatmål. Avskogning i tropiska områden utgör ett allvarligt hot mot klimatet. Svenskt skogsbruk kan här fungera som en viktig källa till kunskap eftersom det bedrivs med moderna och miljömässiga metoder.

Svenskt Näringsliv

Annika Lundius

Birgitta Resvik

⁷ Konjunkturinstitutet (2008) *En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik*