



Drive Sweden Policy Lab 2021/22  
Cilli Sobiech & Kristina Andersson  
2022-08-12

With support from

VINNOVA

Swedish Energy Agency

FORMAS

Strategic innovation programmes

## Innehållsförteckning

<b>1. SAMMANFATTNING .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ENGLISH SUMMARY .....</b>	<b>2</b>
<b>3. BAKGRUND .....</b>	<b>3</b>
<b>4. OM PROJEKTET .....</b>	<b>4</b>
4.1 SYFTE .....	4
4.2 MÅL .....	5
4.3 PROJEKT PERIOD .....	5
4.4 DELTAGANDE PARTER .....	5
<b>5. METOD OCH AKTIVITETER .....</b>	<b>5</b>
<b>6. RESULTAT OCH LEVERANSER .....</b>	<b>6</b>
<b>7. SLUTSATSER, LÄRDOMAR OCH NÄSTA STEG .....</b>	<b>6</b>
<b>8. SPRIDNING OCH PUBLIKATIONER .....</b>	<b>6</b>

## 1. Sammanfattning

Projektet Drive Sweden Policy lab (DSPL) har arbetat med två olika dimensioner. Den första dimensionen handlar om att hitta nya sätt att arbeta med regelverksinnovation. Den andra dimensionen handlar om att arbeta med faktiska utmaningar som projektparterna har kopplat till policy och regelverk.

DSPL utformades med en öppen design så att nya projektparter och nya utmaningar allt eftersom skulle kunna lyftas till projektet. Under åren 2021/22 har vi undersökt fem olika case inom ramen av projektet Drive Sweden Policy Lab. Tillsammans med aktörer från delningsekonomin lyfte vi fram i case 1 hur ett enklare och modernare skattesystem för delningsekonomin kunde utformas. Inom case 2 och case 3 analyserade vi potentialen av buss- och trafikkamerabevakning inom kollektivtrafik genom att identifiera och demonstrera nya användningsfall för effektivare trafikmonitorering. I ett samlat grepp identifierade olika aktörer inom case 4 utmaningar, möjligheter och lösningar angående dagens regelverk för utformningen av trafikregler. Vidare identifierade aktörerna i case 5 utmaningar, möjligheter och lösningar angående "biluthyrningsregelverket", samt vissa andra författningar. Användningen av policy lab metodiken möjliggör att tillsammans med berörda aktörer ha analyserat utmaningen utifrån existerande regelverk, anordnat workshops med olika intressenter och arbetsmöten med experter. Resultatet från alla case har beskrivits mer omfattande i delrapporter som återfinns sist i denna rapport.

Projektet har genomförts som enskilda Policy Lab där vi samlat olika aktörer runt en gemensam utmaning för att öka sin kunskap om hur de existerande regelverken stöttar och hindrar marknadsinförandet av ny teknik och nya tjänster. Det skapar också bättre förutsättningar för aktörerna att hantera kommande utmaningar i gränslandet mellan innovation och lagstiftning.

## 2. English summary

The Drive Sweden Policy Lab (DSPL) project has worked with two different dimensions. The first dimension is about finding new ways of working with regulatory innovation. The second dimension is about working with actual challenges that the project parties have identified with regards to policy and regulations.

DSPL was created with an open design so that new project partners and new challenges could be brought to the project over time. During the years 2021/22, we have investigated five different cases within the framework of the Drive Sweden Policy Lab project. Together with actors from the sharing economy, we highlighted in case 1 how a simpler and more modern tax system for the sharing economy could be designed. In case 2 and case 3, we analyzed the potential of bus and traffic camera surveillance in public transport by identifying and demonstrating new use cases for more efficient traffic monitoring. In a collective approach, different actors within case 4 identified challenges, opportunities and

solutions regarding today's regulations for the design of traffic rules. Furthermore, the actors in case 5 identified challenges, opportunities and solutions regarding the "car rental regulations", as well as some other statutes. The use of the policy lab methodology makes it possible to analyze the challenge based on existing regulations together with relevant actors, organize workshops with various stakeholders and experts. The results from the different cases have been described more comprehensively in designated reports that can be found at the end of this report.

The project has been implemented as a Policy Lab where we gathered different stakeholders around a challenge to increase their knowledge of how the existing regulations support and hinder the market introduction of new technology and new services. Creating better conditions among stakeholders to handle future challenges in the borderland between innovation and legislation.

### 3. Bakgrund

DSPL kom till som ett sätt att lösa ett antal utmaningar kopplade till policy och regelverk för att fortare skapa framtidens mobilitetssystem för människor och gods.

En utmaning handlar om att det måste finnas en balans i innovationsförmågan. För att en innovation ska vara i balans krävs i regel tre saker. För det första behöver innovationen vara möjlig att genomföra dvs. vi kan t.ex. tekniskt bygga innovationen. För det andra behöver innovationen vara önskvärd hos användare/kunder dvs. det måste finnas en efterfråga på innovationen. För det tredje måste innovationen ha överlevnadsförmåga/livskraft. I denna del ligger fokus på affärsmodell och regelverk. Det måste vara möjligt att tjäna pengar på innovationen, men om innovationen är förbjuden finns ingen marknad och därmed ingen livskraft för innovationen. Om de tre delarna kan förenas i innovationen uppstår en s.k. "sweet spot" och sannolikheten för framgång ökar för innovationen. Om däremot de tre delarna inte förenas i innovationen uppstår det obalans och innovationen kommer inte att flyga. Policy Lab behövs för att kunna skapa balans i innovationsförmågan och därmed accelerera innovationer för att nå samhällsmålen. Det räcker alltså inte bara med att genomföra ett teknikprojekt för att innovationen ska flyga utan Policy Lab behöver erbjudas till andra pågående projekt inom Drive Sweden s.k. systerprojekt. Projektet skapades för att stötta systerprojekt som träffat på regulatoriska utmaningar.

Policy Lab, som idé, har sitt ursprung i frågan "Kan man arbeta med policy och regelverksutveckling på ett bättre sätt än idag?". Varför frågan ställs har att göra med att verkligheten blir allt mer rörlig, komplex och svår greppbar, vilket i sin tur leder till att nya verktyg/metoder behöver utvecklas för att möta och lösa viktiga samhällsutmaningar. Förändringstakten går också allt snabbare och inte alltid i takt t.ex. går teknikutvecklingen i regel fortare än traditionell regelverksutveckling. Hur ska vi kunna dra nytta av den snabba teknikutvecklingen på ett bra sätt för att ställa om till en mer hållbar värld? Det finns också en önskan att komma bort ifrån silo-tänkandet och istället öka förutsättningarna för kunskapsutbyte/samverkan över domängränser och professioner. Det handlar också om tillit till samhället/ömsesidigt förtroende och transparens. Hur ska medborgare/användare komma till tals i processen och bli mer involverade för att styra utvecklingen utifrån sina

behov och förutsättningar och på så sätt skapa ett mervärde? Det finns också ett fokus inom offentlig förvaltning på att inte göra fel istället för att ha ett fokus på att göra rätt. Tänk om vi gemensamt vågade prova och lära av varandras misstag och framsteg. I förlängningen finns också en önskan att testa ett regelverk i förväg för att upptäcka icke önskvärda effekter.

Sammanfattningsvis finns det en önskan av att åstadkomma en process för att snabbare identifiera problem samt åstadkomma problemlösning på ett inkluderande sätt (dvs. involvera många aktörer). Förhoppningen är att Policy Lab ska kunna göra just detta. I detta projekt har ett antal av Drive Swedens medlemmar ingått som projektparter. På så sätt har ett aktörsövergripande arbete skapats mellan näringsliv, myndigheter och akademi för att fortare nå de transportpolitiska målen.

## 4. Om projektet

### 4.1 Syfte

DSPL 2021/22 utformades för att vara ett öppet projekt där projektparter kunde ansluta allt eftersom och nya legala utmaningar lyftas till projektet. Genom detta kunde fler av Drive Swedens medlemmar ansluta till policy-arbetet om de såg liknande eller ytterligare frågor utifrån sin egen verksamhet. För att möjliggöra en sådan lösning blev varje policy-fråga ett eget arbetspaket inom Drive Sweden Policy Lab 2021/22 med sin egen budget.

Under projekttiden har fem olika legala utmaningar lyfts till projektet från projektparter och som utgjort varsitt arbetspaket i projektet. Syfte med den olika case var följande:

Case 1 - öka kunskapen om hantering av beskattning inom den delen av delningsekonomin där privatpersoner hyr ut lösa saker, bl.a. fordon, inom dagens regelverk samt att konkretisera behov av utveckling av regelverken

Case 2 - reda ut policyutmaningar av kameramonitorering i kollektivtrafiken för att öka säkerheten för allmänheten och användning och data för ett mer hållbart, effektivare och uppkopplat samhälle

Case 3 - reda ut policyutmaningar kring trafikkameror för att öka säkerheten för allmänheten och användning av data för ett mer hållbart, effektivare och uppkopplat samhälle

Case 4 - identifiera utmaningar, möjligheter och lösningar angående dagens regelverk för utformningen av trafikregler samt att bedöma konsekvenser av alternativen

Case 5 - sänka tröskeln för yrkesmässiga aktörer att dela oanvända fordon på kvällar och helger för att minska behovet av egen bil hos privatpersoner genom att identifiera möjligheter och lösningar angående "biluthyrningsregelverket"

I denna rapport avrapporteras vad vi lärt om projektmetoden som sådan. I delrapporter som återfinns som bilaga till denna rapport redovisas vad vi lärt oss om respektive spår.

## 4.2 Mål

Projektets mål var att erbjuda policy lab åt Drive Sweden's medlemmar och hjälpa dessa framåt med sina utmaningar, vilket vi också uppnått.

Vilka målen var för de enskilda frågorna som lyftes till policy labbet framgår av respektive delrapport. I delrapporterna framgår också vilka lärdomar och generella råd vi vill förmedla till Drive Swedens medlemmar.

## 4.3 Projekt period

Projektet pågick under tiden februari 2021 till och med augusti 2022. Case 4 förlängs till 2022-12-31.

## 4.4 Deltagande parter

RISE har varit projektledare. I projektet har följande parter ingått utöver RISE:

Case 1 - GoMore Sverige, Flexidrive Sverige AB (SnappCar), Heapsters AB (Heap), Hygglo AB, Coneeds AB (ihopa), Ezeride AB, Region Stockholm (Trafikförvaltningen), Barkarby Science AB

Case 2 - Nobina Technology AB, Univrses AB, Trafikverket, Järfälla kommun, Region Stockholm (Trafikförvaltningen), Barkarby Science AB

Case 3 - Nobina Technology AB, Observit AB, Trafikverket, Järfälla kommun, Region Stockholm (Trafikförvaltningen) Barkarby Science AB

Case 4 - Trafikverket, Adtollo AB, Sokigo AB, Norconsult Astando Aktiebolag, KP Kostnads- och Planeringssystem Aktiebolag, Triona AB, HERE Europé B.V., TomTom International, Einride AB

Referensgrupp: Bil Sweden, Univrses, Volvo Cars, Volvo Group, HAVI, SKR, Kommuner: Stockholm, Göteborg, Uppsala, Gävle, Malmö, Sundbyberg, Västerås, Borås, Sandviken, etc., Länsstyrelsen Värmland, VTI, Skogsforsk, Transportstyrelsen, Lantmäteriet, Försvarsmakten, Vegvesen (NO)

Case 5 - Aktiebolaget Skövdebostäder, Ezeride AB

Referensgrupp: Sveriges Allmännytt, Transportstyrelsen, Komet och Skövde kommun

## 5. Metod och aktiviteter

Vilka metoder och aktiviteter vi genomfört framgår av respektive delrapport.

## 6. Resultat och leveranser

Projektet levererar utifrån två led. Det första ledet handlar om Policy Lab som projektform. Projektet har testat att arbeta utifrån ett nytt koncept med öppen design, vilket är ett nytt sätt att organisera projekt för att möta regulatoriska utmaningar i teknik-fokuserade utvecklingsprojekt. Resultatet är att den öppna designen fungerar och att det finns ett intresse från Drive Swedens övriga projekt och medlemmar att samarbeta med Policy Lab.

Genom Policy Lab kan aktörerna på den svenska marknaden öka sin kunskap om hur de existerande regelverken stöttar och hindrar marknadsinförandet av ny teknik och nya tjänster inom Drive Swedens intresseområde. Därigenom syftar projektet till att stärka Sveriges innovationskraft genom att säkerställa en laglig teknik- och tjänsteutveckling för att på så sätt föra fram Sverige som en attraktiv marknad för innovation hos internationella aktörer.

Genom workshop-formatet ges också de olika aktörerna möjligheten att träffas på en neutral plats för att byta erfarenheter och perspektiv. Det i sin tur skapar förståelse för den andre och ger utrymme för nya konstellationer och nätverk. Med en ökad kunskap och nya färdigheter kring Policy Lab-metoden bland de svenska aktörerna skapas också bättre förutsättningar att hantera kommande utmaningar i gränslandet mellan innovation och lagstiftning.

Projektet har också levererat resultat hänförliga till de olika frågorna, som har lyfts till projektet. Varje case har resulterat i en delrapport som återfinns som bilaga till denna slutrapport.

## 7. Slutsatser, lärdomar och nästa steg

Policy Lab är intressant för Drive Swedens medlemmar att engagera sig i. Det finns en ökad efterfrågan på dess tjänster och fler medlemmar som har angett intresset om en fortsättning på projektet under 2023–2024. I övrigt framgår våra lärdomar etc. av de delrapporter som är ett resultat av projektet. Alla delrapporter visar på resultat som är användbara för nya projekt. Delrapporten om case 4 kommer att spridas genom Drive Sweden på slutet av året 2022.

## 8. Spridning och publikationer

De olika spåren redovisas i delrapporter som återfinns som bilagor till denna rapport. De ingår i RISE rapportserie och kommer vara sökbara på Diva-portalen.

Under projektets gång har vi berättat om våra slutsatser t.ex. för fordonstillverkare, kommuner, myndigheter och föreningar på mindre och större event. Vi sprider projektets



resultat genom att delta på konferenser etc. för att sprida resultatet vidare. Vi berättar gärna om våra delprojekt i DriveSweden sammanhang.

Länk till [Drive Sweden Policy Lab](#) 2021/22 beskrivning på RISE webbsidan.

#### **Delrapport case 1:**

Thidevall, Niklas & Schnurr, Maria: *Modernare och enklare skattesystem för privat bildning*. RISE Rapport 2021:77.

[Modernare och enklare skattesystem för privat bildning \(diva-portal.org\)](#)

#### **Delrapport case 2 och 3:**

Sobiech, Cilli & Andersson, Kristina: *Möjligheter och hinder för användning av kameror i busstrafik*. RISE Rapport 2022:101.

[Möjligheter och hinder för användning av kameror i busstrafik \(diva-portal.org\)](#)

#### **Dispensansökan om undantag från biluthyrningsregelverket i case 5:**

Tillgänglig via RISE webbsidan av [Drive Sweden Policy Lab](#)



**Published by – Cilli Sobiech  
& Kristina Andersson (RISE)**

**Drive Sweden** is one of the Swedish government's seventeen Strategic Innovation Programs (SIPs)- Drive Sweden consists of partners from academia, industry and society and together we address the challenges connected to the next generation mobility system for people and goods. The SIPs are funded by the Swedish Innovation Agency Vinnova, the Swedish Research Council Formas and the Swedish Energy Agency. Drive Sweden is hosted by Lindholmen Science Park AB.