

Handläggare:  
Camilla Jönsson  
08-214931  
Camilla.jonsson@ssnf.org

2015-02-23

Remissvar  
PTS/Dnr: 14-13006

Post- och Telestyrelsen, PTS  
Dnr. 14-13006  
[pts@pts.se](mailto:pts@pts.se)

## Yttrande - PTS föreskrifter om krav på driftsäkerhet

### Svenska stadsnätetsföreningen

Svenska Stadsnätetsföreningen är en bransch- och intresseorganisation som organiserar 155 stadsnät och 117 leverantörer av tjänster och utrustning inom bredbandsområdet. Föreningen företräder därmed en absolut majoritet av de aktörer som aktivt investerar i ny modern infrastruktur för bredband i Sverige.

Svenska Stadsnätetsföreningen verkar för öppna stadsnät, en modell som har varit mycket framgångsrik. Modellen öppna nät innebär att stadsnätet bär ansvaret för det öppna nätet, skall säkerställa att lika och icke-diskriminerande villkor efterlevs och ska säkerställa god konkurrens i nätet. Vilka infrastrukturprodukter som stadsnäten väljer att ha i sin portfölj är upp till respektive stadsnät. Men tjänsteleverantörerna och operatörerna är beroende av stadsnätets förmåga att kunna leverera det de efterfrågar.

### Sammanfattning

Stadsnätetsföreningen anser att det är bra med hög driftsäkerhet. Tillsammans med PTS har Stadsnätetsföreningen utbildat många stadsnät om driftsäkerhet. Stadsnätetsföreningen kommer också med anledning av denna remiss att intensifiera arbetet med stadsnäten och driftsäkerhet.

Stadsnätetsföreningen anser att PTS far iväg i sin iver att skapa hög driftsäkerhet. Förslagen i föreskriften innebär korta tidsaspekter och kommer bli mycket kostnadsdrivande. Något som kommer att leda till utslagna stadsnät, kraftigt höjda konsumentpriser samt en minskad konkurrens.

Det tar tid och resurser att investera och skapa processer samt rutiner för att nå de krav som PTS ställer. Krav på investeringar i driftsäkerhet enligt föreskriften, både när det gäller de hårda och mjuka kraven, kommer att vara mycket kostnadsdrivande och kännbara för stadsnäten. Det finns också en risk att stadsnät kommer att bli utslagna. Ett litet stadsnät har ingen stor bas för att fördela sina kostnader och har inte heller stora personella resurser. Ett kommunalt stadsnät begränsas också till att vara verksamma inom sin egen kommun och har därför färre möjligheter att organisatoriskt samarbeta med andra stadsnät.

Stadsnäten är underleverantörer av infrastrukturprodukter. Det innebär att stadsnäten levererar den infrastrukturprodukt som marknaden efterfrågar och har betalningsvilja för. Det borde vara marknaden som efterfrågar högre driftsäkerhet, inte PTS.

---

#### Svenska Stadsnätetsföreningen

Holländargatan 17  
111 60 Stockholm Sweden  
E-post: kansli@ssnf.org

Org.nr: 556676-6076  
Tel: 08-21 49 30  
<http://www.ssnf.org>

Föreskriften innehåller alldeles för detaljerade krav på hur en viss nätssäkerhetsnivå ska uppnås. Det är inte lämpligt att ställa detaljerade krav på *hur* en viss nivå ska uppnås eftersom PTS förespråkar teknikneutralitet och ställer krav på en marknad i snabb utveckling. Det är bättre om PTS istället ställer krav på en miniminivå när det gäller driftsäkerhet. Vi föreslår därför att PTS arbetar om föreskriften.

### Vad eller Hur modell?

PTS har valt att utforma en föreskrift efter *vad* som ska uppnås. En mycket bra inriktning och ambition. Föreskriften innehåller, trots den goda ambitionen, detaljerade krav på hur en viss nätssäkerhetsnivå ska uppnås. Det är inte lämpligt att ställa detaljerade krav på *hur* en viss nivå ska uppnås eftersom PTS förespråkar teknikneutralitet. Det är bättre att PTS håller sig till *vad* som ska uppnås och låta branschen sköta *hur* de når uppställda krav.

*”Incidenthanteringsprocesserna ska utgå från etablerad standard på området och ska, enligt kravet på övergripande driftsäkerhetsarbete, vara dokumenterade och kända av den personal som berörs av dem. Exempel på etablerade standarder på området är ISO/IEC 27002 och ISO/IEC 27035. Sidan 40.”*

*”Tillhandahållarna ska vidare ha dokumenterat vid vilka tidpunkter och situationer som riskanalyserna ska genomföras och ska, vid genomförandet av riskanalyserna tillämpa en process som utgår från etablerad standard, t.ex. ISO 31000. Processen ska vara dokumenterad enligt kravet på övergripande driftsäkerhetsarbete. Slutligen ska även de genomförda riskanalyserna dokumenteras.” Sidan 34.*

Det är vår uppfattning att många av dessa detaljerade *hur*-krav kommer att bli mycket kostnadsdrivande för stadsnäten och branschen. Standarder som tas upp är exempelvis ISO 31000, 27002 samt 27035 är unika och gjorda primärt för stora organisationer. Det är kostnadsdrivande och mycket resurskrävande i införandefas samt i förvaltningsfasen, vilket är en utmaning för mindre organisationer. Att hänvisa till unika standarder begränsar utrymmet att införa *vad*-kraven på ett mer flexibelt förhållningssätt. Många av stadsnäten, som PTS problematiserar, är i karaktären små och har svårt att kunna leva upp till en sådan standard inom den tid som PTS sätter upp i sin tidsplan.

### Dygnet runt

Stadsnätetsföreningen delar PTS uppfattning om att driftsäkerheten måste säkras och garanteras för konsumenterna och att det i vissa fall behövs en jourverksamhet. Men som PTS konstaterar i sin utredning finns det små stadsnät som överhuvudtaget inte har någon 365/24/7 felanmälan. Det finns inte något om jourverksamhet i vårt framtagna standardavtal mellan tjänsteleverantörer och stadsnät. Skälet är enkelt. Branschen har inte efterfrågat det till konsumentrelaterade tjänster, mycket baserat på en bristande betalningsvilja i alla led.

Självklart ska konsumenten få en bra upplevelse. Men egentligen anser Stadsnätetsföreningen att den nivå som konsumenten väljer att ha på sin tjänst borde vara upp till marknaden att paketera och konkurrera om. Det bör inte PTS ställa krav på.

När det gäller stora företagskunder, operatörer, sjukhus, välfärdstjänster etc. finns det en efterfrågan på dygnet runt jour och på höga SLA-nivåer. För dessa affärer tas offerter fram. Nödvändiga investeringar görs och kunden betalar vad det kostar. Det viktiga är att det paketeras och säljs utifrån kundens behov. Det är alltså upp till marknaden att i sina avtal säkerställa att infrastrukturprodukten är robust och driftsäker.

## Åtgärdas inom 12 timmar

Alla stadsnät har en D- eller C-nod i sitt nät som huvudnod/er där mer eller mindre all trafik passerar. Därför kommer stadsnäten att behöva kunna uppfylla kraven som gäller för dessa noder. Det är kostnadsdrivande eftersom det kräver resurser för att klara av att ha åtgärdat felet inom 12 timmar oavsett karaktär.

Enligt Stadsnätetsföreningens senaste undersökning kan inte 13 procent av stadsnäten genomföra en **felsökning** inom 24 timmar (dygnet runt alla dagar). Endast 76 procent av stadsnäten kan genomföra en felsökning inom fyra timmar (dygnet runt alla dagar).

För att möta kravet kommer stadsnät att behöva investera i en jourverksamhet som är mycket kostsam för ett litet stadsnät som karaktäriseras av få anställda. Att bygga upp en sådan funktion behöver planeras och budgeteras. Det kan också vara frågan om att det ska upphandlas och det tar tid. Skälet till att en del stadsnät inte har haft denna funktion tidigare är bland annat för att det inte efterfrågats i deras marknadsområde.

## Påverkan och effekter

Stadsnäten har svårt att genomföra nödvändiga investeringar inom den korta tid och till dessa krav som PTS lägger fram. Visserligen har PTS och Stadsnätetsföreningen genomfört informationskampanjer inom området och fått stadsnäten att förstå vitsen med ett kontinuerligt driftsäkerhetsarbete, men det finns fortfarande brister som PTS lyfter fram.

Alla kostnaderna som är förknippat med föreskriften kommer att läggas på konsumenterna. Stadsnäten är underleverantör av infrastrukturprodukter i alla led och alla investeringar som stadsnäten måste göra i både mjuka och hårda krav kommer att innebära högre priser för grossistkunderna och tjänsteleverantörerna som i sin tur måste höja sitt pris gentemot konsument. Vår bedömning är att priserna kommer att öka kraftigt, bara för stadsnätens vidkommande, upp emot 30 procent.

Det tar tid och resurser att investera upp sig till de krav som PTS ställer. Krav på investeringar i driftsäkerhet enligt föreskriften, både när det gäller de hårda och mjuka kraven, kommer att vara mycket kostnadsdrivande och kännbara för stadsnäten. Det finns en risk att stadsnät kommer att bli utslagna. Ett litet stadsnät har ingen stor bas för att fördela sina kostnader och har inte heller stora personella resurser. Kommunala stadsnät begränsas till att vara verksamma inom sin egen kommun och har därför mindre möjligheter att organisatoriskt samarbeta med andra stadsnät.

Ett kommunalt stadsnät som vill ha hjälp med driftsäkerhet, jourverksamhet, etc. för att möta upp PTS krav från ett annat större stadsnät möter lagliga hinder pga av konkurrenslagen. Men det finns en möjlighet och det är att stadsnäten bildar ett kommunalförbund eller ett gemensamt driftbolag tillsammans med sin grannkommun. Det är tidsödande och kräver samstämmiga politiska beslut i varje kommun eftersom det är fråga om stora verksamhetsförändringar. Något som Stadsnätetsföreningen bedömer kommer att vara svårt att få genomfört inom PTS tidsramar för föreskriften.

---

Stefan Hedin

Stadsnätetsföreningens ordförande

---

Mikael Ek

Vd