

## **ACUERDO POR EL QUE SE DA CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PLANTEADA POR PORSCHE SALES & MARKETPLACE GMBH SOBRE LA CALIFICACIÓN DE SERVICIOS CON CONECTIVIDAD EN EL COCHE COMO SERVICIOS DE COMUNICACIONES ELECTRÓNICAS**

CNS/DTSA/860/23

### **CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

#### **Presidenta**

D<sup>a</sup>. Pilar Sánchez Núñez

#### **Consejeros**

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

#### **Secretario**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 14 de marzo de 2024

De acuerdo con la función establecida en el artículo 5.2 y 3 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, así como el artículo 53.1.f) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente acuerdo respecto a la consulta planteada:

## TABLA DE CONTENIDO

<b>I. ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA CONSULTA .....</b>	<b>3</b>
<b>II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL.....</b>	<b>3</b>
<b>III. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS CONSULTADOS.....</b>	<b>4</b>
A. Descripción de la conectividad de base .....	4
B. Descripción de la conectividad inicial del cliente .....	4
<b>IV. CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PLANTEADA .....</b>	<b>5</b>
Esquema 1 consultado .....	5
Esquema 2 consultado .....	7
Empleo de IMSI con identidad global .....	7
<b>V. CONCLUSIÓN.....</b>	<b>9</b>

## I. ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA CONSULTA

**PRIMERO.** Con fecha 22 de mayo de 2023, tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) un escrito de PORSCHE SALES & MARKETPLACE GMBH (Porsche) por el que consulta la naturaleza de sus servicios de coche conectado bajo determinados esquemas de conectividad, como servicios de comunicaciones electrónicas.

**SEGUNDO.** Mediante escrito de la Directora de Telecomunicaciones y del Sector Audiovisual (DTSA) de la CNMC, de fecha 20 de julio de 2023, se requirió determinada información a Porsche con el objeto de clarificar determinados aspectos de las actividades objeto de la consulta.

**TERCERO.** Con fecha 13 de septiembre de 2023, tuvo entrada en el registro de la CNMC un escrito de Porsche por el que aporta la información requerida.

## II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Las competencias de la CNMC para contestar la presente consulta resultan de lo dispuesto en el artículo 5, apartados 2 y 3 de la LCNMC<sup>1</sup>, y en el artículo 53.1.f) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

En particular, esta Comisión actuará como órgano consultivo sobre las cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos, remitiéndose el artículo 5.3 de la LCNMC al artículo 6 de la misma ley, que se refiere a las funciones atribuidas a este organismo por la LGTel<sup>2</sup>, en relación con los mercados de comunicaciones electrónicas y comunicación audiovisual.

De acuerdo con los artículos 7 y 100.ab) de la LGTel, la competencia relativa a la gestión del Registro de operadores corresponde a la CNMC. Por ello, la CNMC es competente para resolver consultas sobre la naturaleza y régimen regulatorio de los servicios de comunicaciones electrónicas a prestarse en España.

Por último, y en virtud de lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y los artículos 8.1 y 14.1.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por el Real

---

<sup>1</sup> Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia <https://www.boe.es/eli/es/l/2013/06/04/3/con>

<sup>2</sup> Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2022-10757>

Decreto 657/2013, de 30 de agosto, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC resulta competente para contestar esta consulta.

### **III. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS CONSULTADOS**

Porsche permitirá al propietario/conductor/usuario del vehículo (denominadas todas estas figuras colectivamente como “Cliente”) utilizar una serie de funcionalidades. Estas funcionalidades pueden incluir servicios telemétricos, telemáticos, de seguridad (denominados en conjunto como “Servicios a Bordo”) y servicios de infoentretenimiento o navegación por Internet.

Para disponer de conectividad, los vehículos contienen un módulo con una tarjeta SIM integrada (“eSIM”) que permite a los dispositivos conectarse a una red móvil para enviar y recibir llamadas de voz, SMS y datos necesarios. La eSIM está preconfigurada con un perfil IMSI<sup>3</sup> que utiliza una identidad global<sup>4</sup> del rango 901 para garantizar una conectividad internacional<sup>5</sup> **[CONFIDENCIAL]**.

Porsche ofrece dos esquemas de conectividad: el primero denominado conectividad de base (“Esquema 1”) y el segundo denominado conectividad inicial del Cliente (“Esquema 2”). **[CONFIDENCIAL]**.

#### **A. Descripción de la conectividad de base**

En el primer esquema, Porsche ofrece a su Cliente un paquete de conectividad de base gratuito para los Servicios a Bordo **[CONFIDENCIAL]**.

#### **B. Descripción de la conectividad inicial del cliente**

En el segundo esquema, junto con el paquete de los Servicios a Bordo, el Cliente puede adquirir un paquete adicional y separado con el operador móvil con el que Porsche tenga un acuerdo mayorista. Este paquete adicional es el denominado conectividad inicial del Cliente.

**[CONFIDENCIAL]**

---

<sup>3</sup> *International Mobile Subscriber Identity.*

<sup>4</sup> Por identidad global se hace referencia a aquellos códigos de red móvil que no están asociados a un país determinado como pueden ser las IMSI del rango 901.

<sup>5</sup> Códigos compartidos del rango 901 de la [Recomendación de la Unión Internacional de Telecomunicaciones E.212](#).

Dados los dos esquemas de conectividad descritos anteriormente, Porsche consulta los siguientes aspectos:

*«1. ¿Estaría Porsche sujeto a las disposiciones de la LGTel para los servicios ofrecidos en el “Esquema 1”? En caso afirmativo, ¿los servicios de Porsche en su conjunto o sólo en lo que respecta al elemento de conectividad o transmisión de datos estarían comprendidos en las mismas categorías de servicio y subservicio para las que Porsche está registrado? En caso negativo, ¿de qué tipo de servicios de comunicaciones electrónicas se trataría? Además, ¿estaría sujeto al requisito de notificación o a cualquier obligación aplicable a los servicios de comunicaciones electrónicas disponibles al público? Si en virtud de este esquema, Porsche es considerado un prestador de servicios de comunicaciones electrónicas no disponibles al público, ¿con qué obligaciones tendría que cumplir?»*

*2. ¿Estaría Porsche sujeto a las disposiciones de la LGTel para los servicios ofrecidos en el Esquema 2? En el improbable caso de que los servicios entraran en el ámbito de aplicación de la normativa de telecomunicaciones, ¿estarían incluidos en las mismas categorías de servicio y subservicio para las que Porsche ya está registrado? En caso negativo, ¿qué clasificación tendrían estos servicios?»*

*3. Sin perjuicio de los criterios del regulador respecto a la itinerancia permanente, ¿existen limitaciones o restricciones al uso de las “Bootstrap IMSIs”?»*

#### **IV. CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PLANTEADA**

De la descripción aportada por Porsche para cada uno de los dos esquemas de conectividad consultados, esta Comisión observa que se dan distintos escenarios que deben distinguirse para valorar su calificación como servicios de comunicaciones electrónicas (SCE) o no.

##### **Esquema 1 consultado**

En el primer esquema, Porsche integra en el vehículo por defecto una conectividad por decisión del propio fabricante y esta conectividad se destina a distintas funcionalidades directamente relacionadas con el vehículo. Estas funcionalidades se pueden agrupar en los siguientes servicios: telemétricos, telemáticos y de seguridad.

- Los servicios de telemetría son servicios que hacen uso de la conectividad del vehículo, pero no son usados por el Cliente sino que son usados por el propio fabricante para monitorizar o supervisar el vehículo de forma que su relación con su cliente pueda beneficiarse de ello **[CONFIDENCIAL]**. En este escenario, la conectividad satisface las necesidades propias de

comunicación del fabricante y, por ello, nos encontramos ante una conectividad en autoprestación. Esta Sala ya ha identificado escenarios parecidos en la prestación de servicios máquina a máquina analizados en consultas anteriores<sup>6</sup> donde la conectividad subyacente satisface las necesidades de comunicación de la empresa, para prestar un servicio determinado a sus clientes.

- Los servicios telemáticos son servicios que hacen uso de la conectividad del vehículo y se ponen a disposición del Cliente. Si bien el Cliente puede usar estos servicios, no puede usar la conectividad para comunicarse con destinos o destinatarios de su interés. Estos servicios tienen finalidades muy específicas asociadas a la conducción **[CONFIDENCIAL]** o la relación entre el Cliente y su vehículo **[CONFIDENCIAL]**. Esta conectividad está limitada a funciones asociadas a la conducción o al vehículo, esto hace que sea accesorio a una actividad principal (como la conducción o la adquisición de un vehículo).

De forma que nadie puede usar los servicios telemáticos si no ha adquirido un vehículo de la marca Porsche, estos servicios con su conectividad subyacente únicamente se pueden usar en el ámbito del propio vehículo y Porsche no factura la conectividad ni se hace responsable del servicio de transporte. Esta Sala ya ha indicado en anteriores consultas<sup>7</sup> que cuando un SCE se ofrece con significativas restricciones en términos de funcionalidades y número de usuarios, y se trata de un servicio accesorio a la prestación principal, su prestación no requiere de su notificación al Registro de Operadores.

- Los servicios de emergencia están totalmente limitados a destinos que se conocen de antemano por el Cliente y no permiten que el Cliente se comunique con quien desee (por ejemplo, cualquier destinatario con un número del Plan Nacional de Numeración). Estas restricciones hacen que

---

<sup>6</sup> Segundo modelo de negocio (autoprestación) identificado, en la página 13, del acuerdo de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC de 27 de septiembre de 2018 por el que se da contestación a la consulta planteada por Alai Operador de Telecomunicaciones, S.L. sobre la aplicación del marco regulatorio de comunicaciones electrónicas a los proveedores de servicios de IoT/M2M que emplean tarjetas SIM globales ([CNS/DTSA/617/17](#)) y página 6 del acuerdo de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC de 29 de septiembre de 2022 por el que se da contestación a la consulta planteada por DENSO CORPORATION sobre un servicio de máquina a máquina como servicio de comunicaciones electrónicas. ([CNS/DTSA/390/22](#))

<sup>7</sup> Ver página 12 del acuerdo de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC de 27 de septiembre de 2018 mencionado en la nota al pie anterior (consulta planteada por Alai).

no se pueda considerar a los SCE que soportan las comunicaciones con los servicios de emergencia como un SCE disponible al público.

En consecuencia, en relación con la primera cuestión planteada por Porsche sobre el primer esquema de conectividad, esta Comisión concluye que Porsche no debe llevar a cabo la notificación previa contemplada en el artículo 6.2 de la LGTel en la medida que la conectividad del primer esquema se usará en autoprestación o sus limitaciones configuran al servicio como accesorio y no disponible al público.

### Esquema 2 consultado

En el segundo esquema, Porsche tiene un acuerdo con un operador móvil y el Cliente contrata los paquetes de datos que requiere con ese operador móvil, **[CONFIDENCIAL]**. En este caso, si bien el Cliente contrata un SCE al público, la relación se establece entre el Cliente y el operador móvil con el que Porsche tiene un acuerdo, en una relación ajena al consultante. En el caso de que el Cliente no estuviera interesado en los paquetes de datos del operador móvil, tiene la posibilidad de utilizar el servicio del operador móvil de su elección. **[CONFIDENCIAL]**.

De acuerdo con lo anterior y en línea con acuerdos<sup>8</sup> anteriores de esta Sala, quien presta un SCE al público por proporcionar paquetes de datos al Cliente es el operador móvil y es esta la entidad que debe llevar a cabo la notificación previa de acuerdo con el artículo 6.2 de la LGTel. Porsche no debe llevar a cabo la citada notificación previa por la conectividad del segundo esquema.

### Empleo de IMSI con identidad global

En relación con la tercera cuestión relativa a limitaciones o restricciones al uso de IMSI con una identidad global del rango 901, se debe señalar que pueden surgir cuestiones relativas a tres ámbitos: por un lado, al no ser códigos de red móvil correspondientes con redes españolas, los usuarios de esas tarjetas SIM se encontrarán en itinerancia permanente y, por otro, la prestación de SCE en territorio nacional deberá cumplir con la legislación sectorial de comunicaciones electrónicas en lo relativo a la provisión de servicios y los derechos de los usuarios finales.

---

<sup>8</sup> Acuerdo de la Sala de Supervisión Regulatoria de 20 de diciembre de 2016 por el que se da contestación a la consulta planteada por T-Systems ITC Iberia, S.A. sobre la consideración del servicio de acceso inalámbrico a internet desde el interior de coches ([CNS/DTSA/168/18](#)).

En relación con la itinerancia permanente, esta Sala ha analizado en ocasiones anteriores<sup>9</sup> cómo el Reglamento de Itinerancia<sup>10</sup> permite que los operadores alcancen acuerdos que contemplen la itinerancia permanente, pero asimismo prevé la facultad para los operadores de las redes visitadas de establecer medidas para impedir o controlarla en sus redes. En este sentido, el reglamento citado ofrece a estos operadores herramientas para que incluyan en sus ofertas de referencia y en sus acuerdos de itinerancia mecanismos para minimizarla o identificarla, pudiendo darle un trato distinto al del resto de los servicios de itinerancia regulados en el Reglamento de Itinerancia.

Asimismo, para la prestación de servicios de comunicaciones máquina a máquina en itinerancia permanente, el actual Reglamento de Itinerancia contempla que los operadores alcancen acuerdos comerciales. Por lo que esta Comisión no ha identificado motivos que desaconsejen el empleo de este tipo de tarjetas siempre y cuando su prestador tenga en su debida consideración los correspondientes acuerdos de itinerancia internacional y la prestación de sus SCE no suponga un incumplimiento de la normativa sectorial aplicable ni de la normativa relativa a derechos de los usuarios finales.

En lo relativo a la prestación de servicios de SCE, se debe recordar que la prestación de SCE al público directamente en territorio nacional mediante el empleo de estas tarjetas eSIM requiere de su notificación previa al Registro de Operadores, en virtud del artículo 6.2 de la LGTel.

En lo relativo a los derechos de los usuarios finales, no se han identificado hasta la fecha potenciales problemas de colisión con estos derechos en relación con la prestación de servicios de transmisión de datos o de acceso a Internet en coches conectados. Sin embargo, el uso de IMSI con una identidad global del rango 901 con una numeración asociada que no pertenezca al Plan Nacional de Numeración español podría comprometer la garantía de derechos de los usuarios, como el derecho a conservar su número telefónico, de conformidad con los artículos 65.1.e) de la LGTel y 10 de la Carta de derechos del usuario<sup>11</sup>, en la medida en

---

<sup>9</sup> Ver páginas 17 y 18 del acuerdo de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC de 27 de septiembre de 2018 (consulta planteada por Alai (nota al pie 12) y páginas 6 y 7 del acuerdo de la Sala de Supervisión Regulatoria 3 de octubre de 2018, por el que se da contestación a la consulta planteada por Porsche Connect GmbH sobre el tipo de numeración a utilizar para servicios asociados al coche conectado ([CNS/DTSA/192/18](#)).

<sup>10</sup> [Reglamento \(UE\) 2022/612](#) del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de abril de 2022 relativo a la itinerancia en las redes públicas de comunicaciones móviles en la Unión.

<sup>11</sup> Carta de derechos del usuario de los servicios de comunicaciones electrónicas, aprobada por el Real Decreto 899/2009, de 22 de mayo: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2009/05/22/899/con>



que la conservación de la numeración es un derecho reconocido en relación con determinadas modalidades –ver el artículo 46 del Reglamento de mercados, acceso y numeración<sup>12-</sup>.

No obstante, en el caso de la presente consulta, los esquemas de conectividad descritos están centrados en la transmisión de datos y por ello no se encontrarían en la situación de tener que dar cumplimiento al derecho de conservación de la numeración que se ha indicado en el párrafo anterior.

## **V. CONCLUSIÓN**

La CNMC concluye que Porsche no presta un servicio de comunicaciones electrónicas al público en ninguno de los dos esquemas de conectividad planteados, por lo que no deberá llevar a cabo la notificación previa de la actividad al Registro de Operadores, en virtud del artículo 6.2 de la LGTel.

En relación con la prestación de SCE con tarjetas SIM extranjeras no se observan inconvenientes en la medida en que el prestador de SCE sobre dichas tarjetas en España haya alcanzado los correspondientes acuerdos de itinerancia, notifique su actividad al Registro de Operadores en virtud del artículo 6.2 de la LGTel y no impida que se garanticen los derechos de los usuarios finales de los SCE reconocidos en la normativa sectorial.

Se le informa de que estas conclusiones se obtienen en virtud de la descripción y documentación aportada por Porsche sobre su actividad y modelo de negocio. Cualquier modificación del uso o responsabilidad descritos de la conectividad proporcionada podría conducir a conclusiones distintas de las indicadas en el presente acuerdo y se debería analizar.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Telecomunicaciones y del Sector Audiovisual y notifíquese al interesado, PORSCHE SALES & MARKETPLACE GMBH.

---

<sup>12</sup> Reglamento sobre mercados de comunicaciones electrónicas, acceso a las redes y numeración, aprobado por el Real Decreto 2296/2004, de 10 de diciembre: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2004/12/10/2296>