

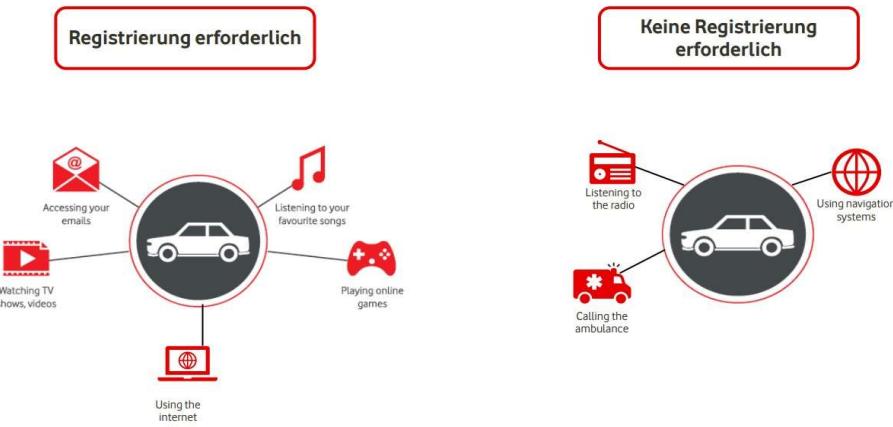


Sim-Kartenregistrierung bei M2M-Kommunikation, Connected Car und autonomen Fahren

Bei M2M-Kommunikation und damit auch bei Connected Car und dem autonomen Fahren stellt sich die Frage, wer Anbieter des Telekommunikationsdienstes ist und wie diese Kartenregistrierung reguliert wird. Die Zulassung und Registrierung der SIM- und eSIM-Karten in Deutschland ist im europäischen Vergleich sehr schwierig.

1. Aktueller Sachstand zur Sim-Kartenregistrierung in Deutschland

- In Zukunft werden alle neuen Automobile mit modernen Connectivity-Diensten durch eSim-Karten mit dem Internet verbunden sein. Eine hohe Regulations- und Registrierungspflicht für die Vernetzung dieser Technologien in Deutschland würde somit einen Wettbewerbsnachteil sowohl für Automobilkonzerne als auch für die Telekommunikationsbranche in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern dar.
- Der Gesetzgeber in Deutschland möchte die anonyme Nutzung von SIM-Karten verhindern. Um dies sicherzustellen, hat der Gesetzgeber im § 172 TKG die Registrierung von SIM-Karten vorgesehen. Je nach Vertragsbeziehung (Prepaid / Postpaid) kommen hier unterschiedlich aufwendige Verfahren zum Einsatz.
- Bei M2M-Kommunikation und damit auch bei Connected Car und dem autonomen Fahren stellt sich die Frage, wann eine Regulierung erforderlich ist:
 - **Keine Registrierung erforderlich:** Grundsätzlich scheiden Funkverbindungen als „Telekommunikationsdienst“ aus, die direkt zwischen einem Auto und seiner Umgebung oder zwischen verschiedenen Autos hergestellt werden. So fehlt es zum Beispiel bei Car-to-Car- oder Car-to-Infrastructure-Kommunikation auf der Grundlage von Short Range-Technologien wie C-ITS entsprechend an einem Anbieter eines Telekommunikationsdienstes.
 - **Registrierung erforderlich:** Der Anbieter für M2M-Kommunikation bietet einen Telekommunikationsdienst an, wenn er die Signalübertragung nicht nur für die von ihm angebotenen M2M-Dienste, sondern auch zur Erbringung von Internetzugangsdiensten oder interpersonellen Telekommunikation nutzt. In diesem Fall erbringt er – unabhängig von der Frage, ob ein Telekommunikationsdienst in der Form der überwiegenden Signalübertragung vorliegt – Telekommunikationsdienste nach § 3 Nr. 61 Buchstabe a und/oder b TKG.





2. Passorting und Asymmetrie im EU White Paper

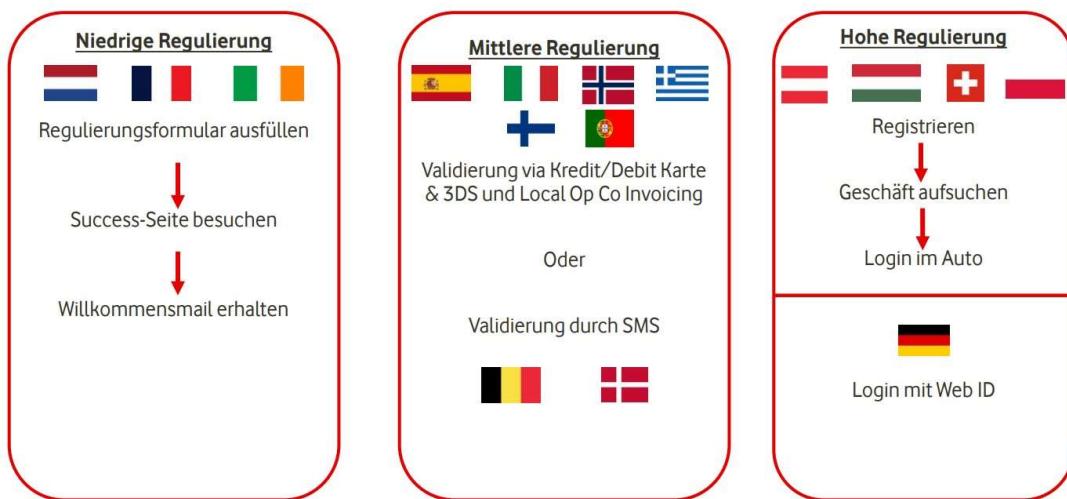
Das aktuelle White Paper der EU [New initiatives for digital infrastructures of tomorrow \(europa.eu\)](http://europa.eu) stellt fest, dass es keinen einheitlichen Binnenmarkt für Telekommunikation gibt. Grundlegende Veränderungen in der Entwicklung digitaler Technologien bedeuten, dass es Fälle gibt, in denen gleichwertige Dienste nicht mehr gleichwertigen Regeln unterliegen:

- ➔ Die Fragmentierung von regulatorischen Vorgaben in der EU könnte durch die Anwendung eines „Ursprungsprinzips“-Ansatzes für die Regulierung angegangen werden.
- ➔ Die fehlende Gleichwertigkeit der Vorschriften entlang der Wertschöpfungskette könnte durch die Anwendung eines ganzheitlicheren Ansatzes der Regulierung behoben werden.

3. Verschiedene Bestimmungen im Telekommunikationsrecht der Mitgliedsstaaten

führen zu Unterschieden in Bezug auf welche detaillierten Informationen der Kunde zur Verfügung stellen muss:

- Polen verlangt zum Beispiel eine Unterscheidung zwischen EU-Personalausweis, von einem EU-Land ausgestelltem Reisepass, von einem Nicht-EU-Land ausgestelltem Reisepass, Daueraufenthaltskarte und anderen. Spanien zum Beispiel verlangt nur einen nationalen Personalausweis.
- ob eine lokale Handynummer für das zu erstellende Konto erforderlich ist: Österreich, Finnland und Irland verlangen zum Beispiel die Angabe einer persönlichen Handynummer, bei der es sich um eine lokale Handynummer handeln muss.
- ob und wie die Kundeninformationen validiert werden sollen.



Die unterschiedlichen "Know Your Customer" Anforderungen jedes Mitgliedsstaates bedeuten, dass die Anbieter für jedes Land, in dem sie ihre Dienste anbieten, eigene Verfahren und Systeme einrichten und betreiben.

- ➔ Es bedeutet auch, dass **Nutzer, die von einem Land in ein anderes umziehen, ihre gültige Registrierung verlieren und sich nach dem Verfahren des neuen Landes neu registrieren müssen**, auch wenn sich sonst nichts ändert.



4. Registrierung von im Kraftfahrzeug eingebauten SIM-Karten durch die Kfz-Zulassungsbehörden Anpassung § 6 FZV (Fahrzeug-Zulassungsverordnung)

Der Gesetzgeber in Deutschland möchte die anonyme Nutzung von SIM-Karten verhindern.

Je nach Vertragsbeziehung kommen hier unterschiedlich aufwendige Verfahren zum Einsatz. Es ist dabei nicht erforderlich, dass der tatsächliche Nutzer der Karte erfasst wird.

Wird eine SIM-Karte durch den Fahrzeughersteller fest in einem Kraftfahrzeug verbaut, so ergibt sich eine ganz andere Bindung bzw. Verwendung durch einen Nutzer. Dieser vollständig anders gelagerte Fall, der jedoch keine anonyme Nutzung ermöglicht, ist bis dato vom Gesetzgeber nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Gemäß geltenden Rechtsvorschriften (§ 172 TKG) werden SIM-Karten, die im Fahrzeug verbaut sind, zunächst von den Netzbetreiber auf den Fahrzeughersteller registriert. Da sie jedoch zu einem festen Bestandteil des Fahrzeugs werden, sollte die weitere Registrierung auf den jeweils aktuellen Fahrzeughalter übergehen, sobald das Fahrzeug erworben wird.

Netzbetreiber haben in erster Linie ein Interesse an der Bereitstellung von Kommunikationsdiensten. Die Verwaltung von Fahrzeuginformationen kann nicht durch die Netzbetreiber sichergestellt werden, insbesondere nicht bei Halterwechseln.

Die Kfz-Zulassungsbehörde und das zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) ist die Institution, die die Datenhoheit über die Fahrzeuginformationen und den Halter des Fahrzeugs hat und somit am besten geeignet ist, die Registrierung der Kfz-SIM-Karten zu verwalten.

Durch die Registrierung der im Kraftfahrzeug eingebauten SIM-Karten kann die Zulassungsstelle alle relevanten Informationen über jedes Fahrzeug und dessen aktuellem Halter aufrechterhalten, auch bei fortlaufenden Halterwechseln. Entsprechende Fahrzeugregister und Halterregistrierungen gibt es in allen Ländern.

Die Kfz-Zulassungsbehörde ist auf die Verwaltung von Fahrzeuginformationen spezialisiert und verfügt über die erforderliche Infrastruktur und Kompetenz, um die Registrierung von Kfz-SIM-Karten effizient und effektiv zusammen mit den weiteren Fahrzeugdaten durchzuführen. Durch die Zentralisierung dieser Aufgabe bei der Zulassungsstelle wird die Verwaltung von Fahrzeuginformationen rationalisiert und optimiert.

Berechtigte Stellen (i.d.R. Sicherheitsbehörden des Bundes und der Länder, Polizei- und Strafverfolgungsbehörden) können dann, über die bereits etablierten Schnittstellen, neben Kfz-Kennzeichen, Halter, FIN (Fahrzeug Identifizierungsnummer), etc., auch die eingebaute SIM-Karte und die dazugehörigen Kennungen (MSISDN / IMSI) abfragen. Die Ermittlungsbehörden sind somit in der Lage über den Halter auch den tatsächlichen Nutzer zu ermitteln. Entsprechende Prozesse sind auch bei Verkehrsverstößen etabliert.

Es wäre also zielführend die Registrierungspflicht von SIM-Karten im Bereich Automotive nicht mit einer Registrierung von Endkunden-SIM-Karten gleichzusetzen. Die im Bereich M2M (Machine-to-Machine) eingesetzten SIM-Karten dienen speziell bei dieser Massenanwendung nicht zur direkten Kommunikation zwischen zwei Teilnehmern. Die zwangsweise Abbildung über den § 172 TKG ist hier nur bedingt sinnvoll. Erstrebenswert wäre eine Erweiterung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (§ 6 FZV, Absatz 8) um genau jene Daten zu erfassen, die die Zuordnung der verbauten SIM ermöglicht.

Analog der EU Verordnung (EU) 2015/758 zum 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen könnte hier auch die Registrierung und Speicherung der im Kraftfahrzeug eingebauten SIM-Karten, durch die Kfz-Zulassungsbehörden, EU-weit geregelt werden.