

An das
Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen
Verbraucherbehördenkooperation
z.H. Herrn Dr. Peter Matousek
Schiffamtsgasse 1-3
A-1020 Wien

Institut für Europarecht und Völkerrecht	Name E-Mail	Telefon Fax	Datum
Rechtswissenschaftliche Fakultät	Walter Obwexer walter.obwexer@uibk.ac.at	+43 512 507-81500 +43 512 507-81501	21.4.2023

Gutachten

Dienstleistungs-Richtlinie und Geoblocking-Verordnung: *Fallen Seilbahnen in den Anwendungsbereich dieser Sekundärrechts- akte?*

I. Ausgangslage und Fragestellung

Mit Schreiben des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 18.11.2022, GZ 2022-0.773.265, wurde der Unterfertigte beauftragt, ein Rechtsgutachten zur Beantwortung folgender Fragen zu erstellen:

1. „Erbringen Seilbahnen für den Personenverkehr Verkehrsdienstleistungen iSd Art 2 Abs 2 lit d Richtlinie 2006/123/EG (Dienstleistungsrichtlinie) iVm Art 1 Abs 3 Verordnung 2018/302/EU (GeoblockingVO)?“

2. Ist dabei zwischen Seilbahnen, die Teil des öffentlichen Personennahverkehrs sind, und solchen, die ausschließlich oder überwiegend touristischen oder (winter)sportlichen Zwecken dienen, zu differenzieren und wenn ja, mit welchem Ergebnis?“

In Beantwortung der gestellten Fragen werden einleitend die relevanten unionsrechtlichen Grundlagen dargestellt (II.) Darauf aufbauend wird geprüft, ob Seilbahnen für den Personentransport als Verkehrsdienstleistungen nach der Dienstleistungs-Richtlinie zu qualifizieren sind (III.) und ob dabei allenfalls eine Unterscheidung zwischen Personennahverkehr und anderen Personentransporten vorzunehmen ist (IV.). Eine zusammenfassende Beantwortung der eingangs gestellten Fragen schließt das Gutachten ab (V.).

II. Rechtliche Grundlagen

Für die Beantwortung der gestellten Fragen sind zwei Sekundärrechtsakte von Relevanz: die Dienstleistungs-Richtlinie und die Geoblocking-Verordnung.

1. Dienstleistungs-Richtlinie

Die **Dienstleistungs-Richtlinie** (DLRL)¹ enthält Bestimmungen, die bei gleichzeitiger Gewährleistung einer hohen Qualität der Dienstleistungen die Wahrnehmung der Niederlassungsfreiheit durch Dienstleistungserbringer sowie den freien Dienstleistungsverkehr erleichtern sollen (Art 1 Abs 1 DLRL). Sie gilt für **alle Dienstleistungen**, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Dienstleistungserbringer angeboten werden (Art 2 Abs 1 DLR), findet aber ua auf „Verkehrsdienstleistungen einschließlich Hafendienste, die in den Anwendungsbereich von Titel V des Vertrags fallen“, keine Anwendung (Art 2 Abs 2 lit d DLRL).

Demnach sind vom Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie jene „**Verkehrsdienstleistungen**“ ausgenommen, die unter den Titel „Der Verkehr“ – bei Erlass der Richtlinie war das Titel V EGV, seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon nunmehr Titel VI AEUV – fallen.

Der **Begriff „Verkehrsdienstleistungen“** wird in der Dienstleistungs-Richtlinie nicht näher definiert. Aus den Erwägungsgründen geht aber hervor, dass diese den Personenverkehr, Taxis und Krankenwagen sowie Hafendienste umfassen sollen (Erwgr 21 DLRL).

Der EuGH stellte dazu fest, dass alle Sprachfassungen von Art 2 Abs 2 lit d DLRL – mit Ausnahme der Fassung in deutscher Sprache – ausdrücklich den Begriff „**Dienstleistungen im Bereich des**

¹ Richtlinie 2006/123/EG des EP und des Rates vom 12.12.2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt, ABl 2006 L 376, 36.

Verkehrs“ verwenden, der daher „Geltung beansprucht“.² Dieser Begriff soll bewusst dem Wortlaut von Art 51 EGV, nunmehr Art 58 AEUV, entsprechen, dessen Abs 1 bestimmt, dass , „für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs ... die Bestimmungen des Titels über den Verkehr (gelten)“.

Die Verwendung des Begriffs „Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs“ zeigt aber auch den Willen des unionalen Gesetzgebers, den in Art 2 Abs 2 lit d DLRL vorgesehenen Ausschluss vom Anwendungsbereich der Richtlinie „nicht nur auf die Verkehrsmittel selbst als solche zu beschränken“.³ Daher ist dieser Ausschluss so auszulegen, „dass er nicht nur jede körperliche Handlung der Beförderung von Personen oder Waren von einem Ort zum anderen mittels eines Land-, Luft- oder Wasserfahrzeugs umfasst, sondern auch jede Dienstleistung, die naturgemäß mit einer solchen Handlung verbunden ist“.⁴

2. Geoblocking-Verordnung

Die **Geoblocking-Verordnung** (GBVO)⁵ hat den Zweck, einen Beitrag zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts zu leisten, indem ungerechtfertigtes Geoblocking und andere Formen der Diskriminierung, die direkt oder indirekt auf der Staatsangehörigkeit, dem Wohnsitz oder dem Ort der Niederlassung der Kunden beruhen, verhindert werden, ua indem bestimmte Fälle präzisiert werden, in denen eine unterschiedliche Behandlung nicht gemäß Art 20 Abs 2 DLRL gerechtfertigt werden kann (Art 1 Abs 1 GBVO). Die Verordnung gilt allerdings nicht für die in Art 2 Abs 2 DLRL genannten Tätigkeiten (Art 1 Abs 3 GBVO).

Dem folgend sind jene Dienstleistungen, die nicht in den Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie fallen, auch vom **Anwendungsbereich** der Geoblocking-Verordnung ausgenommen. Dies hat zur Folge, dass ua „**Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs**“ nicht nur nicht unter die Dienstleistungs-Richtlinie fallen, sondern gleichzeitig auch vom Anwendungsbereich der Geoblocking-Verordnung **ausgenommen** sind. Letztere beinhaltet allerdings keine eigene Definition dieser Ausnahme, sondern verweist explizit auf Art 2 Abs 2 lit d DLRL. Daher ist die Reichweite der Ausnahme der „Verkehrsdienstleistungen“ allein nach der Dienstleistungs-Richtlinie zu bestimmen.

² EuGH 15.10.2015, C-168/14, *Grupo Itevelesa*, EU:C:2015:685, Rn 43.

³ EuGH 15.10.2015, C-168/14, *Grupo Itevelesa*, EU:C:2015:685, Rn 45.

⁴ EuGH 15.10.2015, C-168/14, *Grupo Itevelesa*, EU:C:2015:685, Rn 46.

⁵ Verordnung (EU) 2018/302 des EP und des Rates vom 28.2.2018 über Maßnahmen gegen ungerechtfertigtes Geoblocking und andere Formen der Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit, des Wohnsitzes oder des Ortes der Niederlassung des Kunden innerhalb des Binnenmarkts und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr 2006/2004 und (EU) 2017/2394 sowie der Richtlinie 2009/22/EG, ABl 2018 L 60, 1.

III. Personentransporte mittels Seilbahnen als „Verkehrsdienstleistungen“

Nach ständiger Rechtsprechung des EuGH gilt die **Dienstleistungs-Richtlinie** nach ihrem Art 2 Abs 1 und Art 4 für jede selbständige wirtschaftliche Tätigkeit, die für gewöhnlich gegen Entgelt von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Dienstleistungserbringer angeboten wird, unabhängig davon, ob dieser in dem Empfängermitgliedstaat eine feste und ständige Geschäftsstelle hat, und vorbehaltlich ausdrücklich davon **ausgeschlossener Tätigkeiten**, zu denen ua gemäß Art 2 Abs 2 lit d DLRL Verkehrsdienstleistungen einschließlich Hafendienste, die in den Anwendungsbereich von Titel VI AEUV fallen, gehören.⁶ Die Ausnahme der „**Verkehrsdienstleistungen**“ umfasst dabei die „Dienstleistungen nach dem Titel VI des Dritten Teils des AEU-Vertrags – der dessen Art 90 bis 100 über die gemeinsame Verkehrspolitik enthält –, die nach Art 58 Abs 1 AEUV von den Bestimmungen des AEUV-Vertrags über den freien Dienstleistungsverkehr ausgenommen sind.“⁷

Die von der Dienstleistungs-Richtlinie ausgenommenen „Verkehrsdienstleistungen“ umfassen jedenfalls „jede körperliche Handlung der Beförderung von Personen oder Waren von einem Ort zum anderen mittels eines Land-, Luft- oder Wasserfahrzeugs“. Ebenso umfasst ist auch jede Dienstleistung, die „naturgemäß mit einer solchen Handlung verbunden ist“.⁸

Nach den Erwägungsgründen der Dienstleistungs-Richtlinie sollen – vom Anwendungsbereich ausgenommene – Verkehrsdienstleistungen auch „Personennahverkehrsdienstleistungen“ umfassen (Erwgr 21 DLRL).⁹

Andererseits ist jedoch nicht jede Dienstleistung, durch die ein Ortswechsel erbracht werden soll, automatisch als „Verkehr“ oder „Personennahverkehr“ im Sinne der Dienstleistungs-Richtlinie zu qualifizieren.¹⁰ Eine derartige Dienstleistung kann nämlich neben dem Ortswechsel ein oder mehrere andere Merkmale enthalten, die zu einem Wirtschaftsbereich gehören, den der Unionsgesetzgeber in den Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie einbezogen hat. In einem solchen Fall muss geprüft werden, worin der Hauptgegenstand der fraglichen Dienstleistung besteht.¹¹

Aus dieser – inzwischen ständigen – **Rechtsprechung des EuGH** folgt, dass nur jene „**Verkehrsdienstleistungen**“ nicht in den Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie fallen, die

⁶ EuGH 1.10.2015, C-340/14 u C-341/14, *Trijber*, EU:C:2015:641, Rn 45.

⁷ EuGH 1.10.2015, C-340/14 u C-341/14, *Trijber*, EU:C:2015:641, Rn 47.

⁸ EuGH 19.1.2023, C-292/21, *Audica*, EU:C:2023:32, Rn 33.

⁹ EuGH 1.10.2015, C-340/14 u C-341/14, *Trijber*, EU:C:2015:641, Rn 49.

¹⁰ EuGH 1.10.2015, C-340/14 u C-341/14, *Trijber*, EU:C:2015:641, Rn 50.

¹¹ EuGH 1.10.2015, C-340/14 u C-341/14, *Trijber*, EU:C:2015:641, Rn 51.

nach Art 58 AEUV von den Bestimmungen des AEU-Vertrags über den freien Dienstleistungsverkehr **ausgenommen** sind.¹²

Nach Art 58 AEUV sind die „**Dienstleistungen auf dem Gebiet des Verkehrs**“ von der Dienstleistungsfreiheit ausgenommen. Grund dafür waren und sind die Besonderheiten des Verkehrs, für den deshalb ein eigenes Regelungsregime in Titel VI AEUV geschaffen wurde (Art 90 bis Art 100 AEUV).¹³ Aufgrund dieser Besonderheiten gilt im Verkehrssektor eine Anwendungssperre für die unmittelbare Wirkung entfaltende Dienstleistungsfreiheit.¹⁴ Die Art 90 bis 100 AEUV enthalten nämlich Sonderregeln zur Herstellung der Dienstleistungsfreiheit im Bereich des Verkehrs und verdrängen als *leges speciales* die Bestimmungen zur allgemeinen Dienstleistungsfreiheit in den Art 56 bis 62 AEUV.¹⁵ Die Bereichsausnahme des Art 58 AEUV ist demnach so auszulegen, dass die Vorschriften des Verkehrstitels den Bestimmungen über die Dienstleistungsfreiheit zwar vorgehen, jedoch nur sofern und soweit die besondere Markt- und Wettbewerbssituation dies erfordern.¹⁶

Die **Reichweite** der **Bereichsausnahme des Art 58 AEUV** wird durch die gegenständliche Bestimmung selbst in Verbindung mit den Bestimmungen in Titel VI AEUV determiniert. Demnach umfasst sie Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (Art 100 Abs 1 AEUV) sowie im See- und Luftverkehr (Art 100 Abs 2 AEUV).¹⁷ Ob und inwieweit Beförderungen von Personen mit Seilbahnen zu den von Titel VI AEUV erfassten Bereichen gehören, ist – in Ermangelung einschlägiger Rechtsprechung des EuGH (soweit ersichtlich) – jedoch nicht eindeutig zu beantworten. Seilbahnen sind jedenfalls als Binnenverkehrsträger nicht ausdrücklich angeführt. Die Gründe dafür mögen wohl in der wirtschaftlich geringen Bedeutung und in der kaum bestehenden grenzüberschreitenden Relevanz gelegen haben.¹⁸ Seilbahnen müssten daher einem der drei vorgesehenen **Binnenverkehrsträger**, nämlich Straße, Eisenbahn und Binnenschiff – zugeordnet werden können. In Frage kommt diesbezüglich nur der Binnenverkehrsträger **Eisenbahn**. Dieser umfasst nach herrschender Lehre allerdings nur Systeme mit Rad-Schiene-Technik, zusätzlich auch Zahnradbahnen sowie Magnet-Schwebbahnen, jedoch keine

¹² Ähnlich *Khan/Eisenhut*, in Vedder/Heintschel von Heinegg (Hrsg), Europäisches Unionsrecht² (2018), Art 58 AEUV Rz 4.

¹³ ZB *Haltern/Stein*, in Pechstein/Novak/Häde (Hrsg), Frankfurter Kommentar zu EUV, GRC und AEUV (2017) Art 58 AEUV Rz 2.

¹⁴ ZB EuGH 13.12.1989, C-49/89, *Corsica Ferries France*, EU:C:1989:649, Rn 10 ff.

¹⁵ So auch *Schäfer*, in Streinz (Hrsg), EUV/AEUV. Kommentar³ (2018), Art 90 AEUV Rz 5.

¹⁶ *Schäfer*, in Streinz (Hrsg), EUV/AEUV. Kommentar³ (2018), Art 90 AEUV Rz 7.

¹⁷ So *Müller-Graff*, in Streinz (Hrsg), EUV/AEUV. Kommentar³ (2018), Art 58 AEUV Rz 3.

¹⁸ So *Martinez*, in Calliess/Ruffert (Hrsg), EUV/AEUV⁵ (2016), Art 100 AEUV Rn 5.

Seilbahnen.¹⁹ Ob dies im Lichte der (technischen) Entwicklungen der letzten Jahre allerdings noch immer zutrifft, ist fraglich. So wird in den Erwägungsgründen der **Seilbahn-Verordnung**²⁰ ausgeführt, dass diese für Seilbahnen zur Personenbeförderung, die insbesondere in hoch gelegenen Tourismusorten, in städtischen Verkehrssystemen oder in Sportanlagen eingesetzt werden, gelten soll. Dazu gehören vorwiegend Aufstiegsanlagen wie Standseilbahnen, Seilschwebebahnen (Pendelbahnen, Umlaufbahnen, Sesselbahnen) und Schlepplifte. Wesentliche Kriterien für eine Seilbahn sollen der Antrieb über Seile und die Funktion der Fahrgastbeförderung sein (Erwgr 7). Die gegenständliche Verordnung ist jedoch nicht auf die Verkehrskompetenz der Union in Art 91 AEUV gestützt, sondern wurde auf der Rechtsgrundlage der Binnenmarkt-Harmonisierungskompetenz in Art 114 AEUV erlassen. Sie regelt die Bereitstellung auf dem Markt und den freien Verkehr von Teilsystemen und Sicherheitsbauteilen für Seilbahnen. Derartige Regelungen könnten zwar – für die vom Verkehrstitel umfassten Binnenverkehrsträger – als Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen werden (Art 91 Abs 1 lit c AEUV), doch müssten sie dann primär das Ziel der Verkehrssicherheit verfolgen. Die Seilbahnverordnung soll jedoch vielmehr zur Harmonisierung der Bedingungen für die Vermarktung von Produkten beitragen. Sie war daher nach ständiger Rechtsprechung des EuGH zur Wahl der Rechtsgrundlage eines Rechtsaktes²¹ auf die Kompetenz zur Rechtsharmonisierung im Binnenmarkt zu stützen, unabhängig davon, ob Seilbahnen zu den Binnenverkehrsträgern zählen oder nicht. Dem folgend lässt sich aus der Rechtsgrundlage der Seilbahn-Verordnung nicht ableiten, dass Seilbahnen nicht zu den Binnenverkehrsträgern gehören.

Unabhängig davon wurden in den letzten Jahren zunehmend auch Seilbahnen für den Personentransport im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt. Daher lässt sich nicht (mehr) ausschließen, dass inzwischen auch Seilbahnen zu den Binnenverkehrsträgern zählen. Eine diesbezügliche Rechtsprechung des EuGH steht allerdings (noch) aus.

Beim derzeitigen Stand des Unionsrechts ist daher wohl (noch) davon auszugehen, dass **Seilbahnen keine Binnenverkehrsträger** iSv Titel VI AEUV sind. Solange dies zutrifft, gehören Personentransporte mittels Seilbahnen nicht zu den „Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs“. Dem folgend erbringen Seilbahnen für den Personenverkehr **keine „Verkehrsdienstleistungen“** iSv Art 2 Abs 2 lit d DLRL und sind daher vom **Anwendungsbereich** dieser Richtlinie **umfasst**.

¹⁹ So insb *Fehling*, in von der Groeben/Schwartz/Hatje (Hrsg), *Europäisches Unionsrecht*⁷ (2015), Art 90 AEUV Rz 32; (*Martinez*, in Calliess/Ruffert (Hrsg), *EUV/AEUV*⁵ (2016), Art 100 AEUV Rn 5; *Schäfer*, in Streinz (Hrsg), *EUV/AEUV. Kommentar*³ (2018), Art 90 AEUV Rz 15.

²⁰ Verordnung (EU) 2016/424 des EP und des Rates vom 9.3.2016 über Seilbahnen, ABl 2016 L 81, 1.

²¹ Zuletzt EuGH 2.9.2021, C-180/20, *Kommission/Rat*, EU:C:2021:658, Rn 32.

Sollte der Unionsgesetzgeber oder der EuGH künftig **Seilbahnen als Binnenverkehrsträger** qualifizieren, wären die damit verbundenen „**Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs**“ gemäß Art 2 Abs 2 lit d DLRL vom **Anwendungsbereich** der Dienstleistungs-Richtlinie **ausgenommen**.

IV. Rechtliche Relevanz einer Unterscheidung zwischen Personennahverkehr und sonstigen Personentransporten

Die Antwort auf die Frage, ob Seilbahnen zu den Binnenverkehrsträgern gehören oder nicht, wirkt sich auch auf die rechtliche Relevanz einer Unterscheidung zwischen Personennahverkehr und sonstigen Personentransporten mittels Seilbahnen aus.

Sind **Seilbahnen** – wie die herrschende Lehre derzeit vertritt – **keine Binnenverkehrsträger**, so erbringen auch Seilbahnen für den Personenverkehr **keine Verkehrsdienstleistungen** iSv Art 2 Abs 2 lit d DLRL. Dem folgend fallen die damit verbundenen Dienstleistungen zur Gänze in den (sachlichen) **Anwendungsbereich** der **Dienstleistungs-Richtlinie**. Daher ist eine **Unterscheidung** zwischen Seilbahnen, die Teil des öffentlichen Personennahverkehrs sind, und Seilbahnen, die ausschließlich oder überwiegend touristischen oder (winter)sportlichen Zwecken dienen, nicht notwendig und **ohne rechtliche Relevanz**. Alle Seilbahnen, die Personen transportieren, erbringen nämlich Dienstleistungen, doch sind diese allesamt keine „Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs“ (Art 2 Abs 2 lit d DLRL iVm Art 58 AEUV) und unterfallen daher dem Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie.

Sollten **Seilbahnen** – künftig – als **Binnenverkehrsträger** qualifiziert werden, würden die damit verbundenen „Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs“ gemäß Art 2 Abs 2 lit d DLRL als „Verkehrsdienstleistungen“ vom **Anwendungsbereich** der **Dienstleistungs-Richtlinie** **ausgenommen** sein. Diese Ausnahme würde jedoch nicht für jede Dienstleistung gelten, die in einer Beförderung von Personen mittels Seilbahn besteht. Nicht umfasst wären jene Beförderungen, die neben dem Ortswechsel ein oder mehrere Merkmale außerhalb des Verkehrs enthalten. Dies wäre bei jenen **Beförderungen** der Fall, die **überwiegend touristischen oder (winter)sportlichen Zwecken** dienen. Letztere würden – im Lichte der einschlägigen Judikatur des EuGH – **nicht** zu den „**Dienstleistungen im Bereich des Verkehrs**“ gehören und vom Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie umfasst werden. Bereits im Jahr 2010 hat der Gutachter diesbezüglich die Auffassung vertreten, dass Beförderungen mit Seilbahnen, die in Verkehrssystemen eingesetzt werden und in erster Linie dem öffentlichen Personenverkehr dienen, als Verkehrsdienstleistungen von der Dienstleistungs-Richtlinie ausgenommen sind und Beförderungen mit Seilbahnen, die in Tourismusorten vorwiegend in Bergregionen – insbesondere in Skigebieten – eingesetzt werden (Standseilbahnen, Seilschwebbahnen, Kabinenbahnen, Sesselbahnen und Schleppaufzüge), nicht als Verkehrsdienstleistungen iSv Art 2 Abs 2 lit d DLRL gelten, weil

der Hauptgegenstand der fraglichen Dienstleistungen nicht im Ortswechsel von Personen liegt, und daher vom Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie erfasst werden.²²

V. Zusammenfassende Beantwortung der Fragen

Aus den vorstehenden Ausführungen resultieren auf die eingangs gestellten Fragen folgende Antworten:

1. Der Begriff der „**Verkehrsdienstleistungen**“ iSv Art 2 Abs 2 lit d DL-RL umfasst nach inzwischen ständiger Rechtsprechung des EuGH „Dienstleistungen auf dem Gebiet des Verkehrs“, die nach Art 58 AEUV von den Bestimmungen des AEU-Vertrags über den freien Dienstleistungsverkehr ausgenommen sind. Dazu gehören jene Dienstleistungen, die erstens in der Beförderung von Personen oder Waren von einem Ort zum anderen bestehen oder mit einer derartigen Handlung verbunden sind und zweitens mit einem Beförderungsmittel vorgenommen werden, das zu den Binnenverkehrsträgern iSv Art 100 AEUV gehört. Ob Seilbahnen zu den Binnenverkehrsträgern gehören, ist nicht eindeutig geklärt. Nach herrschender Lehre gehören sie nicht dazu, der Unionsgesetzgeber hat sich diesbezüglich (noch) nicht eindeutig positioniert (aus der Seilbahn-Verordnung ist jedenfalls keine klare Zuordnung ableitbar) und einschlägige Rechtsprechung des EuGH fehlt noch (soweit ersichtlich). Der zunehmende Einsatz von Seilbahnen für den öffentlichen Personennahverkehr spricht allerdings für deren Einbeziehung in die Binnenverkehrsträger.
2. Gelten **Seilbahnen** – wie von der herrschenden Lehre vertreten – **nicht** als **Binnenverkehrsträger**, so sind damit durchgeführte Personentransporte **keine „Verkehrsdienstleistungen“** iSv Art 2 Abs 2 lit d DLRL. Diese Transporte fallen daher in den Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie. Ebenso unterfallen derartige Dienstleistungen der Geoblocking-Verordnung. Eine **Differenzierung** zwischen Seilbahnen, die Teil des öffentlichen Personennahverkehrs sind, und Seilbahnen, die ausschließlich oder überwiegend touristischen oder (winter)sportlichen Zwecken dienen, ist im Hinblick auf den Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie und der Geoblocking-Verordnung **nicht erforderlich** und ohne rechtliche Relevanz. Beide Sekundärrechtsakte umfassen nämlich auch Dienstleistungen, die im Transport von Personen mittels Seilbahnen bestehen, unabhängig davon, welchen Zwecken der Transport dient.
3. Sollten **Seilbahnen** hingegen – künftig – als **Binnenverkehrsträger** eingestuft werden, wären damit durchgeführte Personentransporte als „**Verkehrsdienstleistungen**“ iSv Art 2 Abs 2 lit d DLRL zu qualifizieren. Als solche wären sie vom **Anwendungsbereich der**

²² So bereits *Obwexer*, DienstleistungsRL und Einheimischentarife, *ecolex* 2010, 324 (327).

Dienstleistungs-Richtlinie ausgenommen. Von dieser Ausnahme nicht umfasst wären jene Beförderungen, die neben dem Ortswechsel ein oder mehrere Merkmale beinhalten, die – außerhalb des Verkehrs – zu einem Wirtschaftsbereich gehören, den der Unionsgesetzgeber in den Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie einbezogen hat. Abzustellen ist dabei auf den Hauptgegenstand der fraglichen Dienstleistung. Diesfalls wäre eine **Differenzierung** zwischen Seilbahnen, die Teil des öffentlichen Personennahverkehrs sind, und Seilbahnen, die ausschließlich oder überwiegend touristischen oder (winter)sportlichen Zwecken dienen, rechtlich relevant. Erstere wären vom Anwendungsbereich der Dienstleistungs-Richtlinie und der Geoblocking-Verordnung ausgenommen, Letztere würden in den Anwendungsbereich beider Rechtsakte fallen.

Univ.-Prof. Dr. Walter Obwexer

Institut für Europarecht

und Völkerrecht

Universität Innsbruck

Innrain 52, 6020 Innsbruck


