

Mål C-918/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

16 december 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Hamburg (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

9 december 2019

Klagande:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Motpart:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[utelämnas]

Beslut

I målet

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [utelämnas] 90402 Nürnberg

- klagande -

[utelämnas]

mot

Swiss International Air Lines AG, [utelämnas] 4052 Basel, Schweiz

– motpart –

[utelämnas]

har Landgericht Hamburg den 9 december 2019 beslutat följande:

- I. Målet förklaras vilande.
- II. Följande frågor hänskjuts med stöd av artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande avseende tolkningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, [Orig. s. 2] 2004, s. 1) och av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart av den 21 juni 1999, i dess lydelse enligt beslut nr 2/2010 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den 26 november 2010:
 1. Ska avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart av den 21 juni 1999, i dess lydelse enligt beslut nr 2/2010 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den 26 november 2010, tolkas på sätt att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 enligt dess artikel 3.1 [b] gäller också för flygpassagerare som vid en flygning från ett tredjeland landar på en flygplats i Schweiz, för att därefter flyga till en medlemsstat?
 2. Om den första frågan besvaras jakande: Ska det förhållandet att förordning nr 261/2004 är tillämplig anses innebära, för domstolarna i en medlemsstat, att även EU-domstolens praxis om att passagerare på försenade flygningar kan jämföras med passagerare på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation (domstolens dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07) är tillämplig?
 3. Kan en passagerare anses ha rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 också när han eller hon på grund av en relativt obetydligt försenad ankomst inte hinner med en direkt anslutande flygförbindelse, och detta medför en försening på tre [Orig. s. 3] timmar eller mer på den slutliga bestämmelseorten, men de båda flygningarna utfördes av olika lufttrafikföretag och bokningsbekräftelsen utfärdades av en researrangör som ställt samman flygningarna för sina kunder?

Skäl:

1. A. Klaganden, GDVI Verbraucherhilfe GmbH (nedan kallat GDVI eller bolaget), har på grundval av skadeståndskrav som har överlåtits till bolaget begärt kompensation på 600 euro per person enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av

gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1) (nedan kallad förordning nr 261/2004). Enligt det preliminära resultatet av bevisupptagningen har GDVI talerätt.

2. De två passagerare vars rättigheter har övertagits av GDVI (nedan kallade de drabbade passagerarna) bokade genom en researrangör flygningar från Bangkok Suvarnabhumi Intl via Zürich till Hamburg den 14 maj 2016. Flygningen från Bangkok till Zürich, som skulle genomföras av motparten, Swiss International Air Lines AG (nedan kallat Swiss), skulle landa i Zürich kl. 19:30. Därefter skulle de drabbade passagerarna flyga med flygbolaget Eurowings till Hamburg kl. 20:20. Det är ostridigt mellan parterna att flyget inte landade i Zürich förrän kl. 20:20. Enligt det preliminära resultatet av bevisupptagningen hann de drabbade passagerarna inte med sitt anslutningsflyg till Hamburg. De nådde Hamburg kl. 10:30 nästa dag och således med en försening på 12 timmar och 45 minuter. Swiss, som är hemmahörande [**Orig. s. 4**] i Schweiziska edsförbundet, hade bokat om de drabbade passagerarna till en flygning nästa dag och ordnat med service på plats och hotellrum.
3. Amtsgericht ogillade GDVI:s talan. Med det nu aktuella överklagandet har GDVI på nytt framställt sina anspråk. Swiss har bestritt överklagandet.
4. B. För att kunna avgöra målet om överklagande krävs det att EU-domstolen meddelar ett förhandsavgörande beträffande tre tolkningsfrågor.
5. Amtsgericht ansåg att praxis från Europeiska unionens domstol (nedan kallad EU-domstolen) om att försenade flygningar kan jämföras med inställda flygningar (domstolens dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07) inte kunde tillämpas gentemot Schweiziska edsförbundet, eftersom EU-domstolen genom denna praxis inte begränsade sig till att tolka förordning nr 261/2004, utan tillskapade ett nytt kriterium för tillämpningen av rätten till kompensation.
6. Frågan huruvida GDVI kommer att vinna framgång med sitt överklagande beror därför på om förordning nr 261/2004 är tillämplig och på tolkningen av artikel 7 i samma förordning.
7. I. Frågan huruvida förordning 261/2004 är tillämplig beror på tolkningen av avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart av den 21 juni 1999 i dess lydelse enligt beslut nr 2/2010 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté [**Orig. s. 5**] av den 26 november 2010 (nedan kallat luftfartsavtalet).
8. 1. Den internationella behörigheten för tyska domstolar följer av uppfyllelseorten för huvudförpliktelsen enligt det avtal som ligger till grund för flygningen.

9. a) De tyska domstolarna har domsrätt enligt artikel 5.1 b andra strecksatsen i konventionen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område[, undertecknad den 30 oktober 2007 och godkänd på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2009/430/EG av den 27 november 2008 (EUT L 147, 2009, s. 1) (nedan kallad Lugano II-konventionen)], som för Schweiz vidkommande trädde i kraft den 1 januari 2011 (Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts 2010, s. 5609).
10. b) I fallet med en flygresa ska uppfyllelseorten för de karakteristiska förpliktelserna, vilken är avgörande enligt artikel 5.1 i Lugano II-konventionen, också anses vara ankomstorten. I det avseendet är emellertid ankomstorten för den senaste flygningen avgörande i det nu aktuella fallet, eftersom flygförbindelsen var planerad utan nämnvärt uppehåll på platsen för mellanlandningen (se, för en utförlig redogörelse av det omvända fallet, det vill säga där det var fråga om avgångsorten, begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof av den 9 april 2013 [utlämnas], punkt 9 och följande punkter).
11. 2. GDVI:s rätt till kompensation beror på om förordning nr 261/2004 ska anses vara tillämplig på den flygning från Bangkok till Zürich som Swiss genomförde.
12. a) Varken avgångsorten eller bestämmelseorten för denna flygning ligger **[Orig. s. 6]** i en medlemsstat i Europeiska unionen. Swiss är inte heller ett lufttrafikföretag i Europeiska unionen. Enligt luftfartsavtalet och beslut nr 1/2006 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté, vilket antogs enligt artikel 23.4 i luftfartsavtalet (EUT L 298, 2006, s. 23) och det påföljande beslutet nr 2/2010 (EUT L 347, 2010, s. 54; Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts 2011, s. 205) ska förordning nr 261/2004 emellertid också tillämpas för Schweiz territorium sedan den 1 december 2006. I båda de nämnda besluten hänvisas till förordning nr 261/2004 som en del av bilagan i avtalet av den 21 juni 1999. Enligt artikel 2 i avtalet ska bestämmelserna i avtalets bilaga gälla i den mån de har att göra med luftfart eller frågor som är direkt relaterade till luftfart enligt vad som anges i bilagan till detta avtal.
13. b) Det har dock hittills inte avgjorts huruvida denna tillämpning också omfattar sådana fall där flygningen avgår från ett tredjeland med destination i Schweiz och genomförs av ett schweiziskt flygbolag.
14. c) Den hänskjutande domstolen anser, liksom Bundesgerichtshof i ett omvänt fall med en flygning som avgick från Schweiz med destination i ett tredjeland, att även sådana flygningar omfattas. Bundesgerichtshof har förklarat följande i detta avseende (begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof av den 9 april 2013 [utlämnas] punkterna 23 och 24):
15. ”Genom luftfartskommitténs beslut nr 2/2010 omarbetades bilagan till luftfartsavtalet. I andra strecksatsen i bilagan anges att när det i rättsakter, som ingår i förteckningen i denna bilaga, hänvisas till medlemsstater i Europeiska gemenskapen eller **[Orig. s. 7]** Europeiska unionen, ska dessa hänvisningar anses

gälla även Schweiz. Artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 skulle således kunna tillämpas på så sätt att det för rättigheter enligt denna förordning räcker att avgångsorten ligger i Schweiz, eller, när lufttrafikföretaget har sitt säte i Europeiska unionen eller Schweiz, att ankomstorten ligger i Schweiz.

16. En sådan tolkning av luftfartsavtalet och dess bilaga skulle ligga i linje med såväl dess ordalydelse som med det i ingressen till avtalet formulerade syftet att harmonisera reglerna för luftfart inom Europa, inbegripet Schweiz. Följaktligen ska samma villkor gälla för lufttrafikföretag i Schweiz som för sådana företag i medlemsstaterna i Europeiska unionen. Lufttrafikföretagets kunder ska erhålla samma kvalitetsstandard i Schweiz och således ha möjligheter att göra samma rättigheter gällande gentemot dessa företag i Schweiz som de kan göra gällande i medlemsstaterna i Europeiska unionen, och lufttrafikföretagen ska å sin sida agera under samma konkurrensvillkor. Inställningen att förordningen om flygpassagerares rättigheter endast är tillämplig på passagerare som i Schweiz påbörjar en flygning till en flygplats i en medlemsstat i Europeiska Unionen förefaller svår att förena med ovanstående synsätt. Enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 kan förordningen nämligen också tillämpas på passagerare som flyger från en flygplats i Europeiska Unionen till ett tredjeland.”
17. Dessutom finns det, såsom även i förevarande mål, en nära koppling till **[Orig. s. 8]** Europeiska unionen. I det nu aktuella fallet skulle de drabbade passagerarna direkt efter den försenade flygningen ta ett anslutningsflyg till Europeiska unionen, nämligen till Hamburg. Särskilt när det gäller den beräkning av kompensationen enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 som är avgörande också i förevarande mål kopplas i själva förordningen flera flygningar samman på ett sådant sätt att kompensationen knyts till den slutliga bestämmelseorten. Om man i dessa fall ville begränsa förordningens tillämpningsområde till endast sådana flygningar som går från Schweiz till Europeiska unionen, en åsikt som företräds i Schweiz, skulle detta leda till en ej avsedd diskriminering av passagerare beroende på om de sedan ska ta ett direkt anslutningsflyg till en medlemsstat (se, utförligt beträffande detta argument, begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof av den 9 april 2013 [utelämnas], punkterna 28 och 29).
18. II. Om den första tolkningsfrågan besvaras jakande beror GDVI:s rätt till kompensation dessutom på frågan huruvida det förhållandet att förordning nr 261/2004 är tillämplig även innebär att EU-domstolens praxis om att passagerare på försenade flygningar kan jämföras med passagerare på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation, om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget, är tillämplig.
19. 1. Denna fråga besvaras delvis nekande i tysk rättspraxis [utelämnas], vilken ståndpunkt Swiss ansluter sig till. Enligt artikel 1.2 **[Orig. s. 9]** i luftfartsavtalet ska domar och beslut som meddelas efter den 2 juni 1999 vidarebefordras till Schweiziska edsförbundet, för att erkännas där och godkännas av den gemensamma kommittén. Så skedde dock inte vare sig beträffande EU-

domstolens dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 eller de domar rörande samma fråga som meddelats därefter. Av detta drar de ovannämnda tyska domstolarna slutsatsen att de i mål där passagerare har väckt talan mot ett schweiziska lufttrafikföretag och yrkat kompensation inte med stöd av denna rättspraxis kan bifalla talan, utan endast kan utgå från förordningens ordalydelse. Enligt nämnda domstolar skulle en tillämpning av denna praxis från EU-domstolen, vilken i varje fall är baserad på en analog tolkning av de rättigheter som föreskrivs i förordningen, utgöra ett betydande ingrepp i Schweiziska edsförbundets nationella suveränitet [utelämnas].

20. 2. Den hänskjutande domstolen är av en mer nyanserad uppfattning. EU-domstolens ovannämnda praxis om så kallade kraftiga förseningar torde visserligen inte vara tillämplig i mål vid schweiziska domstolar [utelämnas]. Den hänskjutande domstolen är emellertid inte en schweizisk domstol, utan en domstol i en medlemsstat och är därför bunden av rättspraxis beträffande förordning nr 261/2004 när förordningen tillämpas på schweiziska lufttrafikföretag. I annat fall skulle domstolarna i medlemsstaterna vara tvungna att tillämpa samma förordning på olika sätt på i övrigt jämförbara omständigheter, beroende på om svaranden är ett lufttrafikföretag med säte i Schweiziska edsförbundet eller ett lufttrafikföretag med säte i EU. Detta skulle dock strida mot andra strecksatsen i bilagan till luftfartsavtalet, vilken omarbetats genom luftfartskommitténs beslut nr 2/2010 och enligt vilken en hänvisning i förordningen till EU:s medlemsstater ska anses gälla (också) för Schweiziska edsförbundet.
21. III. Slutligen beror rätten till kompensation på tolkningen av artikel 7 i förordning nr 261/2004, nämligen på frågan huruvida passagerarna har denna rätt också när de båda flygningarna har ställts samman av en researrangör och utförs av olika lufttrafikföretag.
22. 1. Den omständigheten att de båda flygningarna startade på planerad tid och bara den första flygningen var försenad och denna försening uppgick till mindre än tre timmar utesluter inte att [GDVI] har rätt till kompensation.
23. De båda flygningarna Bangkok–Zürich och Zürich–Hamburg var visserligen två separata flygningar i den mening som avses i förordningen (se, för en utförlig redogörelse i det avseendet, begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof av den 19 juli 2016 [utelämnas], punkt 17). Om separata flygningar emellertid är direkt anslutande flygförbindelser och om förseningen av den första flygningen, så som i det nu aktuella fallet, leder till att passagerarna inte hinner med anslutningsflyget kan de ha rätt till kompensation också i det fallet. Detta förutsätter enligt EU-domstolens praxis (domstolens dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-407/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, [utelämnas], punkt 40 och följande punkter), dom av den 23 oktober 2012 [Orig. s. 11], Nelson m.fl. (C-581/10 och C-629/10, [utelämnas] punkt 28 och följande punkter), och Bundesgerichtshofs [utelämnas] begäran om förhandsavgörande av den 19 juli 2016, [utelämnas], punkt 14) att en tidsspillan som uppgår till mer än tre timmar har uppkommit. För en sådan rätt till kompensation krävs inte att en

försening i förhållande till den utsatta avgångstiden i den mening som avses i artikel 6.1 a–c i förordning nr 261/2004 föreligger (dom av den 26 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 37)).

24. Så är fallet i förevarande mål. I synnerhet var bara ett kort uppehåll i Zürich mellan de båda flygningarna inplanerat.
25. 2. I det nu aktuella fallet hade emellertid inte Swiss självt ställt samman flygningarna och genomförde bara den första, försenade flygningen. I stället hade en researrangör ställt samman flygningarna.
26. Ett liknande mål anhängiggjordes vid Bundesgerichtshof [utelämnas] efter överklagande av en dom från Landgericht Hamburg [utelämnas]. Bundesgerichtshof förklarade detta mål vilande och ställde en fråga till EU-domstolen om tolkningen av förordning nr 261/2004 som i allt väsentligt liknade frågan i förevarande mål. Bundesgerichtshof återkallade emellertid sin begäran om förhandsavgörande efter det att motparten i det målet hade accepterat klagandens krav. Bundesgerichtshof (begäran om förhandsavgörande från EU-domstolen av den 19 juli 2016, [utelämnas], punkt 27 och följande punkter) förklarade följande i detta avseende:
 27. ”d) Av syftet med artikel 7 i förordning nr 261/2004 kan det följa att rätt till kompensation endast kan göras gällande [Orig. s. 12] om flygtrafikföretaget som har förorsakat förseningen vid den slutliga bestämmelseorten har accepterat sammanställningen av flygningarna som följer på varandra genom att utfärda eller godkänna en bokningsbekräftelse. Denna fråga har inte fått ett slutgiltigt svar i EU-domstolens praxis.
 28. aa) Av domstolens rättspraxis framgår att rätt till kompensation i vart fall kan föreligga om flera flygningar som följer på varandra har bokats hos det lufttrafikföretag mot vilket rätt till kompensation görs gällande.
 29. I de avgöranden där rätten till kompensation berodde på att ett direkt anslutningsflyg anlände för sent till den slutliga bestämmelseorten hade de på varandra följande flygningarna bokats hos det lufttrafikföretag som var svarande i det nationella målet (domstolens dom [utelämnas] i målet Folkerts [utelämnas], punkt 18, beslut av den 4 oktober 2012, Rodriguez Cachafeiro m.fl. (C-321/11, [utelämnas], punkterna 10 och 34)). Andra avgöranden från domstolen där begreppet flygning i den mening som avses i förordningen har haft betydelse avser också fall där passageraren hade bokat alla relevanta flygningar hos det lufttrafikföretag av vilket han eller hon senare krävde kompensation (se domstolens dom [utelämnas] i målet Emirates Airlines, punkt 13, dom [utelämnas] i målet Sturgeon m.fl., punkt 11, och dom [utelämnas] i målet Nelson m.fl., punkt 15).
30. bb) Denna omständighet föreligger inte i det nu aktuella fallet.

31. Enligt vad appellationsdomstolen konstaterat utfördes de båda **[Orig. s. 13]** flygningarna av olika lufttrafikföretag. Bokningen gjordes inte hos något av dessa företag, utan hos en researrangör. Detta har även visats genom bokningsbekräftelsen som framlagts som bilaga K1. I brist på något som styrker ett sådant förhållande kan man inte utgå från att motparten själv lämnade ut eller godkände en biljett för båda flygningarna.
32. cc) Beträffande dessa omständigheter är det inte möjligt att dra tillräckligt säkra slutsatser vare sig med ledning av förordningen eller med ledning av den rättspraxis från domstolen som anförts.
33. Enligt artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 är förordningen endast tillämplig när passageraren har en bekräftad bokning för den berörda flygningen. En förutsättning för detta är enligt artikel 2 g i nämnda förordning att bokningen har accepterats och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören. Det sistnämnda kan ske genom en biljett i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen, som har utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent, eller genom ett annat bevis.
34. Av denna reglering framgår utan tvivel att en passagerare även kan ha rätt till kompensation från det utförande lufttrafikföretaget fastän det visserligen inte var delaktigt i den enskilda bokningen och bekräftelsen av denna, men företaget har gett en agent eller en researrangör möjlighet att ta emot och bekräfta sådana bokningar. Agentens eller researrangörens bokningsbekräftelse måste i dessa fall kunna tillskrivas lufttrafikföretaget som dess egen förklaring. **[Orig. s. 14]**
35. Av detta är det emellertid inte möjligt att utan vidare dra slutsatsen att ett lufttrafikföretag även måste kunna tillskrivas en agents eller en researrangörs bokningsbekräftelse i den utsträckning som bekräftelsen avser en annan flygning som utförs av ett annat lufttrafikföretag. Med avseende på en sådan flygning träder agenten eller researrangören primärt i det utförande lufttrafikföretagets ställe. Ur de berörda lufttrafikföretagens synvinkel blir situation därmed lik en situation där passageraren själv har gjort flera separata bokningar hos olika lufttrafikföretag för flygningar som följer på varandra. För det sistnämnda fallet utgår i vart fall kommissionen i sina riktlinjer för tolkning av förordningen från att det inte är möjligt att göra gällande rätt till kompensation (kommissionens riktlinjer av den 10 juni 2016, C(2016) 3502 final, s. 18, 4 d A ii).
36. dd) Enligt avdelningens uppfattning finns det emellertid en del som talar för en rätt till kompensation även om bokningsbekräftelsen för flygningar som följer på varandra har utfärdats av en researrangör.
37. 1) Förordningen föreskriver i princip samma rättsföljder för de olika formerna av bokningsbekräftelse. I skäl 5 framhålls dessutom att skyddet även ska omfatta passagerare på flygningar som ingår i paketresor. Ett garantiåtagande för flygningar som en researrangör har sammanställt överensstämmer vidare med målsättningen som definieras i skälen 1–4, nämligen att sörja för ett långtgående

skydd för passagerare och hänsyn till konsumentskydds krav, och den princip som domstolen härlett därifrån om att de bestämmelser i förordningen som **[Orig. s. 15]** ger passagerare möjlighet att göra rättigheter gällande ska ges en vid tolkning (se, i detta avseende, domstolens dom [utelämnas] i målet Sturgeon m.fl., punkt 45), medan begrepp i en bestämmelse som utgör ett undantag från en princip, eller specifikt från unionsrättsliga konsumentskyddsbestämmelser, i princip ska ges en snäv tolkning (se, i detta avseende, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/09, EU:C:2011:672, [utelämnas] punkt 17)).

38. 2) Att erkänna rätt till kompensation står enligt avdelningens uppfattning även i samklang med EU-domstolens synpunkt om ansvaret för de skyldigheter som har övertagits genom bokningsbekräftelsen.
39. Vad gäller det fallet att ett lufttrafikföretag, hos vilket två flygningar som följer på varandra har bokats, nekar ombordstigning på den andra flygningen vid incheckning, och passageraren inte längre kan nå denna flygning på grund av försening av den första flygningen, har domstolen ansett att det föreligger rätt till kompensation. Av avgörande betydelse för detta har domstolen ansett det vara att kompensationen ska utjämna olägenheterna som en oåterkallelig tidsspilla på tre timmar eller mer orsakar och att ett utförande lufttrafikföretag i vart fall måste ta ansvar för dessa olägenheter om det konstateras att de kan tillskrivas lufttrafikföretaget – som antingen har orsakat förseningen av den första flygningen, som utförs av företaget självt, eller felaktigt har bedömt att de berörda passagerarna inte skulle kunna infinna sig i tid för att stiga ombord på den följande flygningen, eller som har sålt biljetter avseende flera på varandra följande flygningar för vilka det inte har funnits tillräckligt med tid för att ta den senare flygningen (domstolens dom [utelämnas] **[Orig. s. 16]** [utelämnas] i målet Rodríguez m.fl.).
40. Ur passagerarens synvinkel, vars skydd rätten till kompensation syftar till, föreligger i vart fall en jämförbar situation om lufttrafikföretaget visserligen inte självt har utfärdat eller godkänt biljetterna för flygningar som följer på varandra, men har gett en researrangör möjligheten att utfärda sådana biljetter och härvid även sammanställa flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag.
41. ee) Likväl ser sig avdelningen hindrad att fatta ett beslut.
42. Mot bakgrund av vad som anförts ovan framstår det visserligen som nära till hands att göra en analog tillämpning av de principer som domstolen har utvecklat på de omständigheter som ska bedömas i det nu aktuella fallet. Det är emellertid inte möjligt att dra en säker slutsats av de avgöranden som domstolen har meddelat hittills.”
43. C. Den hänskjutande domstolen anser därför att det inte är möjligt att ta ställning till överklagandet från GVDI utan ett svar på begäran om förhandsavgörande.

[utelämnas]