



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. lokakuuta 2025
(OR. en)

13442/25

Toimielinten välinen asia:
2013/0072 (COD)

AVIATION 130
CONSOM 194
CODEC 1408

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	30. syyskuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Asia:	KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2025) 630 final.

Liite: COM(2025) 630 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.9.2025
COM(2025) 630 final

2013/0072 (COD)

**KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

**matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai
pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä
säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän
matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien
korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamista koskevan Euroopan
parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSIION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

**matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai
pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä
säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän
matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien
korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamista koskevan Euroopan
parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. TAUSTA

Päivä, jona ehdotus on toimitettu Euroopan parlamentille ja 13. maaliskuuta 2013.
neuvostolle:
(asiakirja COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut 11. heinäkuuta 2013.
lausuntonsa:

Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen 5. helmikuuta 2014.
käsittelyn kantansa:

Päivä, jona muutettu ehdotus on toimitettu: Ei sovelleta

Päivä, jona neuvoston kanta on vahvistettu: 29. syyskuuta 2025.

2. KOMISSIION EHDOTUKSEN TAVOITE

Ehdotuksella pyritään parantamaan matkustajien oikeuksien toteutumista. Ensinnäkin sillä selvennetään keskeisiä periaatteita ja niitä vastaavia matkustajien oikeuksia, jotka ovat aiemmin aiheuttaneet monia kiistoja lentoyhtiöiden ja matkustajien välillä. Toiseksi sillä parannetaan kansallista täytäntöönpanon varmistamista ja tehostetaan sen koordinoitua. Ehdotuksella pyritään myös ottamaan paremmin huomioon lentoliikenteen harjoittajien taloudelliset valmiudet ja pitämään tarkempaa huolta matkustajien oikeuksien toteutumisesta matkatavaroiden käsittelyvirheiden yhteydessä.

3. HUOMAUTUKSET NEUVOSTON KANNASTA

Neuvoston kanta sellaisena kuin se hyväksyttiin ensimmäisessä käsittelyssä 29. syyskuuta 2025 vastaa täysin neuvoston 5. kesäkuuta 2025 saavuttamaa poliittista yhteisymmärrystä.

Yhteisymmärryksen pääkohdat ovat seuraavat:

Asetus (EY) 261/2004 (lentomatkustajien oikeudet)

Korvauskynnykset: Neuvosto vähensi vähimmäisetäisyyksien lukumäärän kolmesta kahteen, yksi enintään 3 500 kilometrin matkoille ja toinen yli 3 500 kilometrin matkoille. Viivästysten korvauskynnyksiksi neuvosto asetti neljä tuntia enintään 3 500 kilometrin matkoille ja kuusi tuntia yli 3 500 kilometrin matkoille. Korvausmääriksi muutettiin vastaavasti 300 euroa ja 500 euroa. Komission on määrä tarkastella näitä määriä uudelleen ensimmäisessä kertomuksessaan kolmen vuoden kuluttua tarkistetun asetuksen soveltamispäivästä lukien. Näillä säännöksillä pyritään suojaamaan matkustajien oikeudet ottaen samalla huomioon lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuva taloudellinen rasite.

Oikeus korvaukseen lennon **peruuntuessa** ulotetaan tapauksiin, joissa peruutuksesta ilmoitetaan matkustajille alle 14 päivää ennen lähtöä ja he valitsevat lipusta maksetun hinnan palauttamisen tai matkan uudelleenreitityksen heille sopivana myöhempanä ajankohtana. Peruutuksen yhteydessä lentoyhtiön on toimitettava matkustajille esitetyt lomakkeet korvauspyyntöjä varten. Tämä vahvistaa matkustajien oikeuksia.

Oikeudet lipusta maksetun hinnan palauttamiseen, matkan uudelleen reititykseen ja korvaukseen ulotetaan tapauksiin, joissa **lähtö viivästyy pitkään ja jatkoyhteydet menetetään**, kuten komissio ehdotti.

Kansallisten täytäntöönpanoelinten ja tuomioistuinten ulkopuolisten elinten asema: Kansallisten täytäntöönpanoelinten asemaa (yleinen valvonta) selkeytetään suhteessa yksittäisiä valituksia käsittelevien elinten asemaan (riita-asoiden ratkaiseminen tuomioistuinten ulkopuolella), kuten komissio ehdotti.

Neuvosto kuitenkin poisti komissiolta mahdollisuuden pyytää kansallisia täytäntöönpanoelimiä tutkimaan tiettyjä yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan epäilyttäviä käytäntöjä ja raportoimaan päätelmistään komissiolle. Kansallisten täytäntöönpanoelinten aseman vahvistaminen on siten vähemmän kunnianhimoista kuin mitä se oli komission ehdotuksessa. (Neuvosto toimi samalla tavoin muiden liikennemuotojen matkustajien oikeuksista ja multimodaalisten matkustajien oikeuksista ehdotetun vastaavan säännöksen osalta ehdotuksia COM(2023) 752 ja 753 koskevassa yleisnäkemyksessään.)

Tuomioistuinten ulkopuolisessa riitojenratkaisussa (16 a artikla) mekanismin valinta jätetään jäsenvaltioiden tehtäväksi. Komissio katsoo, että kansallisten täytäntöönpanoelinten menettelyä ilman menettelyllisiä takeita on vältettävä. Tältä osin neuvoston kanta ei vastaa komission ehdotusta.

Lisäksi suhde vaihtoehtoisesta riidanratkaisusta annettuun direktiiviin 2013/11/EU edellyttää lisämukautusta sen varmistamiseksi, että asetuksessa ei millään tavalla estetä kuluttajia viemästä yksittäisiä riitojaan direktiivin 2013/11/EU mukaisten vaihtoehtoisten riitojenratkaisuelinten käsiteltäviksi, eikä rajoiteta jäsenvaltioiden velvollisuutta varmistaa mahdollisuus vaihtoehtoiseen riidanratkaisuun lentoliikenteen osalta.

Kansallisilta täytäntöönpanoelimiltä edellytettävä raportointi: Kansalliset täytäntöönpanoelimet ovat velvollisia raportoimaan toimistaan vain viiden vuoden välein. Tämä velvoite on vähemmän kunnianhimoinen kuin komission ehdotus vuosittaisesta raportoinnista, eikä mahdollista kansallisten täytäntöönpanoelinten toimien säännöllisempää seurantaa. (Muiden liikennemuotojen osalta kansallisten

täytäntöönpanoelinten on raportoitava kahden vuoden välein. Viimeisimmät tiedot ovat rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa (EU) 2021/782.)

Korvaus: Selvemmat valituksia koskevat säännöt sekä korvausten maksumääräajat matkustajien tekemille liikenteenharjoittajia ja välittäjiä koskeville valituksille; selkeät määräajat sekä velvollisuus ilmoittaa säännöistä matkustajille ja vastata näiden esittämiin kysymyksiin sääntöjen sisällöstä. Matkustajilla on kuusi kuukautta aikaa esittää korvauspyyntö tai valitus lentoliikenteen harjoittajalle, ja lentoliikenteen harjoittajan on maksettava korvaus tai toimitettava perusteltu vastaus 14 päivän kuluessa. Tämä on linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Korvausvelvollisuus rajoittuu kuitenkin siihen lentoliikenteen harjoittajaan, joka liikennöi kyseessä olevaa lentohäiriön kohteeksi joutunutta lentoa, kun taas nykyisten sääntöjen mukaan, sellaisina kuin Euroopan unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut asioissa C-502/18 *České aerolinie*, C-367/20 *KLM* ja C-561/20 *United Airlines*, matkustajat voivat vaatia korvausta keneltä tahansa lentoliikenteen harjoittajalta, joka liikennöi jotain osuutta matkasta. Tätä rajoitusta komissio ei ehdottanut.

Poikkeukselliset olosuhteet: Neuvosto laajensi ei-tyhjentävää luetteloa poikkeuksellisista olosuhteista, jotka voivat johtaa lentoliikenteen harjoittajien vapauttamiseen korvauksista, ja lisäsi vaatimuksen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajien on annettava vastaus tiettyyn määräaikaan mennessä ja esitettävä selkeä ja perusteltu selitys. Komission olisi tarkasteltava luetteloa uudelleen kolmen vuoden välein ja ehdotettava tarvittaessa päivitystä.

Päivitys voidaan hyväksyä vain tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen eikä komiteamenettelyllä komission ehdotuksen mukaisesti. Tämän perusteella luettelon tulkintaa ei voida selkeyttää nopeasti eikä luetteloa päivittää oikeusvarmuuden varmistamiseksi. Kokemus on osoittanut, että lainsäädäntömenettely kestää yleensä yli kolme vuotta lentomatkustajien oikeuksien osalta. Näin ollen lainsäätäjä tarkistaisi asetusta jatkuvasti, jos luetteloa olisi päivitettävä kolmen vuoden välein.

Odottaminen kenttäalueella: Matkustajat voivat kolmen tunnin kuluttua valita matkan uudelleenreitityksen ja lipusta maksetun hinnan palauttamisen, ja heillä on oikeus nousta koneesta. Tämä aikaraja alittaa komission ehdottaman viiden tunnin rajan.

Ilmoittamatta pois jääminen: Ilmoittamatta pois jäämiseen ("no show") liittyville käytännöille on täysimääräinen kieltä paluulentojen osalta (ehdoitta) komission ehdottaman osittaisen kiellon sijaan. Komission ehdotuksen mukaan lentoyhtiöt saisivat vaatia matkustajia maksamaan paluulennolla matkustamisesta, jos he ovat jääneet pois menolennolta. Komissio päätti olla kieltämättä ilmoittamatta pois jäämiseen liittyviä käytäntöjä kokonaan, koska kiellon myötä lentoyhtiöiden kyky tarjota välilaskullisia lentoja suoria lentoja edullisemmin estyisi tai heikentyisi, mikä vahingoittaisi kilpailua. Komission kannalta tämä säännös on kuitenkin hyväksyttävissä, koska se vahvistaa matkustajien oikeuksia.

Oikeus saada apua: Matkustajien oikeuksia huolenpitoon on parannettu lentohäiriön vuoksi odottamisen osalta ja lisätty virvokkeiden, ruoan ja majoituksen tarjoamista koskevia yksityiskohtia. Tältä osin neuvoston kanta on matkustajien kannalta suotuisampi kuin komission ehdotus.

Entistä paremmat oikeudet erityistarpeisille matkustajille: Vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden, raskaana olevien naisten, lasten ja erityisiä lääketieteellisiä tarpeita omaavien henkilöiden oikeuksia vahvistetaan merkittävästi. Lennolle pääsyn epääminen erityistarpeisilta henkilöiltä on kiellettyä. Matkustajien mahdollisuus ottaa mukaansa hyväksytty avustajakoira otetaan käyttöön, ja tällaisten henkilöiden tai lasten saattajina oleville henkilöille on tarjottava maksutta mahdollisuus istua viereisillä paikoilla edellyttäen, että näitä on saatavilla. Tämä kanta on matkustajien kannalta komission ehdotusta suotuisampi.

Oikeus tiedonsaantiin: Matkustajille suunnattua tiedottamista heidän oikeuksistaan parannetaan ja samalla selkeytetään lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien velvollisuuksia sellaisten tietojen osalta, joita niiden on annettava ennen sopimuksen tekoa ja häiriötilanteissa. Nämä säännökset ovat matkustajien kannalta suotuisampia kuin komission ehdotus.

Matkustajien nimien korjaaminen: Matkustajien tekemät kirjoitusvirheet varausten yhteydessä tai nimien muutokset varausten jälkeen voidaan korjata maksutta viimeistään 48 tuntia ennen lähtöä komission ehdotuksen mukaisesti. Tämä oikeus on laajennettu koskemaan myös kyseisten nimien hallinnollisia muutoksia.

Neuvosto täsmensi, että **jos lento kuuluu direktiivin (EU) 2015/2302 mukaiseen matkapakettiin,** asetuksen (EY) 261/2004 mukainen korvaus voidaan vähentää pakettimatkan järjestäjältä saadusta korvauksesta, jotta matkustajalle ei makseta liiallista korvausta. Tämä lisäys on linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Joidenkin maksumääraikojen pidentäminen: Lipusta maksetun hinnan palauttamiseen lentoliikenteen harjoittajille annettavaa aikaa pidennettiin (nykyisestä) seitsemästä päivästä 14:ään päivään. (Tämä on yhdenmukaistettu matkapakettidirektiivin ja linja-automatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen (EU) N:o 181/2011 mukaisen palautusajan kanssa. Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen mukainen määräaika on 30 päivää ja laivamatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen mukainen määräaika on edelleen seitsemän päivää.) Lennolle pääsyn epäämisen yhteydessä maksettavan korvauksen osalta palautusaika pidennettiin nykyisestä ”välittömästi” seitsemään päivään. Komissio ei ollut ehdottanut näiden ajanjaksojen muuttamista matkustajien kannalta epäedullisemmiksi.

Matkan uudelleenreititys muiden lentoliikenteen harjoittajien koneilla tai muilla liikennemuodoilla: Ennen matkan uudelleenreititystä lentoliikenteen harjoittajien on tarjottava matkustajille eri vaihtoehtoja, jotta nämä voivat päästä määränpäähensä mahdollisimman pian. Tällaiset vaihtoehdot edellyttävät matkustajien suostumusta, ja niihin sisältyy matkan uudelleenreititys toisen lentoliikenteen harjoittajan koneilla tai muilla liikennemuodoilla. Nämä säännökset ovat linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Matkustajien suorittama **omatoiminen uudelleenreititys:** Tätä sovelletaan, jos lentoliikenteen harjoittaja ei tarjoa matkustajille uudelleenreititystä kolmen tunnin kuluessa niin, että kustannusraja on neljä kertaa alkuperäisen varauksen hinnan suuruinen. (Jos matkustajat eivät hyväksy kyseistä hintakattoa, he voivat silti vaatia uudelleenreititystä lentoliikenteen harjoittajalta.) Tällä uudella säännöksellä vahvistetaan matkustajien oikeuksia matkustushäiriön yhteydessä.

Lentoliikenteen harjoittajien taloudellisten valmiuksien ottaminen huomioon entistä paremmin: Kuten edellä kohdassa ”Korvauskynnykset” selitetään, korvauksen maksamisen

aikarajaa nostetaan neljään tuntiin enintään 3 500 kilometrin pituisilla lennoilla ja EU:n sisäisillä lennoilla ja kuuteen tuntiin yli 3 500 kilometrin pituisilla lennoilla. Lisäksi lipusta maksetun hinnan palauttamisen määräaika pidennetään seitsemästä kalenteripäivästä 14:ään kalenteripäivään ja 30:een päivään tilanteissa, joissa valmiussuunnitelmat on aktivoitu. Alun perin ehdotettua luetteloa poikkeuksellisista olosuhteista jatketaan. Poikkeuksellisissa olosuhteissa lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa tarjottavan majoituksen kolmeen yöhön lukuun ottamatta majoitusta henkilöille, joilla on erityistarpeita. Tämä on linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Jäsenvaltioiden velvollisuus ilmoittaa komissiolle säännöllisesti asetuksen kansallisesta tulkinnasta ja soveltamisesta ja komission mahdollisuus päättää näissä kertomuksissa käsiteltävistä kysymyksistä täytäntöönpanosäädöksillä on poistettu. Tältä osin neuvoston kanta ei vastaa komission ehdotusta.

Asetuksen soveltamisalan tarkistaminen: Neuvosto lisäsi 17 artiklan 2 kohdan a alakohtaan vaatimuksen, jonka mukaan komission on sisällytettävä ensimmäiseen kertomukseen (kolmen vuoden kuluttua asetuksen soveltamispäivästä) arvio asetuksen soveltamisalan tarkistamisen tarpeellisuudesta ja toteutettavuudesta matkustajien suojelun ja tasapuolisten toimintaedellytysten parantamiseksi entisestään unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä. Tähän sisältyisi soveltamisalan mahdollinen ulottaminen EU:n ulkopuolisten lentoliikenteen harjoittajien liikennöimiin saapuviin lentoihin.

Asetus (EY) N:o 2027/97 (lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu):

Liikuntarajoitteisten henkilöiden liikkumisvälineitä koskevan vastuun selkeyttäminen: Liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta tekstiin sisältyy selvempiä ja lujitettuja vastuuta koskevia säännöksiä tapauksissa, joissa lähtöselvitetyt liikkumisvälineet, avustajakoirat mukaan lukien, tuhoutuvat tai vahingoittuvat, sekä lentoliikenteen harjoittajien velvollisuuksia, jotka koskevat liikkumisvälineiden välitöntä korvaamista tilapäisillä/maksuttomilla välineillä ja väliaikaisia ratkaisuja avustavien koirien korvaamiseksi. Nämä säännökset ovat kunnianhimoisempia kuin komission ehdottamat.

Helpompi valituslomakkeiden saanti: Lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava matkustajille valituslomakkeet esteettömässä muodossa ja asetettava ne myös sellaisten henkilöiden saataville, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä, mikä on matkustajien kannalta parannus komission alkuperäiseen ehdotukseen verrattuna. Komission ehdottamia fyysisiä palvelupisteitä lentoaseman matkustajille neuvosto ei kuitenkaan ole säilyttänyt. Tältä osin neuvoston kanta on matkustajien kannalta epäsuotuisampi kuin komission ehdotus.

Matkatavara: Neuvosto määrittää seuraavasti mitat henkilökohtaiselle esineelle, joka matkustajilla on aina oikeus kuljettaa matkustamoon ilman lisäkustannuksia: se joko mahtuu matkustajan edessä olevan istuimen alle tai on kooltaan enintään 40 x 30 x 15 cm. Jos henkilökohtaista esinettä tai käsimatkatavaraa ei voida viedä matkustamoon turvallisuus- tai kapasiteettisyyden kaltaisista erityisistä syistä tai ilma-alustyypin muuttumisen vuoksi, kyseinen henkilökohtainen esine tai käsimatkatavara voidaan laittaa ruumaan ilman lisäkustannuksia.

Komission ehdotuksessa ei säännelty käsimatkatavaroiden mittoja. Ensimmäisen käsittelyn kannassaan neuvosto viittaa nimenomaisesti käsimatkatavaroihin ja määrittelee henkilökohtaisen esineen mitat. Komissio toteaa, että nämä ovat ilmaiseksi sallitut

vähimmäismäärät ja että käytännössä monille matkustajille jo sallitaan käsimatkatavaroille tällainen koko tai suurempi määrä monissa lentoyhtiöissä.

Liikuntarajoitteisia henkilöitä koskeva erityinen tiedonantovaatimus: Tämän mukaan lentoliikenteen harjoittaja on muun muassa velvollinen tarjoamaan liikuntarajoitteisille henkilöille oikeuden tehdä ilmaiseksi etuutta koskeva erityinen ilmoitus liikkumisvälineidensä arvosta. Tämä on linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Matkatavaroita koskevat tiedot: Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava entistä enemmän tietoa matkatavaroiden sallituista enimmäismääristä ja -mitoista, soittimien kaltaisten arvokkaiden tai hauraiden esineiden erityiseshdoista ja lisämaksujen avoimuudesta. Tämä on linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Oikeus kuljettaa soittimia matkustamossa: Matkustajat saavat viedä soittimen ilma-aluksen matkustamoon, jos sovellettavat vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevat määräykset ja kyseisen ilma-aluksen tekniset ominaisuudet ja rajoitteet eivät sitä estä. Tämä on linjassa komission ehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Komission ehdotuksessa edellytettiin, että **kansalliset täytäntöönpanoelimet panevat täytäntöön myös ne asetuksen (EY) N:o 2027/97 säännökset** matkustajien oikeuksista, jotka koskevat viivästyneitä, kadonneita tai vahingoittuneita matkatavaroita, vammaisten ja/tai liikuntarajoitteisten matkustajien liikkumisvälineitä koskevat valitukset mukaan lukien. Neuvosto poisti tämän vaatimuksen. Tältä osin neuvoston kanta ei vastaa komission ehdotusta.

Komission mahdollisuus säännöllisesti mukauttaa Montrealin yleissopimuksessa mainittuja **vastuurajoja** delegoiduilla säädöksillä on korvattu dynaamisella viittauksella Montrealin yleissopimuksen, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) viimeksi päivittämänä, nojalla asetettaviin rajoihin. Tämä ratkaisu on epäsuotuisampi oikeusvarmuuden suhteen. Tältä osin neuvoston kanta ei vastaa komission ehdotusta.

4. PÄÄTELMÄT

Komissio voi yleisesti ottaen tukea neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa esitettyä poliittista yhteisymmärrystä. Vaikka komissio katsoo, että määräenemmistöllä saavutettu neuvoston kanta ei vastaa kaikkia sen ehdotuksen olennaisia tavoitteita, komissio pitää kantaa yleisesti hyväksyttävänä perustana neuvottelujen aloittamiselle Euroopan parlamentin kanssa.