

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta komission täytäntöönpanoasetukseksi miehittämättömän ilmailun U-space-sääntelystä

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 16 päivänä kesäkuuta tekemä ehdotus komission täytäntöönpanoasetukseksi miehittämättömän ilmailun U-space-sääntelystä sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 23 päivänä heinäkuuta 2020

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Erityisasiantuntija Laura Sarlin

LIIKENNE- JA VIESTIN-
TÄMINISTERIÖ

MUISTIO
23.7.2020

EU/2020/0210

EHDOTUS KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUKSEKSI MIEHITTÄMÄTTÖMÄN ILMAILUN U-SPACE-SÄÄNTELYSTÄ

1 Tausta

Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) antoi maaliskuussa 2020 Euroopan komissiolle lausuntonsa miehittämättömän ilmailun palveluita sisältäviä ilmatiloja koskevasta U-space-sääntelystä (EASA Opinion No 01/2020). EASA antoi lausunnon liitteenä täytäntöönpanoasetusta koskevan luonnoksen pohjaksi komission täytäntöönpanoasetuksen valmistelua varten.

Komissio antoi EASA-komitean jäsenille ehdotuksen täytäntöönpanoasetukseksi miehittämättömän ilmailun U-space-sääntelystä 16.6.2020. Komission ehdotus on merkittävästi erilainen kuin EASAn ehdotus. Täytäntöönpanoasetusehdotusta on käsitelty EASA-komitean kokouksessa 30.6.–1.7.2020, ja sitä käsitellään uudelleen kyseisen komitean kokouksessa syksyllä 2020. Ehdotuksesta äänestetään todennäköisesti kyseisen komitean kokouksessa loppuvuodesta 2020 tai keväällä 2021.

Ehdotettu U-space-täytäntöönpanoasetus merkitsisi jatkumoa aiemmalle miehittämättömän ilmailua koskevalle sääntelylle, jota on annettu 11.9.2018 voimaan tulleen uudistettuun EASA-asetukseen (2018/1139)¹ perustuen. EASA-asetuksen valmistelusta on tiedotettu eduskuntaa 11.02.2016 U-kirjelmällä U 6/2016 vp.

Uudistetulla EASA-asetuksella muutettiin erityisesti miehittämättömän ilmailua koskevia säännöksiä. EASA-asetuksella annetaan komissiolle toimivalta säätää yksityiskohtaisemmista vaatimuksista useilla eri täytäntöönpano- ja delegoidulla asetuksilla. Useita voimassa olevia komission täytäntöönpano- ja delegoituja asetuksia tulee päivittää EASA-asetuksen voimaantullessa ja tämä päivitystyö on parhaillaan käynnissä. EASA-asetuksen nojalla komissio on antanut miehittämättömän ilmailusta yhden delegoidun asetuksen ja yhden täytäntöönpanoasetuksen. Komission delegoidulla asetuksella (EU) 2019/945 miehittämättömien ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä säädetään tarkemmin miehittämättömän ilma-aluksen markkinoille saattamisesta, markkinavalvonnasta sekä kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajista. Asetus on annettu 12.3.2019 ja se on tullut voimaan 1.7.2019. Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä säädetään puolestaan tarkemmin miehittämättömien ilma-alusten käyttämisestä koskevista vaatimuksista, ilma-alusten ja käyttäjien rekisteröinnistä ja kauko-ohjaajien vähimmäisikä- ja koulutusvaatimuksista. Täytäntöönpanoasetus sisältää myös sääntelyä UAS-ilmatilavyöhykkeistä², joilla miehittämättömän ilmailua voidaan rajoittaa, kieltää tai vapauttaa tietyistä vaatimuksista. Asetus on annettu 24.5.2019, mutta sen soveltaminen alkaa vasta 31.12.2020. Delegoidun asetuksen ja täytäntöönpanoasetuksen valmistelusta eduskuntaa

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1139, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta

² Lyhenne UAS tarkoittaa miehittämättömän ilma-alusjärjestelmää (unmanned aircraft system).

on tiedotettu E-kirjeellä (8/2018 vp) 23.2.2018 sekä sen jatko-E-kirjeellä 22.1.2019. EU-sääntelyyn tehtyjä muutoksia täydensi Suomessa eduskunnalle huhtikuussa 2020 annettu hallituksen esitys Euroopan unionin siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi (HE 41/2020 vp). Eduskunta hyväksyi esityksen sisältämät lakiehdotukset muutettuna 12.6.2020 (EV 66/2020 vp). Kyseiset lait tulevat voimaan 1.1.2021.

Edellä kuvatussa EU-sääntelyssä ja siihen perustuvassa kansallisessa sääntelyssä miehittämättömien ilma-alusten toiminta jaotellaan riskiperusteisesti kolmeen eri toimintakategoriaan: avoin, erityinen ja sertifioitu. Toimintakategorioille on asetettu erilaisia vaatimuksia. Esimerkiksi vähäriskisimmässä toiminnassa eli avoimessa kategoriassa vaatimuksina on muun muassa lennättäjän näköyhteys lennättämäänsä ilma-alukseen sekä 120 metrin enimmäislennätyskorkeus.

Vuoden 2021 alussa voimaan tulevan muutetun ilmailulain nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa miehittämättömän ilmailun UAS-ilmatilavyöhykkeitä, joilla miehittämättömän ilmailu voidaan kieltää kokonaan tai sitä voidaan rajoittaa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä, joilla avoimen kategorian miehittämättömän ilmailu voidaan vapauttaa yhdestä tai useammasta sitä koskevasta vaatimuksesta.

2 Ehdotuksen tavoite

Miehittämättömän ilmailu tarjoaa mahdollisuuksia älykkäämmälle, turvallisemmalle ja ympäristöystävällisemmälle liikkuvuudelle. Miehittämättömän ilmailun on tunnistettu tarjoavan uudenlaisia liiketoiminta- (mm. kuljetus- ja kuvauspalvelut) sekä harrastusmahdollisuuksia. Miehittämättömän ilmailun yleistyessä ja lisääntyessä on kuitenkin tärkeää varmistaa, että miehittämättömän ilmailutoiminta on itsessään turvallista eikä se häiritse tai vaaranna miehitettyä ilmailua tai sotilasilmailun operatiivista toimintaa, sallien kuitenkin toiminnalle elinkelpoisen kehitysmahdollisuuden.

Tällä hetkellä miehittämättömän ilmailun tukitoiminnot ja sääntely eivät mahdollista miehittämättömän ilmailun laajamittaista ”automatisoitua” toimintaa. Lähtökohtana on, että avoimen kategorian toiminta, jota suurin osa harrastustoiminnasta ja pienimuotoisemmasta kaupallises-takin toiminnasta on, tapahtuu näköyhteydessä. Tämä tarkoittaa, että miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä sijaitsee fyysisesti lähellä lennättämäänsä alusta. Voimassa olevan ilmailulain (864/2014) aikana miehittämättömän ilmailu on voinut poiketa näköyhteysvaatimuksesta vain erikseen perustetulla vaara-alueella, jolla vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Vuoden 2021 alusta alkaen voimaan tulevan ilmailulain nojalla avoimen kategorian toiminta voi poiketa tästä vaatimuksesta lisäksi erikseen määritetyllä UAS-ilmatilavyöhykkeellä, jonka jäsenvaltion viranomainen on perustanut riskiarvioinnin pohjalta. Kategorioissa erityinen ja sertifioitu ei ole näköyhteyden vaatimusta, mutta toiminta on luvanvaraista.

Nykyjärjestelmien varassa eri toimijoiden miehittämättömillä ilma-aluksilla ei myöskään ole mahdollisuutta saada tietoa esimerkiksi siitä, missä muut ilma-alukset liikkuvat. Tämä on esteenä laajamittaiselle miehittämättömän ilmailun yleistymiselle ja kehitykselle. Lennättäminen ilman näköyhteyttä on keskeinen elementti erityisesti kuljetuspalveluiden tarjoamisessa, mutta sitä varten miehittämättömän ilma-aluksen olisi jaettava oma sijantietonsa ja saatava muun il-maliikenteen tiedot, jotta alukset osaisivat väistää toisiaan. Komission täytäntöönpanoasetuseh-dotuksen tarkoituksena olisikin harmonisoida edellytykset jäljempänä kuvattujen uudenlaisten U-space-ilmatilojen perustamiselle turvallisen ja hallitun miehittämättömän ilmailun mahdol-listamiseksi.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Komission antaman täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voisivat perustaa U-space-ilmatiloja (jäljempänä ”U-space”) vastuullaan olevaan ilmatilaan. U-spaceja voisi olla jäsenvaltiossa yksi tai useampia. Jokaisessa U-spacessa olisi täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan tarjottava pakollisia palveluita, joita ovat:

- Jatkuva jaettu paikannustieto miehittämättömän ilma-aluksen sijainnista
- Tieto miehittämättömiin ilma-aluksiin liittyvistä U-spacen rajoituksista silloin, jos osa U-spacesta on rajoitettu miehittämättömiltä ilma-aluksilta
- Lentoluvan myöntäminen U-spaceen pyrkiville ilma-aluksille
- Tieto muusta miehittämättömästä ja miehitetystä liikenteestä U-spacessa

Näitä palveluita tarjoaisivat U-space-palveluntarjoajat (jäljempänä ”palveluntarjoaja”), joita voisi olla U-spacessa yksi tai useampia. Palveluntarjoajana voisi toimia myös luonnollinen henkilö. Lisäksi kussakin U-spacessa toimisi yksi yleistietopalveluntarjoaja (englanniksi ”Common Information Service Provider”), jonka tehtävänä olisi tarjota palveluntarjoajille U-spacen toimivuuden kannalta välttämätöntä tietoa. Sekä palveluntarjoajien että yleistietopalveluntarjoajien tulee olla jäsenvaltioiden sertifioimia.

Täytäntöönpanoasetuksella määriteltäisiin U-spacejen hallintaan osallistuvien yksiköiden ja organisaatioiden roolit ja vastuualueet, kyseisessä ilmatilassa tarjottavat pakolliset palvelut sekä vaatimukset kyseisessä ilmatilassa liikkuville miehittämättömille ilma-aluksille. Täytäntöönpanoasetus ei koskisi sotilas- tai viranomaisilmailua, minkä lisäksi tämän hetkisen täytäntöönpanoasetusesityksen soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät lentokerhotoiminta sekä alle 250 grammaa painavat ilma-alukset.

Miehitetty ilmailu on täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan lähtökohtaisesti tarkoitus pitää erillään miehittämättömästä ilmailusta. Mikäli miehityllä ilma-aluksella halutaan lentää U-spaceen, voivat palveluntarjoaja sekä ilmaliikennepalveluntarjoaja koordinoita tilapäisistä ratkaisuksista. Tästä säädettäisiin täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan kuitenkin erikseen annettavalla asetuksella.

Kesäkuun lopulla pidetyssä EASA-komitean kokouksessa komissio kertoi, että miehitetyn ilmailun toimintaa U-spacessa koskevien sääntelyehdotusten on tarkoitus tulla komitean käsittelyyn loka- tai marraskuussa 2020. Lisäksi komissio kertoi, että yleispalveluntarjoajan palveluiden hinnoittelusta on tarkoitus säätää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) on edistetty vuosien 2004 ja 2009 lainsäädäntöpaketeilla SES I ja SES II. Vuonna 2013 komissio antoi ns. SES 2+ -ehdotuksen, jolla lainsäädäntöä olisi kehitetty edelleen. Eduskunta on informoitu kyseisestä ehdotuksesta 29.8.2013 U-kirjelmällä (U 54/2013 vp). Ehdotuksen valmistelu pysähtyi tuolloin erään Gibraltaria koskevan erimielisyyden vuoksi. Joulukuussa 2019 liikenneneuvoston kokouksessa ministerit linjasivat, että komission tulisi ottaa asia jälleen valmisteluun ja päivittää SES2+ -ehdotusta. Päivitetyt SES2+ -ehdotuksen käsittely alkaa neuvoston ilmailutyöryhmässä heinäkuussa 2020.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 4 artiklan 2 kohdan g alakohta, jonka mukaan unionin ja jäsenvaltioiden kesken jaettua toimivaltaa sovelletaan liikenteen alalla.

SEUT 290 artiklan 1 kohdan mukaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävässä säädöksessä voidaan siirtää komissiolle valta antaa muita kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia.

Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyn EASA-asetuksen 57 artiklassa komissiolle on siirretty valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä miehittämättömiä ilma-aluksia koskien. Säädökset hyväksytään noudattaen EASA-asetuksen 127 artiklan 3 kohdan mukaista tarkastelumenettelyä, jonka mukaan EASA-komitea äänestää komission antamasta ehdotuksesta.

Unionisopimuksen 5 artiklan 4 kohdassa säädetään suhteellisuusperiaatteesta. Periaatteen mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen Euroopan unionin perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtioneuvosto katsoo, että sääntelyehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, sillä jäsenvaltiolle jätetään hyvin laaja liikkumavara U-spacejen perustamisen suhteen.

Unionisopimuksen 5 artiklan 3 kohdan mukainen toissijaisuusperiaate soveltuu vain unionin ja jäsenvaltioiden jaetun toimivallan alalla. Ehdotus koskee tällaista alaa. Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, sillä miehittämättömän ilmailun rajat ylittävä luonne puoltaa toimia.

5 Ehdotuksen vaikutukset Suomessa

5.1 Vaikutukset lainsäädäntöön ja viranomaisten toimintaan

Miehittämättömästä ilmailusta säädetään ilmailulaissa. Täytäntöönpanoasetus aiheuttanee muutostarpeita kansalliseen lainsäädäntöön, lähinnä ilmailulakiin. Täytäntöönpanoasetuksen soveltamisen on tarkoitus alkaa vuoden kuluttua sen voimaan astumisesta, joten muutokset kansalliseen lainsäädäntöön tulisi tehdä pikaisesti ehdotuksen hyväksymisen jälkeen. Ilmailulaissa olisi säädettävä U-spacen perustamisen edellytysten lisäksi muun muassa toimivaltaisista viranomaisista. Luonteva valinta viranomaistahoksi perustamaan U-spaceja sekä toimimaan U-spacen valvontaviranomaisena olisi Liikenne- ja viestintävirasto, jolla on vuoden 2021 alussa voimaan tulevan ilmailulain muutosten perusteella myös toimivalta perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä. Liikenne- ja viestintäviraston voidaan arvioida pystyvän hoitamaan U-spaceihin liittyvät tehtävät sen nykyisten resurssien puitteissa.

5.2 Taloudelliset ja hallinnolliset vaikutukset

Täytäntöönpanoasetusehdotuksella ei arvioida olevan valtiontaloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia. Ehdotus edistäisi miehittämättömän ilmailun liiketoimintaa, kun U-spacessa voisi toimia useita eri operaattoreita turvallisesti saaden palveluntarjoajilta tiedon muusta liikenteestä. Tämä edesauttaisi erityisesti miehittämättömän ilmailun kuljetustoiminnan yleistymistä. Lisäksi palveluntarjoajat ja yleistiedonpalveluntarjoajat olisivat uudenlaisia palveluita, joille voisi syntyä uudenlaiset markkinat ja siinä määrin liiketoimintaa kuin U-spaceja perustettaisiin ja olisi halukkaita miehittämättömän ilmailun käyttäjiä asiakkaita.

5.3 Ympäristövaikutukset

Täytäntöönpanoasetusehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ympäristölle. Ehdotuksella voi olla vähäisissä määrin myönteisiä ympäristövaikutuksia, sillä miehittämätön ilmailu on lähtökohtaisesti hyvin vähäpäästöistä verrattuna esimerkiksi autoiluun. Mikäli esimerkiksi kuljetuspalveluissa aletaan hyödyntää miehittämätöntä ilmailua laajamittaisesti, voidaan tämän arvioida jopa vähentävän liikenteen kokonaispäästöjä. Miehittämättömällä ilmailulla voi kuitenkin olla meluvaikutuksia.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

U-space-sääntelyllä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suhteessa perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin. Ehdotuksella voi olla vähäisiä vaikutuksia elinkeinon harjoittamiseen tai sananvapauteen, mikäli sääntelyssä ei huomioida kilpailunäkökulmia tai mikäli U-spaceja käytettäisiin rajaamaan niiden ulkopuolelle tietynlaisia ilmatilan käyttäjiä. Toisaalta sääntelyllä voi olla myös myönteisiä vaikutuksia elinkeinovapauden kannalta, jos se helpottaa ammatinharjoittamista ja uudenlaisen elinkeinotoiminnan harjoittamista. U-space-täytäntöönpanoasetusehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu myös kansallisen vapautuksen saaneet lennokkikerhot. On selvítettävä, onko tällä vaikutuksia yhdistymisvapauteen.

7 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja kansallinen käsittely

Täytäntöönpanoasetusehdotuksesta käytiin ensimmäisen kerran keskustelua EASA-komitean kokouksessa 30.6.–1.7.2020. Keskustelua jatketaan syksyllä 2020 kyseisen komitean kokouksessa. Täytäntöönpanoasetusehdotuksesta äänestetään todennäköisesti loppuvuodesta 2020 tai keväällä 2021 kyseisen komitean kokouksessa.

Täytäntöönpanoasetusehdotuksesta laadittu U-kirjelmäluonnos käsiteltiin liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä 6.7.2020–7.7.2020. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa U-kirjelmä eduskunnalle valtioneuvoston yleisistunnon 23.7.2020 päätöksellä. Tällöin U-kirjelmä toimitetaan eduskunnalle kuuden viikon määräajan kuluessa.

8 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua. Täytäntöönpanoasetusehdotus kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

9 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa tavoitteita miehittämättömän ilmailun turvallisuustilanteen parantamisesta turvallisuussääntelyä harmonisoimalla. Valtioneuvosto pitää tärkeinä tavoitteita miehittämättömän ja miehitetyn ilmailun turvallisuudesta yhteensovittamisesta, miehittämättömän ilmailun sisämarkkinoiden perustamisesta sekä uusien teknologioiden käyttöönottoa tukevasta sääntelymallista. Ehdotettu sääntely sujuvoittaisi miehittämätöntä ilmailua, ja mahdollistaisi turvallisen toiminnan miehittämättömälle ilmailulle. Lisäksi sääntely edistäisi liikenteen digitalisatiota ja automaatiota. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että miehittämättömän ilmailun sääntelyä kehitettäisiin tavalla, joka vastaa kehittyvällä toimialalla syntyviin aitoihin tarpeisiin.

Täytäntöönpanoasetusehdotuksessa on omaksuttu ratkaisu siitä, että miehitetyn ilmailun toiminnasta U-spaceissa säädettäisiin Euroopan unionissa erillisillä komission täytäntöönpanoasetuksilla. Kesäkuun EASA-komitean kokouksessa komissio kertoi, että nämä täytäntöönpanoasetukset tulisivat EASA-komitean käsittelyyn syksyllä 2020. Valtioneuvosto katsoo, että turvallisen toiminnan varmistamiseksi kysymykset miehitetystä ilmailusta U-spacessa tulisi ratkaista ennen U-space-täytäntöönpanoasetuksen antamista ja täytäntöönpanoasetus miehitetystä ilmailusta U-spacessa olisi annettava samaan aikaan nyt käsillä olevan U-space-täytäntöönpanoasetusehdotuksen kanssa. Lisäksi kansallisesti tulee pohtia, kuinka sääntelyn ulkopuolelle esitetyt lentokerhot ja alle 250 grammaa painavat ilma-alukset voisivat toimia turvallisesti U-spacessa ja kuinka varmistutaan sujuvasta viranomaistoiminnasta ja valtion ilma-alusten erityis-asemasta.

Täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan U-space olisi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 sääntelyn mukainen UAS-ilmatilavyöhyke, joista on kansallisesti säädetty Suomessa tarkemmin 1.1.2021 voimaan tulevalla ilmailulain muutoksilla. Valtioneuvosto katsoo, että U-spacen käsitettä olisi tarkennettava siten, että U-space olisi lähtökohtaisesti UAS-ilmatilavyöhykkeestä erillinen ilmatilansa. Valtioneuvosto katsoo, että U-spacet tulisi perustaa tavalla, joka on viranomaisille ja kaikille ilmatilan käyttäjille mahdollisimman selkeä.

Valtioneuvosto katsoo myös, että on syytä tarkentaa myös U-spacen kustannuksiin liittyviä kysymyksiä. EASA-komitean kesäkuun kokouksessa komissio kertoi, että näihin kysymyksiin vastataan ns. SES2+ -sääntelyllä. Valtioneuvosto katsoo, että kyseisen hinnoittelua koskevan sääntelyn on tarkoituksenmukaista tulla samanaikaisesti sovellettavaksi kuin muun U-spacea koskevan sääntelyn. Miehitämättömän ilmailun kustannukset eivät saisi tulla miehitetyn ilmailun maksettavaksi, vaan ”käyttäjä maksaa” -periaatteen tulisi toteutua myös U-space-ilmatilassa. Lisäksi yleistietopalvelun hinnoittelun tulisi olla markkinaperusteista, eikä se ei saisi syrjiä palveluntarjoajia. Sääntelyssä tulisi lisäksi ottaa kantaa siihen, miten ilmaliikennepalveluntarjoaja saa korvauksen tietojensa jakamisesta.