

18.9.2020

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen vastine asiantuntijalausuntoihin

Valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle ehdotuksesta komission täytäntöönpanoasetukseksi miehittämättömän ilmailun U-space-sääntelystä (U 38/2020 vp) koskevan asiantuntijalausunnan ovat liikenne- ja viestintävaliokunnalle toimittaneet RPAS Finland ry (jäljempänä "RPAS Finland") sekä Suomen Moottorilentäjien Liitto ry (jäljempänä "Suomen Moottorilentäjien Liitto"). Molemmissa lausunnoissa tunnistetaan tarve miehittämättömän ilmailun entistä tarkemmalle sääntelylle. RPAS Finland tukee U-spacen kehitystä ja näkee sen olevan edellytys ilmailun digitalisoitumiselle. Suomen Moottorilentäjien Liitto tuo puolestaan lausunnossaan esiin tarpeen säännellä mm. sitä, miten miehittämättömät ilma-alukset jakavat omat sijaintitietonsa ja vastavuoroisesti saavat muun ilmailukenteen tiedot, jotta alukset osaisivat väistää toisiaan. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy näihin näkemyksiin ja toteaa, että muun muassa näistä asioista käsillä olevassa U-space-sääntelyehdotuksessa on kyse.

Integrointi nykyiseen lennonvarmistusjärjestelmään

Suomen Moottorilentäjien Liitto katsoo lausunnossaan, että miehittämättömän ilmailu olisi kaikkien toimintakategorioiden osalta liitettävä Air Navigation Services Finland Oy:n (jäljempänä "ANS Finland") lennonvarmistusjärjestelmään nyt ehdotetun U-space-sääntelyn mukaisesten erillisten palveluntarjoajien sijaan. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo esiin, että U-space-ilmatilassa pakollisia palveluita voi ehdotuksen mukaan tarjota miehittämättömälle ilmailulle yksi tai useampi U-space-palveluntarjoaja (jatkossa "palveluntarjoaja"). Lisäksi kussakin U-spacessa toimisi yksi yleistietopalveluntarjoaja, jonka tehtävänä olisi tarjota edellä mainituille palveluntarjoajille U-spacen toimivuuden kannalta välttämätöntä tietoa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei komission täytäntöönpanoasetus estäisi ANS Finlandia toimimasta U-space-palveluntarjoajana tai/ja yleistietopalveluntarjoajana, jos kansallinen valvontaviranomainen sertifioi sen kyseiseen tehtävään.

Käytännössä yleistietopalveluntarjoajan tarvitsema tieto miehityksestä ilmailusta on Suomessa tällä hetkellä lähinnä ANS Finlandilla, joka voisi sen puolesta olla mahdollinen taho toimimaan yleistietopalvelun tarjoajana. Vaihtoehtoisesti ANS Finland voisi jakaa tätä tietoa yleistietopalvelun tarjoajalle. Mikäli ANS Finland haluaisi toimia myös U-space-palveluntarjoajana, ei komission täytäntöönpanoasetusehdotuksen uusin versio estä sitä, että U-space-palveluita miehittämättömälle ilmailulle tarjoava palveluntarjoaja olisi samanaikaisesti myös yleistietopalveluntarjoaja. Kilpailunäkökulmasta voidaan pitää kannatettavana, että U-spacen pakollisia palveluita tarjoavia palveluntarjoajia voisi olla samassa ilmatilassa useampi.

ANS Finlandilla tulee joka tapauksessa olemaan rooli U-spacessa, sillä ehdotuksessa säädetään lennonvarmistuspalveluiden tarjoajan sekä yleistietopalveluntarjoaja ja muiden palveluntarjoajien välisestä vuorovaikutuksesta ja koordinaatiosta. Jos U-space-ilmatila asettaisiin valvottuun ilmatilaan (eli ilmatilaan, jossa ANS Finland tarjoaa lennonjohtopalvelua miehitykselle ilmailulle), U-space-

palveluntarjoaja ja ANS Finland koordinoisivat miehittämättömille ilma-aluksille annettavat lentoluvat yhdessä. Ehdotuksen tavoitteena on dynaaminen ilmatilan käyttö, jossa miehittämätöntä ilmailua saatetaan rajoittaa U-space-ilmatilassa miehitetyn ilmailun tarpeiden mukaan siten, että U-space-ilmatilan rajoja muutetaan tilapäisesti.

Suomen Moottorilentäjien liitto nostaa esiin myös mm. miehittämättömän ilmailun lentosäännöt. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947¹ jaottelee miehittämättömän ilmailun kolmeen kategoriaan riskiperusteisesti: avoin, erityinen ja sertifioitu. Toiminta avoimessa kategoriassa sisältää erilaisia vaatimuksia, kuten 120 metrin enimmäislennätyskorkeus ja näköyhteyden vaatimus. Erityisen ja sertifioidun kategorian toiminta puolestaan on luvanvaraista. Määritellään UAS-ilmatilavyöhykkeitä turvallisuuteen, turvatoimiin, yksityisyyteen tai ympäristöön liittyvistä syistä jäsenvaltiot voivat kieltää, rajoittaa tai sallia UAS-ilmatilavyöhykkeille pääsyn tiettyjen edellytysten täytyessä. Lisäksi UAS-ilmatilavyöhykkeitä voidaan nimetä siten, että miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmillä² harjoitettava toiminta on vapautettu yhdestä tai useammasta kategoriasta avoin koskevasta vaatimuksesta. Täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947 tulee sovellettavaksi 31.12.2020, ja siihen liittyvä kansallinen sääntely tulee voimaan 1.1.2021 lailla ilmailulain muuttamisesta (534/2020). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 mukaan kategoriassa ”erityinen” ja sertifioitu” harjoitettavaan toimintaan sovelletaan SERA:n³ vahvistettuja sovellettavia operatiivisia vaatimuksia. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että U-spacea koskeva ehdotus sisältää niitä koskevaa sääntelyä, jonka mukaan lähtökohtaisesti miehittämättömän ilma-aluksen on väistettävä miehitettyä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa vielä, että miehittämättömän ilmailun ja miehitetyn ilmailun suhteesta on tarkoitus säätää tarkemmin nyt käsillä olevasta täytäntöönpanoasetuksesta erillisen EU-sääntelyn piirissä.

Miehittämätön ilmailu ilman näköyhteyttä U-space-ilmatilassa

RPAS Finland katsoo lausunnossaan, että komission täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaiset U-space-ilmatilat eivät mahdollista laajamittaista miehittämätöntä ilmailua ilman näköyhteyttä. RPAS Finland katsoo, että edellytyksenä ilman näköyhteyttä tapahtuvalle lentämiselle on mm. riittävän kattava tieto muusta ilmaliikenteestä kyseissä ilmatilassa, liikenteenohjauspalvelua joko ennen lentoa taikka sen aikana, jolloin väistäminen ei ole kiinni vain miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän reagoitakyvystä ja että miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät voidaan varustaa havaitse ja väistä – teknologialla kustannustehokkaasti.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan RPAS Finlandin esiin tuomat edellytykset täytyvät jo nykyisin täytäntöönpanoasetusehdotuksessa. Ensinnäkin tieto muusta ilmaliikenteestä on yksi U-spacen pakollisista palveluista. Se sisältää sekä tiedon miehitetystä että miehittämättömästä ilmailusta, mitkä saadaan U-space-palveluntarjoajilta sekä lennonvarmistuspalveluntarjoajalta. Toinen pakollinen palvelu on jokaista miehittämättömän ilma-aluksen lentoa varten miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän etukäteen hakema ja U-space-palvelun tarjoajan myöntämä lentolupa. Ehdotuksen mukaan palveluntarjoaja voi myös ehdottaa käyttäjälle vaihtoehtoista lentolupaa, esim. reittiä, mikäli se ei voi hyväksyä käyttäjän alkuperäistä lupapyyntöä. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan lentoluvan myöntämistä koskeva prosessi vastaa RPAS Finlandin liikenteenohjausta koskevaan edellytykseen riittävällä tavalla. RPAS Finlandin kolmas huomio koskee

¹ Komission täytäntöönpanoasetus säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (EU 2019/947).

² Miehittämätön ilma-alusjärjestelmä (Unmanned Aircraft System, UAS) kattaa ilma-aluksen lisäksi myös kauko-ohjaukseen tarvittavat laitteet ja järjestelmän.

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012 yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta eli ns. SERA-asetus (Standardised European Rules of Air).

miehittämättömän ilma-aluksen havainnointikyvykkyyttä ja sen toteuttamiseen liittyvää kustannuskysymystä. Tämä ei liikenne- ja viestintäministeriön mukaan liitty suorannaisesti nyt käsillä olevaan täytäntöönpanoasetusluonnokseen. Miehitämättömien ilma-alusjärjestelmien vaatimuksista säädetään komission delegoidussa asetuksessa miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä (EU 2019/945). Lisäksi U-spacea koskevan sääntelyn edetessä, myös miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien valmistajilla on kasvava kaupallinen intressi valmistaa sellaisia järjestelmiä, joilla voidaan toimia ilman näköyhteyttä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että täytäntöönpanoasetuksen mukaiset U-space-ilmatilat mahdollistavat ensimmäisen askeleen kohti laajamittaista miehittämättömää ilmailua. RPAS Finlandin näkemys johtunee heidän eroavasta näkemyksestään U-spacen kattavuudesta palvelukonseptina, mitä kuvataan jäljempänä. On syytä huomata, että teknologisen kehityksen myötä edistyneenä myös U-spacen kehitys sekä dynaaminen ilmatilan käyttö.

U-space palvelukonseptina

RPAS Finland esittää lausunnossaan, että U-spacessa tulisi olla ilmatilan lisäksi kyse palvelukonseptista, joka kattaisi Suomen lentotiedotusalueen kokonaisuudessaan. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan U-spacessa on jo nykyisellään kyse sekä palvelukonseptista että konseptiin sisältyvistä ilmatiloista ja palveluista. Liikenne- ja viestintäministeriö on lukemisen sujuvuuden vuoksi lyhentänyt U-space-ilmatila-käsitteen ”U-spaceksi” U-kirjelmässä U 38/2020 vp. Asetusehdotuksessa puolestaan käytetään lakitekstilä vaadittavalla tarkkuudella yksiselitteisesti käsitteitä U-space-ilmatiloista sekä U-space-palveluista.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan jaa RPAS Finlandin näkemystä siitä, että palvelukonseptin tulisi automaattisesti kattaa koko Suomen ilmatila tai että U-space sisältäisi eri tyyppisiä ilmatiloja. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että perustettavien U-space-ilmatilojen maantieteellinen laajuus on täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan kansallisesti määriteltävissä. Ilmatiloja voisi täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukaan olla jäsenvaltiossa yksi tai useampi, ja ne voitaisiin perustaa kansallisen riskiarvioinnin suorittamisen jälkeen. Näin ollen U-space-ilmatilan laajuuteen liittyvät kysymykset voidaan ratkaista myöhemmin kansallisesti, eikä niitä ole tarpeen sisällyttää valtioneuvoston kantaan äänestettäessä täytäntöönpanoasetuksen hyväksymisestä. U-space-ilmatiloissa olisi ehdotuksen mukaan tarjottava tiettyjä pakolliseksi määriteltyjä palveluita, mutta sen lisäksi jäsenvaltio voisi edellyttää myös muiden palveluiden, esimerkiksi sääpalvelun, tarjoamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy RPAS Finland:n näkemykseen siinä, että komission täytäntöönpanoasetusehdotuksessa esitetty U-spacen määritelmä kaipaa täsmentämistä. Tällä hetkellä täytäntöönpanoasetusehdotuksen mukainen U-space-ilmatilan määritelmä lähtee siitä, että U-space-ilmatila on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 15 artiklan mukainen UAS-ilmatilavyöhyke. U-space-sääntelyn systematiikan kannalta ongelmallista onkin se, että UAS-ilmatilavyöhykkeitä on erilaisia. Mikäli täytäntöönpanoasetuksessa pidetään kiinni ratkaisusta, jossa U-space-ilmatila on UAS-ilmatilavyöhyke, olisi liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan myös määriteltävä tarkemmin, millainen UAS-ilmatilavyöhyke U-space-ilmatila olisi. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan U-space-ilmatila ei voi esimerkiksi olla UAS-vyöhyke, jolla miehittämätön ilmailu on kielletty. Tämän vuoksi U-space-ilmatilan tulisi lähtökohtaisesti olla UAS-vyöhykkeestä erillinen ilmatilansa. U-space-ilmatilalla voitaisiin ministeriön näkemyksen mukaan tarkoittaa esimerkiksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 15 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaista UAS-ilmatilavyöhykettä, jolle on sallittu pääsy ilmatilaan vain sellaisille miehittämättömille ilma-aluksille, jotka on varustettu tietyillä teknisillä ominaisuuksilla, erityisesti etätunnistus- tai paikkatietoisuusjärjestelmillä, mikä mahdollistaisi U-space-ilmatilan käytön miehittämättömään ilmailuun ilman näköyhteyttä. Kyseessä on tällöin ilmatilan käytön rajoittaminen, sillä tällaiselta alueelta oltaisiin rajattu ulkopuolelle muunlaiset miehittämättömät ilma-alukset. Tähän liittyy perusoikeuspunnintaa, sillä rajoittavan ilmatilan

perustaminen merkitsisi rajoituksia mm. elinkeinonvapauteen ja sananvapauteen niiden ilmatilan käyttäjien osalta, joiden järjestelmät eivät kyseisiä teknisiä vaatimuksia täyttäisi.⁴ Tämä saattaisi olla esteenä myös koko Suomen ilmatilan U-space-ilmatilaksi nimeämiselle.

Edelleen haastavaa EU-sääntelyn systematiikassa on, että UAS-ilmatilavyöhyke voidaan perustaa vain turvallisuuteen, turvatoimiin, yksityisyyteen tai ympäristöön liittyvistä syistä. U-space-ilmatilan tarkoitus liittyy kuitenkin miehittämättömän ilmailutoiminnan mahdollistamiseen ja erityisesti näköyhteyden ulkopuolella tapahtuviin kuljetuksiin, kuten RPAS Finlandkin toteaa. Voitaneen kuitenkin katsoa, että U-space-ilmatila voitaisiin perustaa turvallisuusnäkökulmasta, vaikka tarve perustamiselle tulisi kaupallisen kysynnän myötä. Perusteena toimisi se, että olisi syytä varmistaa ilman näköyhteyttä tapahtuvan miehittämättömän ilmailun turvallinen ja hallittu toiminta.

Miehitetty ilmailu U-space-ilmatilassa

RPAS Finlandin mukaan U-space-ilmatilassa toimintamenetelmien tulee koskea kaikkia ilmailun muotoja. Heidän mukaansa pitkällä tähtäimellä U-spacessa tarjottavan digitaalisen lennonohjauksen tulisi kyetä havainnoimaan kaikki ilmatilassa liikkuvat ilma-alukset riippumatta siitä, ovatko ne miehittämättömiä vai miehitettyjä. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo esiin komission toimivallan rajallisuuden täytäntöönpanoasetuksen keinoin.⁵ U-spacea koskevassa komission täytäntöönpanoasetusehdotuksessa ei ole mahdollista säätää velvollisuuksia miehitetyle ilmailulle. Komissio onkin tuonut esiin, että miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun yhteensovittamisesta sekä U-space-palveluiden hinnoittelusta säädetään soveltuvimmissa yhteyksissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nopea tie kaiken ilmailun digitalisaatioon olisi kaikkien ilma-alusten kytkeminen digitaalisesti yhteiseen palveluun. Teknisesti tämä kuitenkin edellyttäisi sitä, että myös valvottoman ilmatila olisi saatava ilmailuun soveltuvien tietoliikenneyhteyksien piiriin. Täytäntöönpanoasetusehdotus tunnistaa tämän tosiasian, että infrastruktuuri ei vielä ole riittävän kattavaa täysin digitaalisen, kaiken ilmatilan, kaikenlaisen ilmailun tarpeita varten. Nyt täytäntöönpanoasetusehdotus lähtee siitä, että miehittämättömän ja miehitetyn ilma-aluksen kohtaamiset vältetään valvotussa ilmatilassa segregaaation keinoin sekä dynaamisen ilmatilan käytön avulla, missä merkittävässä roolissa on myös lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ANS Finland. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että täytäntöönpanoasetusehdotus on oikeassa suhteessa teknologian ja paikannusinfrastruktuurin nykyiseen kehitysasteeseen sekä toisaalta komission toimivaltaan antaa miehittämättömiä ilma-aluksia koskevia täytäntöönpanosäädöksiä. U-kirjeessä on myös todettu, että miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun yhteensovittamista koskevat kysymykset tulee ratkaista samanaikaisesti U-space-sääntelyn kanssa.

U-spacen kustannukset

RPAS Finland esittää, että miehittämättömille ilma-aluksille tarjottava digitaalinen lennonohjaus ja ilmatilan havainnointi olisi rahoitettava julkisin varoin. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo esiin, että ilmailussa vallitsee ”käyttäjä maksaa” –periaate, jonka mukaisesti jokainen liikenteenohjauspalveluita käyttävä ilma-alus maksaa käyttämistään palveluista. Tässä taustalla on EU:n yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan sääntelyyn liittyvä suorituskykyäntely, joka asettaa lennonvarmistuspalveluiden tarjoajille erilaisia vaatimuksia myös kustannusten osalta.

⁴ Hallituksen esityksessä eduskunnalle Euroopan unionin siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaksi lainsäädännöksi on arvioitu kattavasti UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamisen perusoikeusvaikutuksia. HE 41/2020 vp, s. 91–101.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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, erityisesti artikla 57 artiklan.

Liikenne- ja viestintäministeriö tuo esiin, että U-spacen kustannuspuoleen liittyvät kysymykset ratkaistaan komission antaman tiedon mukaisesti valmisteilla olevalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevalla ns. SES2+-asetuksella, josta komissio antanee ehdotuksen syksyn 2020 aikana. Valtioneuvoston kannan mukaan nämä kysymykset on ratkaistava samanaikaisesti U-space-sääntelyn valmistelun kanssa. Yleistietopalvelun hinnoittelun tulisi olla markkinaperusteista, eikä se saisi syrjiä U-space-palveluntarjoajia, erityisesti ottaen huomioon, että yleistietopalvelun tarjoaja voi samanaikaisesti toimia itsekin U-space-palveluntarjoajana. Sääntelyssä tulisi lisäksi ottaa kantaa siihen, miten lennonvarmistuspalveluntarjoaja (ANS Finland) saa korvauksen tietojensa jakamisesta, erityisesti mikäli ANS Finland ei toimi yleistietopalvelun tarjoajana itse.

RPAS Finland nostaa esiin, että pääsy ilmatilaan on tähän asti ollut ilmaista, mutta U-space -ilmatilan rahoittaminen esitetään perustuvan käyttäjämaksuihin. Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa korostaa, että miehittetty ilmailu maksaa tälläkin hetkellä valvotussa ilmatilassa saamistaan lennonjohtopalveluista, joihin U-space-palveluja voitaneen verrata kustannusten näkökulmasta. U-space-ilmatilassa toimisi yksi tai useampi palveluntarjoaja, joka tarjoaa palveluita miehittämättömälle ilmailulle. Nämä palveluntarjoajat olisivat todennäköisesti kaupallisia toimijoita. Onkin tarpeen, että ne saavat korvauksen palveluistaan. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö haluaa huomauttaa, ettei näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva toiminta ole käytännössä täysin ilmaista nykyisen sääntelyn eikä vuoden vaihteessa voimaan tulevan EU-sääntelyn nojalla. Nykyisin miehittämätön ilmailu on voinut toimia näköyhteyden ulkopuolella vain ns. vaara-alueilla, joilla vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Tällaisen tilapäisen alueen perustaminen vaatii lähtökohtaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tekemän maksullisen päätöksen. Jatkossa miehittämätön ilmailu on jaoteltu edellä kuvattuihin toimintakategorioihin, eikä avoimen kategorian toiminta voi toimia näköyhteyden ulkopuolella muilla kuin erikseen asetetuilla alueilla, käytännössä lähinnä vapauttavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä. Myös tällaisen tilapäisen alueen perustaminen vaatii lähtökohtaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tekemän maksullisen päätöksen. Erityisen ja sertifioidun kategorian toiminta puolestaan edellyttää lupaa, mihin liittyy myös omat kustannuksensa.

Lisäksi RPAS Finland nostaa esiin, että näköyhteystilanteissa U-space-ilmatilat lisäävät arvoa lähinnä silloin, jos muuten kielletyssä ilmatilassa voidaan harjoittaa miehittämätöntä ilmailua. Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa korostaa, ettei U-space-ilmatilaa olisi tarkoitus perustaa ilmatilaan, jossa kaikki ilmailu on kielletty. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että jo 2021 alusta voimaan tulevan ilmailulain muutoksen nojalla on mahdollista perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä, joissa miehittämätöntä ilmailua on kielletty tai rajoitettu. Tarkoituksena on käyttää vähiten rajoittavaa toimenpidettä, eli rajoittaa ilmailua, silloin kun sillä voidaan turvata riittävästi ne oikeushyvät, joita rajoituksilla suojataan. Rajoittavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä on tarkoitus korvata lentoasemien suoja- ja lähialueita koskevia nykyrajoituksia joltain osin. U-space-ehdotuksen nykyisen version pohjalta emme näe estettä, ettei näitä UAS-ilmatilavyöhykkeitä voisi muuttaa tulevaisuudessa U-space-ilmatiloiksi, mikä voinee joustavoittaa miehittämätöntä ilmailua näillä alueilla.