Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/2347

24.11.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/2347 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Νοεμβρίου 2025

σχετικά με τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και με την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/2153

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 126 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 120 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, στα έσοδα του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες πιστοποιητικά και οι κάτοχοι πιστοποιητικών που εκδίδει ο Οργανισμός, τα τέλη που καταβάλλουν πρόσωπα που έχουν υποβάλει δηλώσεις στον Οργανισμό, καθώς και τα δικαιώματα για δημοσιεύσεις, διαδικασίες προσφυγής, κατάρτιση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός.

(2) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/2153 της Επιτροπής ([2]) καθορίστηκαν τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός. Ωστόσο, τα τέλη και τα δικαιώματα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να επιτευχθεί ανάκτηση του πλήρους κόστους των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις υπηρεσίες που παρέχει ο Οργανισμός, και παράλληλα να αποτραπεί η σημαντική σώρευση πλεονάσματος, σύμφωνα με το άρθρο 126 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(3) Αφενός, τα προσαρμοσμένα τέλη και δικαιώματα θα πρέπει να καθορίζονται με διαφανή, δίκαιο, αμερόληπτο και ομοιόμορφο τρόπο και θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις προβλέψεις του Οργανισμού όσον αφορά τον φόρτο εργασίας του, το σχετικό κόστος και άλλους σχετικούς παράγοντες. Αφετέρου, τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα του συγκεκριμένου κλάδου της Ένωσης. Ομοίως, θα πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο ώστε να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η δυνατότητα των νομικών και φυσικών προσώπων, ιδίως των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (στο εξής: ΜΜΕ), να καταβάλλουν τα τέλη.

(4) Λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών, οικονομικών και διοικητικών περιορισμών που αντιμετωπίζουν οι ΜΜΕ, είναι σκόπιμο να εφαρμοστούν απαιτήσεις και διαδικασίες ανάλογες προς τις ιδιαιτερότητές τους και να μειωθεί η περιττή διοικητική επιβάρυνση. Ως εκ τούτου, οι ρυθμιστικές τεχνικές απαιτήσεις στον τομέα της αρχικής και της διαρκούς αξιοπλοΐας, της αδειοδότησης και της εκπαίδευσης του προσωπικού, των πτητικών λειτουργιών, των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της πιστοποίησης εξοπλισμού και των σχετικών διαδικασιών πιστοποίησης κλιμακώνονται ή απλουστεύονται για τις ΜΜΕ. Η διάρθρωση των τελών προσαρμόζεται στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του σχετικού προϊόντος ή της έγκρισης του φορέα. Επιπλέον, ο Οργανισμός παρέχει καθοδήγηση και υποστήριξη για την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων.

(5) Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι μεν πρωταρχικής σημασίας, αλλά ο Οργανισμός θα πρέπει να συνεκτιμά πλήρως την οικονομική αποδοτικότητα κατά την άσκηση των καθηκόντων του, λαμβανομένων υπόψη του πεδίου εφαρμογής των εν λόγω καθηκόντων, όπως προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, και των πόρων που έχει στη διάθεσή του.

(6) Ο Οργανισμός θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να εισπράττει τέλη και δικαιώματα για εργασίες πιστοποίησης ή για την παροχή άλλων υπηρεσιών, οι οποίες δεν αναφέρονται συγκεκριμένα στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού αλλά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ή επιβάλλονται στον Οργανισμό βάσει άλλης σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας, για τη χρηματοδότηση του συναφούς κόστους.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/2153 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2019, σχετικά με τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 319/2014 (ΕΕ L 327 της 17.12.2019, σ. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/2153/oj).

(7) Οι συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 68 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 αποτελούν συνήθως τη βάση αξιολόγησης του πραγματικού φόρτου εργασίας που συνεπάγεται η πιστοποίηση προϊόντων τρίτων χωρών. Καταρχήν, η διαδικασία που ακολουθεί ο Οργανισμός για την επικύρωση πιστοποιητικών που εκδίδονται από τρίτη χώρα με την οποία η Ένωση έχει συνάψει κατάλληλη συμφωνία περιγράφεται στην εν λόγω συμφωνία και συνεπάγεται διαφορετικό φόρτο εργασίας σε σύγκριση με τον φόρτο εργασίας που απαιτείται για δραστηριότητες πιστοποίησης που ασκεί ο Οργανισμός. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι ο Οργανισμός μπορεί να βασίζεται, έως έναν βαθμό, στις δραστηριότητες πιστοποίησης που έχουν ήδη διεξαχθεί από την αρχή της τρίτης χώρας σύμφωνα με τους όρους της σχετικής συμφωνίας, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο όγκος των εργασιών που απαιτούνται από τον Οργανισμό. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν τα εφαρμοστέα τέλη ώστε να αντικατοπτρίζουν τη φύση των εργασιών που συνδέονται με τις εν λόγω επικυρώσεις.

(8) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, διοικητικής αποτελεσματικότητας και χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης, θα πρέπει να καθοριστούν προθεσμίες για την καταβολή των τελών και των δικαιωμάτων που επιβάλλονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

(9) Για λόγους οικονομικής δικαιοσύνης και αναλογικότητας, όταν μια αίτηση απορρίπτεται ή όταν η εκτέλεση εργασίας που σχετίζεται με αίτηση διακόπτεται ή τερματίζεται, τα καταβλητέα τέλη θα πρέπει να καθορίζονται σε κατάλληλο ποσό που λαμβάνει υπόψη τον μειωμένο φόρτο εργασίας.

(10) Είναι σκόπιμο, όταν ο Οργανισμός καθυστερεί προσωρινά την έναρξη της αξιολόγησης και τη διεκπεραίωση νέας αίτησης, τα εφαρμοστέα τέλη να χρεώνονται μόνο κατά την έναρξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού.

(11) Θα πρέπει να προβλεφθούν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα για περιπτώσεις μη καταβολής και κινδύνου μη καταβολής, ώστε να εξασφαλίζεται η είσπραξη των τελών και των δικαιωμάτων στον μέγιστο δυνατό βαθμό.

(12) Η γεωγραφική θέση των επιχειρήσεων στα εδάφη των κρατών μελών δεν θα πρέπει να αποτελεί παράγοντα εισαγωγής διακρίσεων. Συνεπώς, τα έξοδα ταξιδίου τα οποία σχετίζονται με τις εργασίες πιστοποίησης που εκτελούνται για τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις θα πρέπει να αθροίζονται και να διαιρούνται διά του αριθμού των αιτούντων.

(13) Θα πρέπει να παρασχεθεί η δυνατότητα στους αιτούντες να ζητούν εκτίμηση του καταβλητέου ποσού για τις εργασίες πιστοποίησης και τις υπηρεσίες, προκειμένου να αυξηθεί η προβλεψιμότητα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, για την κατάρτιση της εκτίμησης απαιτείται προηγουμένως η διενέργεια τεχνικής ανάλυσης από τον Οργανισμό. Δικαιολογείται ο Οργανισμός να αμείβεται ανάλογα για το κόστος της εν λόγω ανάλυσης.

(14) Προκειμένου να αποθαρρύνονται οι αβάσιμες ή παρελκυστικές προσφυγές και να εξασφαλίζεται δικονομική δικαιοσύνη, θα πρέπει να αποτελεί προαπαιτούμενο η πλήρης καταβολή των δικαιωμάτων για να γίνει δεκτή η προσφυγή κατά αποφάσεων του Οργανισμού.

(15) Παρότι ο παρών κανονισμός θα πρέπει να παρέχει στον κλάδο τη δυνατότητα να προβλέπει το ύψος των τελών και των δικαιωμάτων που θα απαιτείται να καταβάλλει, είναι αναγκαίο να εξετάζεται σε τακτική βάση αν οι όροι του χρήζουν αναθεώρησης, σύμφωνα με το άρθρο 126 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(16) Προκειμένου να παρέχονται στα ενδιαφερόμενα μέρη πληροφορίες σχετικά με το σκεπτικό στο οποίο βασίζονται τα τέλη, θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού των τελών. Θα πρέπει επίσης να ζητείται η γνώμη τους πριν από οποιαδήποτε αλλαγή στα τέλη, ώστε να εξηγούνται οι λόγοι οποιασδήποτε προτεινόμενης αλλαγής.

(17) Στις 9 Ιουλίου 2025 η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 98 παράγραφος 2 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Στις 10 Σεπτεμβρίου 2025 το διοικητικό συμβούλιο εξέφρασε την ευνοϊκή του γνώμη.

(18) Δεδομένου του αριθμού των τροποποιήσεων και για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/2153 θα πρέπει να καταργηθεί.

(19) Για να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση από τους κανόνες που προβλέπονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/2153 στους κανόνες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά τις εν εξελίξει διαδικασίες, θα πρέπει να θεσπιστούν μεταβατικές διατάξεις.

(20) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε βάσει του άρθρου 127 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις περιπτώσεις για τις οποίες ο Οργανισμός χρεώνει τέλη και δικαιώματα, το ύψος των τελών και των δικαιωμάτων και τον τρόπο καταβολής τους.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «τέλη»: τα ποσά που εισπράττει ο Οργανισμός και τα οποία καταβάλλουν οι αιτούντες για εργασίες πιστοποίησης·

2) «δικαιώματα»: τα ποσά που εισπράττει ο Οργανισμός για υπηρεσίες που παρέχει πέραν των εργασιών πιστοποίησης·

3) «εργασία πιστοποίησης»: κάθε δραστηριότητα που διεξάγει άμεσα ή έμμεσα ο Οργανισμός για την έκδοση, τη διατήρηση ή την τροποποίηση πιστοποιητικών και για την υποβολή, τη διατήρηση και την τροποποίηση δηλώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 (και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει του εν λόγω κανονισμού)·

4) «υπηρεσία»: κάθε δραστηριότητα που διεξάγει ο Οργανισμός πέραν των εργασιών πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας προϊόντων ή της παροχής τεχνικών συμβουλών·

5) «αιτών»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ζητεί την εκτέλεση εργασίας πιστοποίησης ή την παροχή υπηρεσίας από τον Οργανισμό·

6) «κύκλος τιμολόγησης»: η περίοδος 12 μηνών που εφαρμόζεται σε πολυετή έργα και σε εργασίες επιτήρησης, η οποία αρχίζει:

   α) για τα τέλη και τα δικαιώματα που απαριθμούνται στους πίνακες 1 έως 6 του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης·

   β) για τα τέλη αδειοδότησης που απαριθμούνται στον πίνακα 7Α του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης·

   γ) για τα τέλη παρακολούθησης που απαριθμούνται στον πίνακα 7Α του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού·

   δ) για τα τέλη που απαριθμούνται στον πίνακα 8 του μέρους Ι του παραρτήματος, την 1η Ιουνίου που έπεται της έκδοσης του πιστοποιητικού·

   ε) για τα τέλη έγκρισης που απαριθμούνται στους πίνακες 9Α έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης·

   στ) για τα τέλη επιτήρησης που απαριθμούνται στους πίνακες 9Α έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού·

   ζ) για τα τέλη προετοιμασίας μεταβίβασης που απαριθμούνται στους πίνακες 16Α, 17Α, 19Α και 20Α του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού·

   η) για τα δικαιώματα έκδοσης που απαριθμούνται στον πίνακα 23 του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης·

   θ) για τα δικαιώματα ανανέωσης που απαριθμούνται στον πίνακα 23 του μέρους Ι του παραρτήματος, την 1η Φεβρουαρίου που έπεται της έκδοσης του πιστοποιητικού·

   ι) για τα δικαιώματα συνδρομής που απαριθμούνται στον πίνακα 24 του μέρους Ι του παραρτήματος, από την ημερομηνία κατά την οποία χορηγείται πρόσβαση στην πλατφόρμα·

ια) για αιτήσεις που υπόκεινται σε αναβολή της έναρξης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4, από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός αναλαμβάνει την εκτέλεση των εργασιών που συνδέονται με την εν λόγω αίτηση·

7) «προδιαγραφή πιστοποίησης» ή «CS»: προδιαγραφή πιστοποίησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και έχει δημοσιευθεί στον ιστότοπο του Οργανισμού·

8) «VTOL»: στροφειόπτερα ή κάθε άλλο είδος βαρύτερου από τον αέρα αεροσκάφους που διαθέτει την ικανότητα κατακόρυφης απογείωσης και/ή προσγείωσης·

9) «HTOL»: οποιοδήποτε βαρύτερο από τον αέρα αεροσκάφος που δεν είναι VTOL·

10) «μεγάλο VTOL»: στροφειόπτερα CS-29 και CS-27 κατηγορίας Α·

11) «μικρό VTOL»: στροφειόπτερα CS-27 με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης (MTOW) μικρότερο των 3 175 kg και έως 4 θέσεις, μη συμπεριλαμβανομένου του χειριστή·

12) «μεσαίο VTOL»: άλλα στροφειόπτερα CS-27·

13) «πολύ ελαφρύ VTOL»: στροφειόπτερο απλού σχεδιασμού με MTOW κάτω των 600 kg, που περιορίζεται σε 2 θέσεις, συμπεριλαμβανομένου του χειριστή, δεν κινείται με στροβιλοκινητήρες και/ή πυραυλοκινητήρες και περιορίζεται σε πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας·

14) «στροφειόπτερο»: μηχανοκίνητο αεροσκάφος, βαρύτερο από τον αέρα, το οποίο για την υποστήριξή του κατά την πτήση εξαρτάται κυρίως από την άντωση που δημιουργείται από δύο στροφεία κατ' ανώτατο όριο·

15) «αεροσκάφος με ικανότητα VTOL» ή «VCA»: μηχανοκίνητο βαρύτερο του αέρα αεροσκάφος, πλην αεροπλάνων ή στροφόπτερων, ικανό να εκτελεί κατακόρυφη απογείωση και προσγείωση μέσω μονάδων άντωσης και ώσης χρησιμοποιούμενων για την άντωση κατά την απογείωση και την προσγείωση·

16) «αεροσκάφος υψηλών επιδόσεων της κατηγορίας βάρους έως 5 700 kg»: αεροπλάνα μέγιστης οριακής ταχύτητας πτητικής λειτουργίας (MMO) υψηλότερης του 0,6 και/ή μέγιστου ύψους πτητικής λειτουργίας άνω των 25 000 ft·

17) «μικρά αερόπλοια»:

(a) όλα τα αερόπλοια θερμού αέρα, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους·

(b) τα αερόπλοια αερίου όγκου 2 000 m^3·

18) «μεσαία αερόπλοια»: αερόπλοια αερίου όγκου μεταξύ 2 000 m^3 και 20 000 m^3 ·

19) «μεγάλα αερόπλοια»: αερόπλοια αερίου όγκου άνω των 20 000 m^3.

Άρθρο 3

Καθορισμός τελών και δικαιωμάτων

1. Ο Οργανισμός ζητεί και εισπράττει τα τέλη και τα δικαιώματα μόνο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό, τα τέλη και τα δικαιώματα υπολογίζονται με βάση την τιμή ανά ώρα που ορίζεται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος.

3. Τα κράτη μέλη δεν εισπράττουν τέλη για εργασίες που διεξήχθησαν από τον Οργανισμό, ακόμη και εάν εκτελούν τις εν λόγω εργασίες για λογαριασμό του Οργανισμού. Ο Οργανισμός επιστρέφει τα τέλη στα κράτη μέλη για τις εργασίες που εκτελούν για λογαριασμό του.

4. Τα τέλη και τα δικαιώματα εκφράζονται και καταβάλλονται σε ευρώ.

5. Τα ποσά που αναφέρονται στα μέρη Ι, ΙΙ και ΙΙα του παραρτήματος υπόκεινται σε τιμαριθμική αναπροσαρμογή την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο μέρος IV του παραρτήματος.

6. Κατά παρέκκλιση από τα τέλη που αναφέρονται στο παράρτημα, τέλη για εργασίες πιστοποίησης που εκτελούνται βάσει διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και τρίτης χώρας επιτρέπεται να υπαχθούν σε ειδικές διατάξεις της σχετικής διμερούς συμφωνίας.

Άρθρο 4

Καταβολή τελών και δικαιωμάτων

1. Ο Οργανισμός καθορίζει τους όρους καταβολής των τελών και των δικαιωμάτων και περιγράφει τις περιπτώσεις στις οποίες χρεώνει τις εργασίες πιστοποίησης και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Ο Οργανισμός δημοσιεύει τους όρους στον δικτυακό τόπο του.

2. Ο αιτών καταβάλλει το οφειλόμενο ποσό στο ακέραιο, εντός 30 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία διαβίβασης του τιμολογίου στον αιτούντα.

3. Εάν ο Οργανισμός δεν λάβει πληρωμή για τιμολόγιο εντός της χρονικής περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 2, δύναται να χρεώσει τόκο για κάθε ημερολογιακή ημέρα καθυστέρησης.

4. Το επιτόκιο είναι εκείνο που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα στις κύριες πράξεις αναχρηματοδότησης, όπως δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* σειρά C, το οποίο ισχύει την πρώτη ημερολογιακή ημέρα του μηνός λήξης της προθεσμίας, προσαυξημένο κατά οκτώ ποσοστιαίες μονάδες.

Άρθρο 5

Απόρριψη ή καταγγελία για οικονομικούς λόγους

1. Ο Οργανισμός δύναται:

α) να απορρίψει αίτηση εάν δεν έχει λάβει τα οφειλόμενα τέλη ή δικαιώματα έως τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2·

β) να απορρίψει ή να καταγγείλει αίτηση όταν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι η δημοσιονομική επιφάνεια του αιτούντος είναι επισφαλής, εκτός εάν ο αιτών προσκομίσει τραπεζική εγγύηση ή εμπράγματη κατάθεση·

γ) να απορρίψει ή να καταγγείλει αίτηση στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο·

δ) να απορρίψει αίτημα μεταβίβασης πιστοποιητικού ή αίτημα αλλαγής ιδιοκτησίας, εάν δεν έχουν εκπληρωθεί οι υποχρεώσεις πληρωμής για εργασίες πιστοποίησης που εκτελέστηκαν ή για υπηρεσίες που παρασχέθηκαν από τον Οργανισμό.

2. Ο Οργανισμός, προτού προβεί στις ενέργειες της παραγράφου 1, διαβουλεύεται με τον αιτούντα σχετικά με το μέτρο που προτίθεται να λάβει.

3. Ο Οργανισμός μπορεί να προβλέπει στον εσωτερικό κανονισμό του άλλους λόγους για την απόρριψη ή καταγγελία μιας αίτησης, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εξής:

α) μη συμμόρφωση του αιτούντος με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού·

β) έλλειψη πόρων εντός της δομής του αιτούντος ώστε να διασφαλίζεται ότι όλες οι δραστηριότητες του φορέα μπορούν να διεξάγονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις του.

Άρθρο 6

Έξοδα ταξιδίου

Τα έξοδα ταξιδίου στο πλαίσιο των εργασιών πιστοποίησης και της παροχής των υπηρεσιών χρεώνονται αποκλειστικά σύμφωνα με το μέρος VI του παραρτήματος.

Άρθρο 7

Οικονομικές εκτιμήσεις

1. Κατόπιν αιτήματος αιτούντος, και με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, ο Οργανισμός παρέχει οικονομική εκτίμηση των τελών ή των δικαιωμάτων που πρέπει να καταβληθούν από τον αιτούντα.

2. Όταν για την οικονομική εκτίμηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 απαιτείται προηγουμένως τεχνική ανάλυση από τον Οργανισμό λόγω της αναμενόμενης πολυπλοκότητας του έργου, η ανάλυση χρεώνεται σε ωριαία βάση, δυνάμει συμφωνίας που υπογράφεται μεταξύ του αιτούντος και του Οργανισμού.

3. Κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, οι δραστηριότητες του Οργανισμού αναστέλλονται έως ότου ο Οργανισμός παράσχει την οικονομική εκτίμηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και ο αιτών την αποδεχθεί.

4. Η οικονομική εκτίμηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 τροποποιείται από τον Οργανισμό σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) η εργασία είναι απλούστερη ή μπορεί να εκτελεστεί ταχύτερα απ' ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί·

β) η εργασία είναι πιο περίπλοκη και χρειάζεται περισσότερος χρόνος για την εκτέλεσή της απ' ό,τι θα μπορούσε ευλόγως να έχει προβλέψει ο Οργανισμός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΤΕΛΗ

Άρθρο 8

Γενικές διατάξεις για την καταβολή των τελών

1. Η εκτέλεση των εργασιών πιστοποίησης υπόκειται στην εκ των προτέρων καταβολή ολόκληρου του ποσού των οφειλόμενων τελών, εκτός εάν ο Οργανισμός αποφασίσει διαφορετικά έπειτα από δέουσα εξέταση των οικονομικών κινδύνων. Ο Οργανισμός δύναται να τιμολογεί τα τέλη σε μία δόση μετά την παραλαβή της αίτησης ή στην αρχή της ετήσιας περιόδου ή της περιόδου επιτήρησης.

2. Τα τέλη που καταβάλλει ο αιτών για συγκεκριμένη εργασία πιστοποίησης συνίστανται σε ένα από τα ακόλουθα:

α) εφάπαξ τέλος, όπως καθορίζεται στο μέρος Ι του παραρτήματος·

β) κυμαινόμενο τέλος.

3. Το κυμαινόμενο τέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) καθορίζεται με πολλαπλασιασμό του πραγματικού αριθμού ωρών εργασίας επί την τιμή ανά ώρα που καθορίζεται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος.

4. Όταν δικαιολογείται από τεχνικές περιστάσεις σχετικές με τα τέλη, και με την επιφύλαξη της συμφωνίας του αιτούντος, ο Οργανισμός δύναται:

α) να αναταξινομήσει αίτηση στις κατηγορίες που προσδιορίζονται στο παράρτημα·

β) να αναταξινομήσει περισσότερες αιτήσεις σε μία ενιαία αίτηση, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αιτήσεις αφορούν τον ίδιο σχεδιασμό τύπου και ότι αφορούν μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες περιπτώσεις, σε οποιονδήποτε συνδυασμό:

   i) αλλαγές μείζονος σημασίας,

   ii) επισκευές μείζονος σημασίας,

   iii) συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου.

Εάν ο αιτών δεν συμφωνήσει με την προτεινόμενη αναταξινόμηση, ο Οργανισμός δύναται να απορρίψει ή να καταγγείλει την αντίστοιχη αίτηση ή τις αντίστοιχες αιτήσεις.

Άρθρο 9

Περίοδοι τιμολόγησης

1. Τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 1, 2 και 3 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης. Για την περίοδο μετά τον πρώτο κύκλο τιμολόγησης, τα τέλη ισούνται με το 1/365ο του αντίστοιχου ετήσιου τέλους ανά ημέρα.

2. Τα τέλη που αναφέρονται στον πίνακα 4 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση.

3. Τα τέλη που αναφέρονται στον πίνακα 7Α του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ως εξής:

α) για τα τέλη αδειοδότησης και τα τέλη άπαξ κοινοποίησης, ανά αίτηση·

β) για τα τέλη παρακολούθησης, ανά κύκλο τιμολόγησης.

4. Τα τέλη που αναφέρονται στον πίνακα 8 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά κύκλο τιμολόγησης.

5. Τα τέλη έγκρισης που αναφέρονται στον πίνακα 9Α του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης.

Για την περίοδο μετά τον κύκλο τιμολόγησης, τα τέλη έγκρισης ισούνται με το 1/365ο του αντίστοιχου ετήσιου τέλους ανά ημέρα.

6. Τα τέλη επιτήρησης που αναφέρονται στον πίνακα 9Α του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά κύκλο τιμολόγησης.

7. Τα τέλη έγκρισης σημαντικής αλλαγής που αναφέρονται στον πίνακα 9Α του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση.

8. Τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 9Β έως 14 και στους πίνακες 16Α έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ως εξής:

α) για τα τέλη έγκρισης, ανά αίτηση·

β) για τα τέλη επιτήρησης, ανά κύκλο τιμολόγησης·

γ) για τα τέλη προετοιμασίας μεταβίβασης, ανά πιστοποιητικό.

9. Για τους σκοπούς των τελών που αναφέρονται στους πίνακες 9Α έως 14 και στους πίνακες 16Α έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος, κάθε αλλαγή σε οργανισμό που επηρεάζει την έγκρισή του έχει ως αποτέλεσμα τον εκ νέου υπολογισμό του οφειλόμενου τέλους επιτήρησης από τον επόμενο κύκλο τιμολόγησης που έπεται της έγκρισης της αλλαγής.

10. Τα τέλη που αναφέρονται στον πίνακα 8 του μέρους Ι του παραρτήματος υπολογίζονται, για την περίοδο από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού έως την ημερομηνία έναρξης του πρώτου κύκλου τιμολόγησης που ακολουθεί, κατά χρονική αναλογία.

11. Στην περίπτωση που η αναταξινόμηση αίτησης έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή στα εφαρμοστέα τέλη, τα τέλη υπολογίζονται εκ νέου ως εξής:

α) για τα τέλη που εισπράττονται ανά αίτηση, από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης·

β) για τα τέλη που εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης, από τον τρέχοντα κύκλο τιμολόγησης και μετά·

γ) στην περίπτωση που ο Οργανισμός αναταξινομήσει περισσότερες αιτήσεις σε μία ενιαία αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο β), από την ημερομηνία που θεωρείται σημαντική για την αναταξινόμηση.

12. Τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 7Β και 15 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται σύμφωνα με τις περιόδους τιμολόγησης που καθορίζονται στους αντίστοιχους πίνακες.

Άρθρο 10

Απόρριψη αιτήσεων, τερματισμός και διακοπή της εκτέλεσης εργασιών σχετικών με αιτήσεις

1. Σε περίπτωση απόρριψης αίτησης, ή τερματισμού ή διακοπής της εκτέλεσης εργασίας σχετικής με αίτηση, τα εφαρμοστέα τέλη από κοινού με τα σχετικά έξοδα ταξιδίου και τυχόν άλλα οφειλόμενα ποσά καταβάλλονται στο ακέραιο όταν ο Οργανισμός παύσει να εκτελεί την εργασία, λαμβανομένων υπόψη των προσαρμογών που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

2. Σε περίπτωση απόρριψης αίτησης ή τερματισμού της εκτέλεσης εργασίας σχετικής με αίτηση, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών υπολογίζεται ως εξής:

α) για τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 1, 2 και 3 του μέρους Ι του παραρτήματος και τα τέλη έγκρισης που αναφέρονται στον πίνακα 9Α του μέρους Ι του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης, το υπόλοιπο τυχόν τελών που οφείλονται για τον τρέχοντα κύκλο τιμολόγησης ισούται με το 1/365ο του σχετικού ετήσιου τέλους ανά ημέρα, ενώ για τις περιόδους που προηγούνται του τρέχοντος κύκλου τιμολόγησης, τα εφαρμοστέα τέλη εξακολουθούν να οφείλονται·

β) για τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 4, 15 και 19Δ του μέρους Ι του παραρτήματος και για τα πάγια τέλη που αναφέρονται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά αίτηση, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών ισούται με το 50 % του εφαρμοστέου τέλους·

γ) για τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 9Β έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά αίτηση, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών υπολογίζεται ανά ώρα αλλά δεν υπερβαίνει το εφαρμοστέο εφάπαξ τέλος·

δ) για τα τέλη που αναφέρονται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά ώρα, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών υπολογίζεται ανά ώρα·

ε) για οποιαδήποτε τέλη που δεν αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), το οφειλόμενο υπόλοιπο υπολογίζεται ανά ώρα, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ του αιτούντος και του Οργανισμού.

3. Εφόσον διακοπεί η εκτέλεση εργασίας σχετικής με αίτηση εντός του πρώτου κύκλου τιμολόγησης, τα τέλη για τον εν λόγω κύκλο τιμολόγησης δεν επιστρέφονται. Εφόσον επέλθει διακοπή μετά τον πρώτο κύκλο τιμολόγησης, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών υπολογίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α). Εφόσον, έπειτα από διακοπή εκτέλεσης εργασίας σχετικής με αίτηση, ο Οργανισμός συνεχίσει την εκτέλεση της εργασίας, αυτομάτως μετά τη λήξη της περιόδου διακοπής που έχει επιλεγεί από τον αιτούντα ή νωρίτερα, εφόσον το ζητήσει ο αιτών, ο Οργανισμός εισπράττει νέο τέλος, ανεξαρτήτως των τελών που έχουν ήδη καταβληθεί για την εργασία που διακόπηκε. Τα νέα τέλη ισούνται με το 1/365ο του αντίστοιχου ετήσιου τέλους ανά ημέρα.

4. Ο Οργανισμός μπορεί να αναβάλει προσωρινά την έναρξη της αξιολόγησης και τη διεκπεραίωση νέας αίτησης, όταν μια έκτακτη και προσωρινή αύξηση των παράλληλων εργασιών και υπηρεσιών πιστοποίησης, σε συνδυασμό με τη μείωση της επιχειρησιακής ικανότητας, καθιστά αναγκαία την εν λόγω αναβολή.

5. Ο Οργανισμός θεσπίζει και διατηρεί δίκαιη, διαφανή και αμερόληπτη διαδικασία που διέπει τους όρους υπό τους οποίους μια αίτηση μπορεί να υπόκειται στην αναβολή της έναρξης που αναφέρεται στην παράγραφο 4. Η απόφαση αναβολής της έναρξης βασίζεται, ιδίως, σε αξιολόγηση των ακόλουθων παραγόντων:

α) διαθεσιμότητα πόρων·

β) εκτιμώμενος φόρτος εργασίας και διάρκεια·

γ) αντίκτυπος σε άλλες εν εξελίξει δραστηριότητες·

δ) συνάφεια της αίτησης με την ασφάλεια.

Ο Οργανισμός κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στον αιτούντα την απόφαση αναβολής της έναρξης της διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένων των λόγων της αναβολής και, όπου είναι δυνατόν, εκτιμώμενου χρονοδιαγράμματος για την έναρξη της αξιολόγησης και της διεκπεραίωσης της αίτησης.

6. Τα τέλη που σχετίζονται με την αίτηση η οποία επηρεάζεται από την αναβολή της έναρξης της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 4 τιμολογούνται και αρχίζουν να ισχύουν από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός αναλαμβάνει την εκτέλεση των εργασιών που συνδέονται με την εν λόγω αίτηση.

7. Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου:

α) ο τερματισμός εκτέλεσης εργασίας κατόπιν αιτήματος του αιτούντος θεωρείται ότι τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος·

β) ο τερματισμός εκτέλεσης εργασίας με πρωτοβουλία του Οργανισμού θεωρείται ότι τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης τερματισμού στον αιτούντα·

γ) διακοπή της εκτέλεσης εργασίας κατόπιν αιτήματος του αιτούντος θεωρείται ότι τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία που υποδεικνύει ο αιτών αλλά όχι πριν από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος από τον Οργανισμό.

8. Τα τέλη που καταβάλλονται για εργασία σχετική με αίτηση, η εκτέλεση της οποίας έχει τερματιστεί, δεν λαμβάνονται υπόψη για οποιαδήποτε μεταγενέστερη εργασία, ακόμη και αν πρόκειται για εργασία ίδιας φύσης με την εργασία που τερματίστηκε.

Άρθρο 11

Αναστολή ή ανάκληση πιστοποιητικών και διαγραφή δηλώσεων

1. Εάν τα οφειλόμενα τέλη δεν παραληφθούν έως τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, ο Οργανισμός δύναται να αναστείλει ή να ανακαλέσει το αντίστοιχο πιστοποιητικό αφού ζητήσει τη γνώμη του κατόχου του πιστοποιητικού ή να διαγράψει τη σχετική δήλωση αφού ζητήσει τη γνώμη του εκδότη της δήλωσης.

2. Εάν ο Οργανισμός αναστείλει πιστοποιητικό ή διαγράψει προσωρινά δήλωση διότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού ή ο εκδότης της δήλωσης δεν συμμορφώνεται προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή δεν κατέβαλε το ετήσιο τέλος ή το τέλος επιτήρησης, ο Οργανισμός, παρά την αναστολή, συνεχίζει να τιμολογεί το ετήσιο τέλος ή το τέλος επιτήρησης σε μία δόση από την έναρξη της ετήσιας περιόδου ή της περιόδου επιτήρησης. Ο Οργανισμός δύναται να ανακαλέσει το σχετικό πιστοποιητικό ή να διαγράψει μόνιμα τη σχετική δήλωση εάν ο κάτοχος του πιστοποιητικού ή ο εκδότης της δήλωσης δεν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις πληρωμής εντός 30 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της αναστολής. Η επαναφορά του πιστοποιητικού ή της δήλωσης σε ισχύ υπόκειται στην εκ των προτέρων καταβολή του υπολοίπου των οφειλόμενων τελών για την περίοδο αναστολής από κοινού με τυχόν άλλα οφειλόμενα ποσά τη δεδομένη χρονική στιγμή.

3. Εάν ο Οργανισμός ανακαλέσει πιστοποιητικό ή διαγράψει μόνιμα δήλωση διότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού ή ο εκδότης της δήλωσης δεν συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή δεν κατέβαλε το ετήσιο τέλος ή το τέλος επιτήρησης, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών για τον τρέχοντα κύκλο τιμολόγησης υπολογίζεται ως εξής:

α) για εφάπαξ ετήσια τέλη ή εφάπαξ τέλη επιτήρησης που εισπράττονται ανά πιστοποιητικό ή δήλωση και ανά κύκλο τιμολόγησης, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών ισούται με το 1/365ο του αντίστοιχου εφάπαξ τέλους ανά ημέρα·

β) για ετήσια τέλη ή τέλη επιτήρησης που εισπράττονται ανά ώρα, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών υπολογίζεται ανά ώρα.

Τα ποσά που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β), από κοινού με τυχόν έξοδα ταξιδίου και άλλα οφειλόμενα ποσά, καταβάλλονται στο ακέραιο κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της ανάκλησης ή της διαγραφής.

Άρθρο 12

Επιστροφή ή μεταβίβαση πιστοποιητικών και απενεργοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης

1. Εάν ο κάτοχος πιστοποιητικού επιστρέψει πιστοποιητικό, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων τελών για τον τρέχοντα κύκλο τιμολόγησης υπολογίζεται ως εξής:

α) για εφάπαξ ετήσια τέλη ή εφάπαξ τέλη επιτήρησης που εισπράττονται ανά πιστοποιητικό και ανά κύκλο τιμολόγησης, το 1/365ο του αντίστοιχου εφάπαξ ετήσιου τέλους ανά ημέρα·

β) για ετήσια τέλη ή τέλη επιτήρησης που εισπράττονται ανά ώρα, ανά ώρα.

Τα ποσά που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β) καταβάλλονται στο ακέραιο, από κοινού με τα έξοδα ταξιδίου και τυχόν άλλα οφειλόμενα ποσά κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της επιστροφής.

2. Σε περίπτωση μεταβίβασης πιστοποιητικού, τα τέλη που αναφέρονται στους πίνακες 8 έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος καταβάλλονται από τον νέο κάτοχο του πιστοποιητικού από τον κύκλο τιμολόγησης που έπεται της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της μεταβίβασης.

3. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στον πίνακα 14 του μέρους Ι του παραρτήματος, το τέλος επιτήρησης συσκευής για προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης μειώνεται κατά χρονική αναλογία τυχόν περιόδων κατά τις οποίες απενεργοποιείται η συσκευή, υπό την προϋπόθεση ότι η απενεργοποίηση πραγματοποιήθηκε κατόπιν αιτήματος του αιτούντος.

Άρθρο 13

Εργασίες πιστοποίησης κατ' εξαίρεση

Κατ' εξαίρεση προσαρμογή των εισπραττόμενων τελών εφαρμόζεται, προκειμένου να καλυφθούν όλες οι δαπάνες του Οργανισμού για δεδομένη εργασία πιστοποίησης, στην περίπτωση που για την εκτέλεση της συγκεκριμένης εργασίας απαιτείται η απασχόληση κατηγοριών του προσωπικού ή αριθμού μελών του προσωπικού, ή αμφότερων, που κανονικά ο Οργανισμός δεν θα απασχολούσε εάν ακολουθούσε τις συνήθεις διαδικασίες του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Άρθρο 14

Γενικές διατάξεις για την καταβολή των δικαιωμάτων

1. Το ποσό των δικαιωμάτων που εισπράττονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το μέρος ΙΙ του παραρτήματος τιμολογείται με την εφαρμοστέα τιμή ανά ώρα.

2. Τα δικαιώματα για την παροχή υπηρεσιών κατάρτισης εισπράττονται σύμφωνα με το μέρος ΙΙα του παραρτήματος.

Άρθρο 15

Χρόνος είσπραξης των δικαιωμάτων και περίοδοι τιμολόγησης

1. Έπειτα από δέουσα εξέταση των σχετικών οικονομικών κινδύνων, τα δικαιώματα εισπράττονται πριν από την παροχή της υπηρεσίας, εκτός εάν ο Οργανισμός αποφασίσει διαφορετικά.

2. Τα τέλη που αναφέρονται στον πίνακα 6 σημείο 1) του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης. Για την περίοδο μετά τον κύκλο τιμολόγησης, τα δικαιώματα ισούνται με το 1/365ο του αντίστοιχου ετήσιου δικαιώματος ανά ημέρα.

3. Τα δικαιώματα που αναφέρονται στον πίνακα 5 και στον πίνακα 6 σημείο 2) του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση.

4. Τα δικαιώματα για την έκδοση του περιβαλλοντικού σήματος που αναφέρεται στον πίνακα 23 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση. Τα δικαιώματα ανανέωσης που αναφέρονται στον πίνακα 23 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά κύκλο τιμολόγησης.

5. Τα δικαιώματα για την πλατφόρμα Data 4 Safety που αναφέρονται στον πίνακα 24 του μέρους Ι του παραρτήματος εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης. Η πρόσβαση στην πλατφόρμα Data 4 Safety ανανεώνεται αυτόματα, εκτός εάν ο αιτών ενημερώσει τον Οργανισμό τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από τη λήξη της περιόδου συνδρομής.

6. Στην περίπτωση που η αναταξινόμηση αίτησης συνεπάγεται αλλαγή του εφαρμοστέου δικαιώματος, τα δικαιώματα υπολογίζονται εκ νέου αναλόγως και αρχίζουν να ισχύουν από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης.

Άρθρο 16

Απόρριψη αιτήσεων, τερματισμός και διακοπή της εκτέλεσης εργασιών σχετικών με αιτήσεις

1. Σε περίπτωση απόρριψης αίτησης, ή τερματισμού ή διακοπής της εκτέλεσης εργασίας σχετικής με αίτηση, τα εφαρμοστέα δικαιώματα από κοινού με τα σχετικά έξοδα ταξιδίου και οποιαδήποτε άλλα οφειλόμενα ποσά καταβάλλονται στο ακέραιο όταν ο Οργανισμός παύσει να εκτελεί την εργασία, λαμβανομένων υπόψη των προσαρμογών που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

2. Σε περίπτωση απόρριψης αίτησης ή τερματισμού της εκτέλεσης εργασίας σχετικής με αίτηση, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων δικαιωμάτων υπολογίζεται ως εξής:

α) για τα δικαιώματα που αναφέρονται στον πίνακα 6 στοιχείο 1) και στον πίνακα 23 του μέρους Ι του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης, το υπόλοιπο τυχόν δικαιωμάτων που οφείλονται για τον τρέχοντα κύκλο τιμολόγησης ισούται με το 1/365ο του σχετικού ετήσιου δικαιώματος ανά ημέρα, ενώ για τις περιόδους που προηγούνται του τρέχοντος κύκλου τιμολόγησης, τα εφαρμοστέα δικαιώματα εξακολουθούν να οφείλονται·

β) για τα δικαιώματα που αναφέρονται στον πίνακα 5 και στον πίνακα 6 σημείο 2) του μέρους Ι του παραρτήματος και για τα πάγια δικαιώματα που αναφέρονται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά αίτηση, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων δικαιωμάτων ισούται με το 50 % του εφαρμοστέου δικαιώματος·

γ) για δικαιώματα που αναφέρονται στον πίνακα 24 του μέρους Ι του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά αίτηση και ανά κύκλο τιμολόγησης, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων δικαιωμάτων για τον τρέχοντα κύκλο τιμολόγησης ισούται με το πλήρες ποσό·

δ) για τα δικαιώματα που αναφέρονται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος, τα οποία εισπράττονται ανά ώρα, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων δικαιωμάτων υπολογίζεται ανά ώρα·

ε) για οποιαδήποτε δικαιώματα που δεν αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), το οφειλόμενο υπόλοιπο υπολογίζεται ανά ώρα, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ του αιτούντος και του Οργανισμού.

3. Εφόσον διακοπεί η εκτέλεση εργασίας σχετικής με αίτηση εντός του πρώτου κύκλου τιμολόγησης, τα δικαιώματα για τον εν λόγω κύκλο τιμολόγησης δεν επιστρέφονται. Εφόσον επέλθει διακοπή μετά τον πρώτο κύκλο τιμολόγησης, το υπόλοιπο τυχόν οφειλόμενων δικαιωμάτων υπολογίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α). Εφόσον, έπειτα από διακοπή εκτέλεσης εργασίας σχετικής με αίτηση, ο Οργανισμός συνεχίσει την εκτέλεση της εργασίας, αυτομάτως μετά τη λήξη της περιόδου διακοπής που έχει επιλεγεί από τον αιτούντα ή νωρίτερα, εφόσον το ζητήσει ο αιτών, ο Οργανισμός εισπράττει νέο δικαίωμα, ανεξαρτήτως των δικαιωμάτων που έχουν ήδη καταβληθεί για την εργασία που διακόπηκε.

4. Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου:

α) ο τερματισμός εκτέλεσης εργασίας κατόπιν αιτήματος του αιτούντος θεωρείται ότι τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος·

β) ο τερματισμός εκτέλεσης εργασίας με πρωτοβουλία του Οργανισμού θεωρείται ότι τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης τερματισμού στον αιτούντα·

γ) διακοπή της εκτέλεσης εργασίας κατόπιν αιτήματος του αιτούντος θεωρείται ότι τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία που υποδεικνύει ο αιτών αλλά όχι πριν από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος από τον Οργανισμό.

5. Τα δικαιώματα που καταβάλλονται για εργασία σχετική με αίτηση, η εκτέλεση της οποίας έχει τερματιστεί, δεν λαμβάνονται υπόψη για οποιαδήποτε μεταγενέστερη εργασία, ακόμη και αν πρόκειται για εργασία ίδιας φύσης με την εργασία που τερματίστηκε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ

Άρθρο 17

Εξέταση προσφυγών

1. Για την εξέταση προσφυγών που κατατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 108 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 εισπράττονται δικαιώματα. Τα ποσά των δικαιωμάτων υπολογίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο μέρος ΙΙΙ του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού. Η προσφυγή γίνεται δεκτή μόνον όταν καταβληθεί το δικαίωμα για την κατάθεση προσφυγής εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

2. Νομικό πρόσωπο που καταθέτει προσφυγή υποβάλλει στον Οργανισμό πιστοποιητικό υπογεγραμμένο από εξουσιοδοτημένο υπάλληλο, στο οποίο αναφέρεται ο κύκλος εργασιών του ενάγοντος. Το πιστοποιητικό υποβάλλεται στον Οργανισμό μαζί με την προσφυγή.

3. Τα δικαιώματα για την κατάθεση προσφυγής καταβάλλονται σύμφωνα με την εφαρμοστέα διαδικασία του Οργανισμού εντός 60 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της προσφυγής στον Οργανισμό.

4. Εάν η διαδικασία προσφυγής αποβεί υπέρ του ενάγοντος, ο Οργανισμός επιστρέφει τα καταβληθέντα δικαιώματα για την κατάθεση προσφυγής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Άρθρο 18

Γενικές διατάξεις

Ο Οργανισμός διαχωρίζει τα έσοδα και τις δαπάνες που προκύπτουν από τις εκτελούμενες εργασίες πιστοποίησης και τις παρεχόμενες υπηρεσίες από τα έσοδα και τις δαπάνες που προκύπτουν από δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται από άλλες πηγές εσόδων.

Για τον σκοπό αυτόν:

α) τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός τηρούνται σε διαφορετικό λογαριασμό και υπόκεινται σε χωριστή λογιστική διαδικασία·

β) ο Οργανισμός καταρτίζει και χρησιμοποιεί αναλυτικούς λογαριασμούς εσόδων και εξόδων.

Άρθρο 19

Αξιολόγηση και αναθεώρηση

1. Ο Οργανισμός παρέχει ετησίως στην Επιτροπή, στο διοικητικό συμβούλιο και στο συμβουλευτικό σώμα των ενδιαφερόμενων μερών που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 98 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 τα στοιχεία για τους συντελεστές που χρησιμεύουν ως βάση για τον καθορισμό του ύψους των τελών. Τα στοιχεία αυτά συνίστανται κυρίως σε ανάλυση των εξόδων του προηγουμένου έτους και των επόμενων ετών.

2. Ο Οργανισμός αξιολογεί κατά περιόδους, και για πρώτη φορά δύο έτη μετά την έναρξη εφαρμογής του παρόντος εκτελεστικού κανονισμού της Επιτροπής, το παράρτημα προκειμένου να επαληθεύει ότι σημαντικά στοιχεία σχετικά με τις βασικές παραδοχές πρόβλεψης των εσόδων και των δαπανών του Οργανισμού αποτυπώνονται δεόντως στα ποσά των τελών και των δικαιωμάτων που εισπράττει ο Οργανισμός. Ο Οργανισμός μπορεί να προτείνει στην Επιτροπή αλλαγές στα τέλη και στα δικαιώματα, αιτιολογώντας τις αλλαγές αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 20

Κατάργηση

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/2153 καταργείται.

Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του μέρους VII του παραρτήματος.

Άρθρο 21

Μεταβατικές διατάξεις

1. Τα τέλη και τα δικαιώματα για τους κύκλους τιμολόγησης που βρίσκονται σε εξέλιξη την 1η Ιανουαρίου 2026 υπολογίζονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/2153 στην έκδοση που ισχύει στις 31 Δεκεμβρίου 2025.

2. Οι τιμές ανά ώρα που καθορίζονται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος εφαρμόζονται σε κάθε εργασία που βρίσκεται σε εξέλιξη την 1η Ιανουαρίου 2026 για την οποία τα τέλη ή τα δικαιώματα υπολογίζονται ανά ώρα.

3. Στις περιπτώσεις που διαφορετικά θα εφαρμόζονταν τα τέλη έγκρισης που καθορίζονται στους πίνακες 18 έως 22 του μέρους Ι του παραρτήματος, τα τέλη και τα δικαιώματα τα οποία σχετίζονται με αιτήσεις που υποβλήθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 υπολογίζονται σύμφωνα με το μέρος ΙΙ του παραρτήματος έως την ολοκλήρωση των εργασιών που προκύπτουν από τις εν λόγω αιτήσεις.

Άρθρο 22

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2026.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μέρος I — Εργασίες χρεωνόμενες με εφάπαξ τέλος

Μέρος II — Εργασίες πιστοποίησης ή υπηρεσίες χρεωνόμενες ανά ώρα

Μέρος IIα — Δικαιώματα για την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης

Μέρος III — Δικαιώματα για προσφυγές

Μέρος IV — Ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού

Μέρος V — Επεξηγηματική σημείωση

Μέρος VI — Έξοδα ταξιδίου

Μέρος VII: Πίνακας αντιστοιχίας

ΜΕΡΟΣ I

Εργασίες χρεωνόμενες με εφάπαξ τέλος

Πίνακας 1

Πιστοποιητικά τύπου, περιορισμένα πιστοποιητικά τύπου και αδειοδοτήσεις βάσει ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Β και τμήμα ΙΕ του παραρτήματος I (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Β και τμήμα Γ του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ([1])]

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)
Αεροσκάφη οριζόντιας απογείωσης και προσγείωσης (HTOL) με χειριστή	
Άνω των 150 000 kg	2 885 540
Άνω των 55 000 kg έως 150 000 kg	2 377 030
Άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	932 200
Άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg)	590 660
Άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg)	196 530
Άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων έως 1 200 kg)	22 310
Έως 1 200 kg	7 440
Αεροσκάφη κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL) με χειριστή	
Μεγάλα	668 440
Μεσαία	267 390
Μικρά	33 490
Πολύ ελαφρά	33 490
Αερόστατα	10 360
Αερόπλοια μεγάλα	60 300

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση ή τη δήλωση συμμόρφωσης αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων, εξοπλισμού, μονάδων ελέγχου και παρακολούθησης και παρελκομένων μονάδων ελέγχου και παρακολούθησης, καθώς και για τις απαιτήσεις ικανότητας φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)
Αερόπλοια μεσαία	22 970
Αερόπλοια μικρά	11 500
Πρόωση	
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης άνω των 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 2 000 kW	569 060
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης έως 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 200 kW έως 2 000 kW	379 320
Κινητήρες πλην των στροβιλοκινητήρων ή στροβιλοκινητήρες με ισχύ απογείωσης έως 200 kW	51 840
Κινητήρες CS-22.H, CS-VLR App. B	25 920
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) άνω των 5 700 kg	17 700
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) έως 5 700 kg	5 050
Έλικας της κλάσης CS-22J	2 530
Εξαρτήματα και μη εγκατεστημένος εξοπλισμός	
Αξίας άνω των 20 000 EUR	13 060
Αξίας από 2 000 έως 20 000 EUR	7 470
Αξίας κάτω των 2 000 EUR	4 340
Μονάδα βοηθητικής ισχύος (APU)	310 450

Πίνακας 2

Συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Ε του παραρτήματος I (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Ε του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)			
	Σύνθετη σημαντική	Σημαντική	Συνήθης	Απλή
Αεροσκάφη οριζόντιας απογείωσης και προσγείωσης (HTOL) με χειριστή				
Άνω των 150 000 kg	1 337 310	107 380	22 930	6 530
Άνω των 55 000 kg έως 150 000 kg	955 960	64 440	18 340	5 140
Άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	530 910	42 960	13 750	4 680
Άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg)	407 750	25 780	9 180	4 680
Άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg)	168 440	7 880	3 620	1 810
Άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων έως 1 200 kg)	8 620	2 770	1 730	860
Έως 1 200 kg	5 100	440	440	440

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)			
	Σύνθετη σημαντική	Σημαντική	Συνήθης	Απλή
Αεροσκάφη κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL) με χειριστή				
Μεγάλα	451 680	82 770	12 410	4 140
Μεσαία	264 650	41 390	8 280	3 310
Μικρά	21 170	16 570	6 210	2 080
Πολύ ελαφρά	13 490	1 560	690	440
Άλλα αεροσκάφη με χειριστή				
Αερόστατα	5 100	1 470	690	440
Αερόπλοια μεγάλα	52 930	22 420	17 940	8 970
Αερόπλοια μεσαία	21 190	6 890	5 520	2 770
Αερόπλοια μικρά	10 560	3 450	2 770	1 390
Πρόωση				
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης άνω των 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 2 000 kW	266 890	20 690	12 410	8 280
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης έως 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 200 kW έως 2 000 kW	260 910	12 410	9 740	6 500
Κινητήρες πλην των στροβιλοκινητήρων ή στροβιλοκινητήρες με ισχύ απογείωσης έως 200 kW	48 730	4 830	2 160	1 080
Κινητήρες CS-22.H, CS-VLR App. B	24 440	2 430	1 080	520
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) άνω των 5 700 kg	9 860	3 450	1 730	860
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) έως 5 700 kg	3 000	2 580	1 290	660
Έλικας της κλάσης CS-22J	1 520	1 290	660	320
Εξαρτήματα και μη εγκατεστημένος εξοπλισμός				
Αξίας άνω των 20 000 EUR	—	—	—	—
Αξίας από 2 000 έως 20 000 EUR	—	—	—	—
Αξίας κάτω των 2 000 EUR	—	—	—	—
Μονάδα βοηθητικής ισχύος (APU)	191 340	10 350	6 910	3 450

Πίνακας 3

Μετατροπές και επισκευές μείζονος σημασίας

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Δ και τμήμα ΙΓ του παραρτήματος Ι (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Δ και τμήμα ΣΤ του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)				
	Τέλος μοντέλου [1]	Σύνθετη σημαντική	Σημαντική	Συνήθης	Απλή
Αεροσκάφη οριζόντιας απογείωσης και προσγείωσης (HTOL) με χειριστή					
Άνω των 150 000 kg	140 400	1 123 200	109 530	20 120	7 170
Άνω των 55 000 kg έως 150 000 kg	84 070	672 590	54 800	15 090	4 620
Άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	56 030	448 270	43 850	10 070	3 590
Άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg)	44 830	358 650	27 410	5 030	3 590
Άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg)	21 210	169 740	7 530	3 510	1 740
Άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων έως 1 200 kg)	740	5 940	1 910	860	440
Έως 1 200 kg	630	5 100	440	440	440
Αεροσκάφη κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL) με χειριστή					
Μεγάλα	42 340	338 760	75 030	15 010	5 000
Μεσαία	26 470	211 720	40 010	10 000	3 500
Μικρά	2 650	21 170	16 020	7 500	2 010
Πολύ ελαφρά	1 590	12 720	1 470	690	690
Άλλα αεροσκάφη με χειριστή					
Αερόστατα	630	5 100	1 470	690	690
Αερόπλοια μεγάλα	5 290	42 340	20 010	15 010	10 000
Αερόπλοια μεσαία	2 120	16 930	5 520	4 130	2 770
Αερόπλοια μικρά	1 050	8 470	2 770	2 060	1 390
Πρόωση					
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης άνω των 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 2 000 kW	18 430	147 480	13 820	5 080	3 060
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης έως 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 200 kW και έως 2 000 kW	15 880	127 030	7 500	2 540	1 530
Κινητήρες πλην των στροβιλοκινητήρων ή στροβιλοκινητήρες με ισχύ απογείωσης έως 200 kW	2 650	21 210	2 250	1 040	700

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)				
	Τέλος μοντέλου [1]	Σύνθετη σημαντική	Σημαντική	Συνήθης	Απλή
Κινητήρες CS-22.H, CS-VLR App. B	1 320	10 600	1 040	520	520
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) άνω των 5 700 kg	660	5 310	1 850	700	700
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) έως 5 700 kg	210	1 630	1 400	660	660
Έλικας της κλάσης CS-22J	100	830	700	220	220
Εξαρτήματα και μη εγκατεστημένος εξοπλισμός					
Αξίας άνω των 20 000 EUR	—	—	—	—	—
Αξίας από 2 000 έως 20 000 EUR	—	—	—	—	—
Αξίας κάτω των 2 000 EUR	—	—	—	—	—
Μονάδα βοηθητικής ισχύος (APU)	12 300	98 380	5 180	1 730	1 040

[1] Το τέλος μοντέλου καλύπτει την προσθήκη μοντέλου στον σχεδιασμό τύπου και εισπράττεται ανά αίτηση και ανά μοντέλο. Πρέπει να συνδέεται με αίτηση για συνήθη, σημαντική ή σύνθετη σημαντική μετατροπή. Η εφαρμοστέα κατηγορία τελών ανά αίτηση και μοντέλο καθορίζεται από την κατηγορία τελών που αποδίδεται στον σχετικό σχεδιασμό τύπου.

Πίνακας 4

Μετατροπές και επισκευές ελάσσονος σημασίας

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Δ και τμήμα ΙΓ του παραρτήματος I (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Δ του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

	Εφάπαξ τέλος [1] (σε EUR)
Αεροσκάφη οριζόντιας απογείωσης και προσγείωσης (HTOL) με χειριστή	
Άνω των 150 000 kg	2 650
Άνω των 55 000 kg έως 150 000 kg	2 650
Άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	2 650
Άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg)	2 650
Άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg)	860
Άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων έως 1 200 kg)	700
Έως 1 200 kg	440
Αεροσκάφη κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL) με χειριστή	
Μεγάλα	1 360
Μεσαία	1 360
Μικρά	1 360
Πολύ ελαφρά	690

	Εφάπαξ τέλος ([1]) (σε EUR)
Άλλα αεροσκάφη με χειριστή	
Αερόστατα	690
Αερόπλοια μεγάλα	2 410
Αερόπλοια μεσαία	1 360
Αερόπλοια μικρά	1 360
Πρόωση	
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης άνω των 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 2 000 kW	1 780
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης έως 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 200 kW έως 2 000 kW	1 780
Κινητήρες πλην των στροβιλοκινητήρων ή στροβιλοκινητήρες με ισχύ απογείωσης έως 200 kW	860
Κινητήρες CS-22.H, CS-VLR App. B	520
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) άνω των 5 700 kg	700
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) έως 5 700 kg	660
Έλικας της κλάσης CS-22J	450
Εξαρτήματα και μη εγκατεστημένος εξοπλισμός	
Αξίας άνω των 20 000 EUR	2 610
Αξίας από 2 000 έως 20 000 EUR	1 500
Αξίας κάτω των 2 000 EUR	870
Μονάδα βοηθητικής ισχύος (APU)	690

([1]) Τα τέλη που καθορίζονται στον παρόντα πίνακα δεν εφαρμόζονται σε μετατροπές και επισκευές ελάσσονος σημασίας που πραγματοποιούνται από φορείς σχεδιασμού σύμφωνα με την ενότητα Α τμήμα Ι παράγραφος 21Α.263 στοιχείο γ) σημείο 2) του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

Πίνακας 5

Στήριξη πιστοποίησης για επικύρωση

Υπηρεσία παροχής στήριξης που συνδέεται με την επικύρωση/αποδοχή πιστοποιητικού του EASA από αρχή τρίτης χώρας και τεχνική βοήθεια που συνδέεται με δραστηριότητες ευρημάτων συμμόρφωσης

Δέσμη υπηρεσιών	Εφάπαξ δικαίωμα (σε EUR)
Μεγάλη	3 510
Μεσαία	1 400
Μικρή	350

Πίνακας 6

Συμβούλιο Επισκόπησης της Συντήρησης (Maintenance Review Board/MRB)

Υπηρεσία παροχής στήριξης που συνδέεται με την έγκριση έκθεσης του Συμβουλίου Επισκόπησης της Συντήρησης και αναθεωρήσεων αυτής

	Εφάπαξ δικαίωμα (σε EUR)
1. **Αρχική έκθεση του MRB**	
Αεροσκάφη CS 25	491 400

	Εφάπαξ δικαίωμα (σε EUR)
Αεροσκάφη CS 27 και CS 29	210 600
Συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου	70 200
2. **Αναθεώρηση εκθέσεων του MRB**	
CS-25 άνω των 150 000 kg	168 480
CS-25 άνω των 55 000 kg έως 150 000 kg	140 400
CS-25 άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	112 320
CS-25 άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg	56 160
Αεροσκάφη CS 27 και CS 29	42 120
Συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου	28 080

Κατά παρέκκλιση από το σημείο 2 (Αναθεώρηση εκθέσεων του MRB) του παρόντος πίνακα, η τιμή ανά ώρα που καθορίζεται στο μέρος ΙΙ του παρόντος παραρτήματος, έως το επίπεδο του πλήρους δικαιώματος για τη σχετική κατηγορία δικαιωμάτων, χρεώνεται για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες αεροσκαφών:

α) τα οποία δεν κατασκευάζονται πλέον εδώ και περισσότερα από 20 έτη·

β) από τα οποία έχουν κατασκευαστεί λιγότερα από 50 τεμάχια παγκοσμίως·

γ) από τα οποία έχουν κατασκευαστεί 50 ή περισσότερα τεμάχια παγκοσμίως, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού μπορεί να αποδείξει ότι επί του παρόντος βρίσκονται σε λειτουργία λιγότερα από 50 τεμάχια παγκοσμίως.

Πίνακας 7Α

Αδειοδότηση και παρακολούθηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών (TCO)

	Κατηγορία αερομεταφορέων	
Μέγεθος στόλου	Ελαφρύ	Βαρύ
Τέλος αδειοδότησης (EUR)		
Από 1 έως 5	750	1 500
Από 6 έως 10	1 500	3 000
Από 11 έως 40	2 250	4 500
Πάνω από 40	3 000	6 000
Τέλος παρακολούθησης (EUR)		
Μέγεθος στόλου	Ελαφρύ	Βαρύ
Από 1 έως 5	1 500	3 000
Από 6 έως 10	3 000	6 000
Από 11 έως 40	4 500	9 000
Πάνω από 40	6 000	12 000
Τέλος άπαξ κοινοποίησης (EUR) [1]		
		1 800

[1] Σύμφωνα με την παράγραφο TCO.305 του παραρτήματος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj), τέλος ανά κοινοποίηση και ίσο για κάθε κατηγορία αερομεταφορέων και μέγεθος στόλου.

Πίνακας 7Β

Περαιτέρω αξιολόγηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών ([2])

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)
Επιτόπια επίσκεψη ([1])	30 230
Μονοήμερη τεχνική συνεδρίαση (στην Κολωνία ή υβριδική)	16 970
Εξ αποστάσεως έλεγχος	19 900
Περαιτέρω αξιολόγηση ([2])	5 000
Μονοήμερη τεχνική αξιολόγηση ad hoc (στην Κολωνία ή υβριδική ή πλήρως εξ αποστάσεως)	9 900
Τεχνική αξιολόγηση ad hoc μισής ημέρας (στην Κολωνία ή υβριδική ή πλήρως εξ αποστάσεως)	7 500

([1]) Εξαιρουμένων των εξόδων ταξιδίου (χρεώνονται επιπλέον του εφάπαξ τέλους που καθορίζεται στον παρόντα πίνακα).
([2]) Σύμφωνα με την παράγραφο ART.200 στοιχείο β) του παραρτήματος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014.

Πίνακας 8

Ετήσιο τέλος για κατόχους πιστοποιητικών τύπου του EASA, περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου του EASA, αδειοδοτήσεων βάσει ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών του EASA και λοιπών πιστοποιητικών τύπου ή αδειοδοτήσεων βάσει οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών που θεωρούνται αποδεκτά βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Β και τμήμα ΙΕ του παραρτήματος Ι (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Β και τμήμα Γ του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)	
	Σχεδιασμός ΕΕ	Σχεδιασμός εκτός ΕΕ
Αεροσκάφη οριζόντιας απογείωσης και προσγείωσης (HTOL) με χειριστή		
Άνω των 150 000 kg	1 621 840	505 820
Άνω των 55 000 kg έως 150 000 kg	1 369 570	385 380
Άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	412 690	154 640
Άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg)	67 460	22 910
Άνω των 2 730 kg έως 5 700 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg)	7 470	2 490
Άνω των 1 200 kg έως 2 730 kg (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών υψηλών επιδόσεων έως 1 200 kg)	3 450	1 170
Έως 1 200 kg	320	100
Αεροσκάφη κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL) με χειριστή		
Μεγάλα	170 520	55 580
Μεσαία	80 290	29 880
Μικρά	33 530	12 170
Πολύ ελαφρά	5 190	1 730

([2]) Με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα ασφάλειας, ο Οργανισμός μπορεί να αποφασίσει να διεξαγάγει συγκεκριμένες δραστηριότητες για την αρχική αξιολόγηση και την παρακολούθηση TCO, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014.

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)	
	Σχεδιασμός ΕΕ	Σχεδιασμός εκτός ΕΕ
Άλλα αεροσκάφη με χειριστή		
Αερόστατα	1 180	510
Αερόπλοια μεγάλα	5 620	1 870
Αερόπλοια μεσαία	3 450	1 150
Αερόπλοια μικρά	2 770	930
Πρόωση		
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης άνω των 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 2 000 kW	168 610	45 120
Στροβιλοκινητήρες με ώση απογείωσης έως 25 KN ή ισχύ απογείωσης άνω των 200 kW έως 2 000 kW	81 680	38 540
Κινητήρες πλην των στροβιλοκινητήρων ή στροβιλοκινητήρες με ισχύ απογείωσης έως 200 kW	1 570	200
Κινητήρες CS-22.H, CS-VLR App. B	860	440
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) άνω των 5 700 kg	590	310
Έλικας για αεροσκάφη μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) έως 5 700 kg	340	70
Έλικας της κλάσης CS-22J	320	100
Εξαρτήματα και μη εγκατεστημένος εξοπλισμός		
Αξίας άνω των 20 000 EUR	3 430	950
Αξίας από 2 000 έως 20 000 EUR	1 810	650
Αξίας κάτω των 2 000 EUR	730	590
Μονάδα βοηθητικής ισχύος (APU)	123 380	14 760

Κατά παρέκκλιση από τον παρόντα πίνακα, εφαρμόζονται τα εξής:

α) Για εκδόσεις αεροσκαφών εμπορευματικών μεταφορών με δικό τους πιστοποιητικό τύπου, εφαρμόζεται συντελεστής 0,85 επί του τέλους που ισχύει για τα ισοδύναμα επιβατικά αεροσκάφη.

β) Για κατόχους πολλαπλών πιστοποιητικών τύπου του EASA και/ή πολλαπλών περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου του EASA, αδειοδοτήσεων βάσει ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών του EASA και/ή πολλαπλών λοιπών πιστοποιητικών τύπου ή αδειοδοτήσεων βάσει οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών, εφαρμόζεται έκπτωση 25 % επί του ετήσιου τέλους για το τέταρτο και τα επόμενα πιστοποιητικά για τα οποία ισχύει το ίδιο εφάπαξ τέλος στην ίδια κατηγορία τελών.

γ) Η τιμή ανά ώρα που καθορίζεται στο μέρος ΙΙ του παρόντος παραρτήματος, έως το επίπεδο του πλήρους τέλους για την αντίστοιχη κατηγορία τελών χρεώνεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1) για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες αεροσκαφών:

α) τα οποία δεν κατασκευάζονται πλέον εδώ και περισσότερα από 20 έτη·

β) από τα οποία έχουν κατασκευαστεί λιγότερα από 50 τεμάχια παγκοσμίως·

γ) από τα οποία έχουν κατασκευαστεί 50 ή περισσότερα τεμάχια παγκοσμίως, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού μπορεί να αποδείξει ότι επί του παρόντος βρίσκονται σε λειτουργία λιγότερα από 50 τεμάχια παγκοσμίως·

2) για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες κινητήρων και ελίκων:

α) οι οποίοι δεν κατασκευάζονται πλέον εδώ και περισσότερα από 20 έτη·

β) από τους οποίους έχουν κατασκευαστεί λιγότερα από 100 τεμάχια παγκοσμίως·

γ) από τους οποίους έχουν κατασκευαστεί 100 ή περισσότερα τεμάχια παγκοσμίως, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού μπορεί να αποδείξει ότι επί του παρόντος ο κινητήρας ή ο έλικας είναι τοποθετημένος σε λιγότερα από 50 αεροσκάφη που βρίσκονται σε λειτουργία·

3) για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού

α) τα οποία δεν κατασκευάζονται πλέον εδώ και περισσότερα από 15 έτη·

β) από τα οποία έχουν κατασκευαστεί λιγότερα από 400 τεμάχια παγκοσμίως·

γ) από τα οποία έχουν κατασκευαστεί 400 ή περισσότερα τεμάχια παγκοσμίως, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού μπορεί να αποδείξει ότι το εξάρτημα είναι τοποθετημένο σε λιγότερα από 50 αεροσκάφη που βρίσκονται σε λειτουργία ή ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός μεταφέρεται σε λιγότερα από 50 αεροσκάφη που βρίσκονται σε λειτουργία.

Τα κριτήρια που καθορίζονται στο στοιχείο Γ αξιολογούνται την 1η Ιανουαρίου του έτους κατά το οποίο αρχίζει ο αντίστοιχος κύκλος τιμολόγησης.

Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας τιμολόγιο το οποίο αφορά τέλος που συνδέεται με τη διαρκή αξιοπλοΐα μπορεί να αναπροσαρμοστεί αναδρομικά, με βάση τον πίνακα και τις παρεκκλίσεις, περιορίζεται στο ένα έτος από την έκδοσή του.

Πίνακας 9Α

Έγκριση φορέα σχεδιασμού

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Ι του παραρτήματος Ι (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Ι του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

Τέλος έγκρισης (σε EUR)

	1A	1B 2A	1C 2B 3A	2C 3B	3C
Προσωπικό κάτω των 10 ατόμων	10 170	8 000	5 980	4 040	3 130
10 έως 49	28 600	20 430	12 260	8 170	—
50 έως 399	126 640	95 010	63 260	48 470	—
400 έως 999	253 300	189 910	158 280	133 250	—
1 000 έως 2 499	506 580	—	—	—	—
2 500 έως 4 999	759 760	—	—	—	—
5 000 έως 7 000	813 620	—	—	—	—
Άνω των 7 000	4 221 150	—	—	—	—

Τέλος επιτήρησης ([1]) (EUR)

	1A	1B 2A	1C 2B 3A	2C 3B	3C
Προσωπικό κάτω των 10 ατόμων	11 050	8 360	5 990	4 040	3 120
10 έως 49	31 080	21 310	12 260	8 160	—
50 έως 399	119 780	86 310	54 950	44 120	—
400 έως 999	239 760	172 680	137 850	121 290	—
1 000 έως 2 499	479 530	—	—	—	—
2 500 έως 4 999	719 300	—	—	—	—
5 000 έως 7 000	1 527 500	—	—	—	—
Άνω των 7 000	3 996 860	—	—	—	—

Τέλος έγκρισης σημαντικής μετατροπής ([2]) (EUR)					
	1A	1B 2A	1C 2B 3A	2C 3B	3C
Προσωπικό κάτω των 10 ατόμων	910	910	760	600	460
10 έως 49	1 510	1 510	1 670	1 060	—
50 έως 399	6 650	5 140	4 230	1 210	—
400 έως 999	11 180	10 280	6 050	2 120	—
1 000 έως 2 499	15 410	—	—	—	—
2 500 έως 4 999	20 550	—	—	—	—
5 000 έως 7 000	25 390	—	—	—	—
Άνω των 7 000	27 200	—	—	—	—

([1]) Το τέλος επιτήρησης καλύπτει τις τακτικές δραστηριότητες επιτήρησης που είναι αναγκαίες για τον εγκεκριμένο φορέα, εκτός από τις σημαντικές μετατροπές που υπόκεινται σε τέλος σύμφωνα με τον πίνακα 9A.

([2]) Για κάθε επιμέρους αλλαγή της διάρκειας έγκρισης, εκτός από τις αλλαγές στον φορέα ή τις αλλαγές στον αριθμό του προσωπικού, ή και τα δύο, επιβάλλεται τέλος έγκρισης σημαντικής μετατροπής.

Πίνακας 9B

Εναλλακτικές διαδικασίες έγκρισης φορέα σχεδιασμού

[αναφέρεται στην ενότητα Α τμήμα Ι του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

Κατηγορία	Περιγραφή	Τέλος (EUR)
1A	Πιστοποίηση τύπου	11 150
1B	Πιστοποίηση τύπου — μόνο για διαρκή αξιοπλοΐα	4 460
2A	Συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου (STC) και/ή επισκευές μείζονος σημασίας	8 920
2B	STC και/ή επισκευές μείζονος σημασίας – μόνο για διαρκή αξιοπλοΐα	3 720
3A	ETSOA	8 920
3B	ETSOA — μόνο για διαρκή αξιοπλοΐα	4 460

Πίνακας 10

Έγκριση φορέα παραγωγής

[αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Z του παραρτήματος Ι (μέρος 21) και στην ενότητα Α τμήμα Z του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]

Τέλος έγκρισης (σε EUR)			
	Υψηλότερη τιμή προϊόντος κάτω των 5 000 EUR ([1])	Υψηλότερη τιμή προϊόντος από 5 000 έως 100 000 EUR ([1])	Υψηλότερη τιμή προϊόντος άνω των 100 000 EUR ([1])
Προσωπικό κάτω των 100 ατόμων	28 990	55 750	78 060
Από 100 έως 499	44 610	89 210	156 120
Από 500 έως 999	83 640	167 270	334 550
Από 1 000 έως 4 999	223 030	446 050	1 115 130
Από 5 000 έως 20 000	836 320	1 672 700	3 902 950
Πάνω από 20 000	1 393 910	2 787 820	5 575 640

Τέλος επιτήρησης (σε EUR)			
	Υψηλότερη τιμή προϊόντος κάτω των 5 000 EUR ([1])	Υψηλότερη τιμή προϊόντος από 5 000 έως 100 000 EUR ([1])	Υψηλότερη τιμή προϊόντος άνω των 100 000 EUR ([1])
Προσωπικό κάτω των 100 ατόμων	19 330	37 180	52 050
Από 100 έως 499	29 740	59 470	104 060
Από 500 έως 999	55 750	111 520	222 650
Από 1 000 έως 4 999	148 680	297 370	743 420
Από 5 000 έως 20 000	557 570	1 115 180	2 601 960
Πάνω από 20 000	877 500	1 858 550	3 900 000

([1]) Τιμή (όπως αναφέρεται στον τιμοκατάλογο του αντίστοιχου κατασκευαστή) του πιο ακριβού προϊόντος, εξαρτήματος ή μη εγκατεστημένου εξοπλισμού που περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο πεδίο εργασιών της έγκρισης φορέα παραγωγής (κατάλογος ικανότητας) του κατόχου έγκρισης φορέα παραγωγής του EASA.

Πίνακας 11

Έγκριση φορέα συντήρησης

[αναφέρεται στο παράρτημα II (Μέρος-145) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής ([3])]

	Τέλος έγκρισης ([1]) (EUR)	Τέλος επιτήρησης ([1]) (EUR)
Προσωπικό κάτω των 5 ατόμων	5 190	3 970
Από 5 έως 9	8 630	6 910
Από 10 έως 49	34 570	21 410
Από 50 έως 99	55 320	42 820
Από 100 έως 499	73 930	57 240
Από 500 έως 999	102 100	79 050
Άνω των 999	143 350	110 920
Τεχνικές ειδικότητες	Εφάπαξ τέλος με βάση την τεχνική ειδικότητα ([2]) (EUR)	Εφάπαξ τέλος με βάση την τεχνική ειδικότητα ([2]) (EUR)
A 1	29 460	22 800
A 2	6 710	5 190
A 3	13 390	10 360
A 4	1 330	1 040
B 1	13 390	10 360
B 2	6 710	5 190
B 3	1 330	1 040
C/D	1 330	1 040

([1]) Το καταβλητέο τέλος συνίσταται στο εφάπαξ τέλος με βάση τον αριθμό των απασχολούμενων μελών του προσωπικού συν το/τα εφάπαξ τέλος/-η με βάση την τεχνική ειδικότητα.

([2]) Για φορείς που είναι κάτοχοι πολλών ειδικοτήτων A και/ή B, χρεώνεται μόνον το υψηλότερο τέλος. Για φορείς που είναι κάτοχοι μίας ή περισσότερων ειδικοτήτων C και/ή D, κάθε ειδικότητα χρεώνεται με το τέλος για την ειδικότητα «C/D».

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

Πίνακας 12

Έγκριση εκπαιδευτικού φορέα συντήρησης

[αναφέρεται στο παράρτημα IV (Μέρος-147) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014]

	Τέλος έγκρισης (σε EUR)	Τέλος επιτήρησης (σε EUR)
Προσωπικό κάτω των 5 ατόμων	5 190	3 970
Από 5 έως 9	14 690	11 400
Από 10 έως 49	31 600	29 230
Από 50 έως 99	61 430	48 660
Άνω των 99	80 880	74 340
Τέλος για: — έγκριση διαδικασίας εγχειριδίου λειτουργίας εκπαιδευτικού φορέα συντήρησης «εκτός εγκατάστασης» (1)	4 960	3 720
— δεύτερη και επόμενη πρόσθετη εγκατάσταση (2) (3)	4 960	3 720
Τέλος για δεύτερη και επόμενη πρόσθετη εκπαιδευτική σειρά (2) (3)	4 960	—

(1) Όπως αναφέρεται στην ενότητα Α τμήμα Β του παραρτήματος IV (Μέρος-147) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.
(2) Για αρχική έγκριση φορέα, τα τέλη εφαρμόζονται ανά εγκατάσταση και ανά εκπαιδευτική σειρά. Η πρώτη εγκατάσταση και η πρώτη εκπαιδευτική σειρά περιλαμβάνονται στο τέλος έγκρισης που συνδέεται με το προσωπικό.
(3) Για ήδη εγκεκριμένους φορείς που υποβάλουν αίτηση για πρόσθετες εγκαταστάσεις ή εκπαιδευτικές σειρές, για κάθε εγκατάσταση ή εκπαιδευτική σειρά χρεώνεται το εφαρμοστέο τέλος.

Πίνακας 13

Έγκριση φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας τρίτης χώρας

[αναφέρεται στο παράρτημα Vγ (Μέρος-CAMO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014]

		Εφάπαξ τέλος (1) (σε EUR)
Τέλος έγκρισης		74 340
Τέλος επιτήρησης		74 340
Τεχνικές ειδικότητες	Εφάπαξ τέλος με βάση την τεχνική ειδικότητα (2) (EUR) — Αρχική έγκριση	Εφάπαξ τέλος με βάση την τεχνική ειδικότητα (2) (EUR) — Επιτήρηση
A1 = αεροπλάνα άνω των 5 700 kg	18 590	18 590
A2 = αεροπλάνα έως 5 700 kg	9 290	9 290
A3 = ελικόπτερα	9 290	9 290
A4: όλα τα υπόλοιπα	9 290	9 290

(1) Το καταβλητέο τέλος συνίσταται στο εφάπαξ τέλος συν το εφάπαξ τέλος με βάση την τεχνική ειδικότητα.
(2) Για φορείς που είναι κάτοχοι πολλών ειδικοτήτων Α, χρεώνεται μόνον το υψηλότερο τέλος.

Πίνακας 14

Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) και φορείς

[αναφέρονται στο τμήμα FSTD του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) και στο τμήμα FSTD του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([4])]

Τέλος έγκρισης φορέα (σε EUR)	
Εφάπαξ τέλος ανά θέση	17 340

Τέλος έγκρισης καταλληλότητας συσκευής (σε EUR)

	Ένας κινητήρας και διαμόρφωση κατάλληλη για εξοπλισμό	Δύο κινητήρες και/ή διαμόρφωση κατάλληλη για διπλό εξοπλισμό	3+ κινητήρες και/ή διαμόρφωση εξοπλισμένη για εξοπλισμό 3+
Πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS)	45 080	55 490	64 500
Συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)	19 080	22 560	31 560
	Μονοκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Πολυκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Μονο/πολυκινητήρια με ελικοστροβιλοκινητήρα ή στροβιλοκινητήρα διπλής ροής ή ισοδύναμα
Εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)	13 870	19 080	26 020

Τέλος επιτήρησης φορέα (σε EUR)

Εφάπαξ τέλος ανά θέση (σύνθετο)	7 810
Εφάπαξ τέλος ανά θέση (μη σύνθετο)	3 900

Τέλος επιτήρησης συσκευής (σε EUR)

Πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS)			12 820
Πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS) — Μόνο αεροπλάνα — βάσει διμερούς συμφωνίας ([1])			3 930
Συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)			7 310
	Μονοκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Πολυκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Μονο/πολυκινητήρια με ελικοστροβιλοκινητήρα ή στροβιλοκινητήρα διπλής ροής ή ισοδύναμα
Εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)	5 210	6 940	10 400

Εκτεταμένο πρόγραμμα αξιολόγησης (EEP) — Τέλος επιτήρησης φορέα (σε EUR)

Εφάπαξ τέλος ανά θέση (σύνθετο)	15 610
Εφάπαξ τέλος ανά θέση (μη σύνθετο)	7 810

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

Τέλος επιτήρησης συσκευής (σε EUR)			
	ΕΕΡ 3 ετών		
Πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS)			5 740
Συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)			3 430
	Μονοκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Πολυκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Μονο/πολυκινητήρια με ελικοστροβιλοκινητήρα ή στροβιλοκινητήρα διπλής ροής ή ισοδύναμα
Εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)	2 670	3 240	4 630
	ΕΕΡ 2 ετών		
Πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS)			7 460
Συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)			4 450
	Μονοκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Πολυκινητήρια με εμβολοφόρο κινητήρα ή ισοδύναμα	Μονο/πολυκινητήρια με ελικοστροβιλοκινητήρα ή στροβιλοκινητήρα διπλής ροής ή ισοδύναμα
Εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)	3 300	4 170	6 080

([1]) Εφαρμόζεται μόνο σε προσομοιωτές πτήσης που βρίσκονται στην τρίτη χώρα που είναι συμβαλλόμενο μέρος διμερούς συμφωνίας με την Ένωση.

Πίνακας 15

Αποδοχή εγκρίσεων ισοδύναμων των εγκρίσεων του «Μέρους-145» και του «Μμέρους-147» σύμφωνα με τις ισχύουσες διμερείς συμφωνίες

	Εφάπαξ τέλος (σε EUR)
Νέες εγκρίσεις, ανά αίτηση	1 260
Συνέχιση υφιστάμενων εγκρίσεων, ανά κύκλο τιμολόγησης	1 260

Πίνακας 16Α

Μεταφορά προγράμματος συντήρησης αεροσκαφών

[αναφέρεται στην παράγραφο Μ.1.3 σημείο ii) του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014]

	Τεχνικές ειδικότητες			
	Α1	Α2	Α3	Α4
Τέλος προετοιμασίας μεταβίβασης (EUR) ([1])	7 750	4 650	7 750	4 650

([1]) Το τέλος επιβάλλεται ανά έγγραφο μεταφοράς προγράμματος συντήρησης αεροσκαφών.

Πίνακας 16Β

Επιτήρηση προγράμματος συντήρησης αεροσκαφών

[αναφέρεται στην παράγραφο M.1.3 σημείο ii) του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014]

	Τέλος επιτήρησης (EUR) (1)			
	Τεχνικές ειδικότητες			
Μέγεθος στόλου (2)	A1	A2	A3	A4
Βασικό (0 έως 4 αεροσκάφη)	7 750	4 650	7 750	4 650
Χαμηλό (5 έως 19 αεροσκάφη)	15 500	9 300	15 500	9 300
Μεσαίο (20 έως 149 αεροσκάφη)	23 250	13 950	23 250	13 950
Υψηλό (πάνω από 150 αεροσκάφη)	31 000	18 600	31 000	18 600

(1) Το τέλος επιβάλλεται ανά έγγραφο μεταφοράς προγράμματος συντήρησης αεροσκαφών.
(2) Το μέγεθος στόλου αντιστοιχεί στο σύνολο των αεροσκαφών που καλύπτονται από κάθε πρόγραμμα συντήρησης αεροσκαφών.

Πίνακας 17Α

Μεταβίβαση φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας

[αναφέρεται στο παράρτημα Vγ (Μέρος-CAMO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 σε περίπτωση ανακατανομής της αρμοδιότητας σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139]

Τέλος προετοιμασίας μεταβίβασης (EUR) (1)	20 000

(1) Το τέλος επιβάλλεται ανά φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας.

Πίνακας 17Β

Επιτήρηση φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας

[αναφέρεται στο παράρτημα Vγ (Μέρος-CAMO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 σε περίπτωση ανακατανομής της αρμοδιότητας σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139]

	Τεχνικές ειδικότητες			
Μέγεθος στόλου (1)	A1	A2	A3	A4
	Τέλος επιτήρησης (EUR) (2)			
Βασικό (0 έως 4 αεροσκάφη)	46 500	24 800	46 500	24 800
Χαμηλό (5 έως 9 αεροσκάφη)	86 800	49 600	86 800	49 600
Μεσαίο (10 έως 19 αεροσκάφη)	124 000	62 000	124 000	62 000
Μεσαίο - Υψηλό (20 έως 149 αεροσκάφη)	232 500	86 800	232 500	86 800
Υψηλό (150 έως 249 αεροσκάφη)	310 000	124 000	310 000	124 000
Πολύ υψηλό (πάνω από 249 αεροσκάφη)	496 000	186 000	496 000	186 000

(1) Ο αριθμός των αεροσκαφών αντιστοιχεί στο σύνολο των αεροσκαφών που διαχειρίζεται ο φορέας για κάθε συγκεκριμένη ειδικότητα.
(2) Για φορείς που διαθέτουν πολλαπλές ειδικότητες, το τέλος αποτελείται από τον συνδυασμό της υψηλότερης ειδικότητας και του συνολικού αριθμού αεροσκαφών που διαχειρίζεται ο φορέας (άθροισμα όλων των αεροσκαφών για κάθε συγκεκριμένη ειδικότητα).

Πίνακας 18

Έγκριση φορέα συνδυασμένης αξιοπλοΐας

[αναφέρεται στο παράρτημα Vδ (Μέρος-CAO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014]

	Τέλος έγκρισης ([1]) (EUR)	Τέλος επιτήρησης ([1]) (EUR)
Προσωπικό κάτω των 5 ατόμων	4 640	3 550
Από 5 έως 9	7 720	6 170
Από 10 έως 49	30 900	19 140
Από 50 έως 99	49 450	38 280
Από 100 έως 499	66 090	51 170
Από 500 έως 999	91 270	70 660
Άνω των 999	128 140	99 150
Εφάπαξ τέλος με βάση την τεχνική ειδικότητα για το δικαίωμα: Συντήρηση	Τέλος έγκρισης ([2]) (EUR)	Τέλος επιτήρησης ([2]) (EUR)
Αεροπλάνα — άλλα από σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη	6 000	4 640
Αεροπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) έως 2 730 kg	6 000	4 640
Ελικόπτερα — άλλα από σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη	11 970	9 260
Ελικόπτερα μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) έως 1 200 kg, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί για έως 4 επιβαίνοντες	11 970	9 260
Αερόπλοια	1 190	930
Αερόστατα	1 190	930
Ανεμόπτερα	1 190	930
Πλήρεις στροβιλοκινητήρες	6 000	4 640
Πλήρεις εμβολοφόροι κινητήρες	6 000	4 640
Ηλεκτρικοί κινητήρες	6 000	4 640
Παρελκόμενα πλην των πλήρων κινητήρων	1 190	930
Μη καταστρεπτικές δοκιμές (NDT)	1 190	930
Εφάπαξ τέλος με βάση τα τεχνικά δεδομένα για το δικαίωμα: Διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας	Τέλος έγκρισης ([3]) (EUR)	Τέλος επιτήρησης ([3]) (EUR)
Διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας	15 000	15 000

([1]) Το καταβλητέο τέλος συνίσταται στο εφάπαξ τέλος με βάση τον αριθμό των απασχολούμενων μελών του προσωπικού συν το/τα εφάπαξ τέλος/-η για κάθε τεχνική ειδικότητα.
([2]) Οι φορείς που διαθέτουν περισσότερες από μία ειδικότητες χρεώνονται για κάθε τεχνική ειδικότητα.
([3]) Το τέλος για το δικαίωμα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας χρεώνεται επιπλέον, κατά περίπτωση.

Πίνακας 19Α

Μεταβίβαση πιστοποιητικού αερομεταφορέα

	Ένα πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Πολλαπλά πιστοποιητικά αερομεταφορέα
Τέλος προετοιμασίας μεταβίβασης (EUR)	30 000	50 000

Πίνακας 19Β

Αρχική έγκριση πιστοποιητικού αερομεταφορέα ([5])

Κατηγορία αεροσκάφους	Τέλος έγκρισης (σε EUR)	Τέλος πρόσθετου τύπου (EUR)
HTOL άνω των 55 000 kg	500 000	31 000
HTOL άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	450 000	25 000
HTOL άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg	425 000	15 500
HTOL έως 5 700 kg	400 000	7 750
VTOL Μεγάλο	500 000	31 000
VTOL Μεσαίο	450 000	15 500
VTOL Μικρό	400 000	7 750
Αεροσκάφη με ικανότητα VTOL	215 000	7 750

Πρόσθετες ειδικές εγκρίσεις

	Είδος αλλαγής	Τέλος ειδικών εγκρίσεων (EUR)
Προσθήκη ειδικής έγκρισης για τις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών (εκτός από την πλοήγηση βάσει επιδόσεων, την τεκμηριωμένη κατάρτιση, τις πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων με δικινητήρια αεροπλάνα και τις ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)	Μεγάλη	15 500
Προσθήκη ειδικής έγκρισης για τις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών (πλοήγηση βάσει επιδόσεων, τεκμηριωμένη κατάρτιση, πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων με δικινητήρια αεροπλάνα και ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)	Σημαντική	31 000

Πίνακας 19Γ

Επιτήρηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα ([6])

Κατηγορία αεροσκάφους	Συνολικός αριθμός αεροσκαφών εν λειτουργία	Τέλος επιτήρησης (σε EUR)	Τέλος πρόσθετου τύπου (EUR)
HTOL άνω των 55 000 kg	0-9	188 000	31 000
	10-49	230 000	
	50-99	285 000	
	100-149	340 000	
	150-199	395 000	
	200+	450 000	

([5]) Το καταβλητέο τέλος συνίσταται στο άθροισμα των ακόλουθων τριών στοιχείων:
1. Τέλος έγκρισης: ποσό για έναν τύπο αεροσκάφους, αεροσκάφος VTOL ή αεροσκάφος με ικανότητα VTOL, χωρίς αιτήματα για ειδικές εγκρίσεις.
2. Τέλος πρόσθετου τύπου: ποσό για κάθε πρόσθετο τύπο αεροσκάφους, αεροσκάφος VTOL ή αεροσκάφος με ικανότητα VTOL. Ο βαρύτερος τύπος MTOM λαμβάνεται υπόψη για το τέλος έγκρισης και τον/τους πρόσθετο/-ους τύπο/-ους αυτής της κατηγορίας.
3. Τέλος ειδικών εγκρίσεων: ποσό για κάθε ειδική έγκριση που αναφέρεται στο έντυπο της αίτησης.

([6]) Το καταβλητέο τέλος συνίσταται στο άθροισμα των ακόλουθων τριών στοιχείων:
1. Τέλος επιτήρησης: ποσό για τον βαρύτερο τύπο αεροσκάφους, αεροσκάφος VTOL ή αεροσκάφος με ικανότητα VTOL, με βάση τον αριθμό των εν λειτουργία αεροσκαφών.
2. Τέλος πρόσθετου τύπου: ποσό για κάθε πρόσθετο τύπο αεροσκάφους, αεροσκάφος VTOL ή αεροσκάφος με ικανότητα VTOL. Ο βαρύτερος τύπος MTOM λαμβάνεται υπόψη για το τέλος έγκρισης και τον/τους πρόσθετο/-ους τύπο/-ους αυτής της κατηγορίας.
3. Για τους δεύτερους και επόμενους κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα εντός της ίδιας ομάδας, εφαρμόζεται μείωση 25 % για ομαδικές πτητικές λειτουργίες, σύμφωνα με τα κριτήρια που περιγράφονται στο μέρος V του παρόντος παραρτήματος.

Κατηγορία αεροσκάφους	Συνολικός αριθμός αεροσκαφών εν λειτουργία	Τέλος επιτήρησης (σε EUR)	Τέλος πρόσθετου τύπου (EUR)
HTOL άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	0-9	179 000	25 000
	10-49	221 000	
	50-99	263 000	
	100-149	305 000	
	150-199	347 000	
	200+	389 000	
HTOL άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg	0-9	160 000	15 500
	10-49	203 000	
	50-99	246 000	
	100+	289 000	
HTOL έως 5 700 kg	0-9	136 000	7 750
	10-49	167 000	
	50-99	198 000	
	100+	229 000	
VTOL Μεγάλο	0-9	174 000	31 000
	10-49	226 000	
	50-99	278 000	
	100+	330 000	
VTOL Μεσαίο	0-9	164 000	15 500
	10-49	209 000	
	50-99	254 000	
	100+	299 000	
VTOL Μικρό	0-9	145 000	7 750
	10-49	182 000	
	50-99	219 000	
	100+	256 000	
Αεροσκάφη με ικανότητα VTOL	0-9	145 000	7 750
	10-49	182 000	
	50-99	219 000	
	100+	256 000	

Πίνακας 19Δ

Αλλαγές στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα

Ταξινόμηση αλλαγής	Τέλος έγκρισης (σε EUR)
Μικρή	2 500
Μεσαία	7 500
Μεγάλη	15 500
Σημαντική	31 000

Πίνακας 20Α

Μεταβίβαση εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα

[σε περίπτωση ανακατανομής της αρμοδιότητας σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139]

Αριθμός εγκεκριμένων εκπαιδευτικών φορέων	Τέλος προετοιμασίας μεταβίβασης (EUR)
Ένας εγκεκριμένος εκπαιδευτικός φορέας	22 400
Δύο εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί φορείς	26 800
Τρεις εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί φορείς	29 100
Πάνω από τρεις εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί φορείς	33 500

Πίνακας 20Β

Εγκεκριμένος εκπαιδευτικός φορέας

Ομάδα	Τέλος έγκρισης (σε EUR)	Τέλος επιτήρησης ([1]) (EUR)
I	34 100	10 100
II	42 800	17 400
III	62 000	26 600
IV	83 100	53 200
V	158 100	140 200
VI	210 800	203 800

([1]) Τα τέλη επιτήρησης καλύπτουν τα καθήκοντα εποπτείας του εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα και τις ακόλουθες αλλαγές: αλλαγές στο διορισμένο προσωπικό, αλλαγές επωνυμίας στο πιστοποιητικό, αλλαγές στη διεύθυνση του πιστοποιητικού όταν δεν απαιτείται επαλήθευση νέων εγκαταστάσεων, επικαιροποιήσεις των καταλόγων εκπαιδευτών, διαγραφή των δικαιωμάτων εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα και FSTD από το πιστοποιητικό, αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής ήδη εγκεκριμένων μαθημάτων που δεν απαιτούν επιτόπια επαλήθευση.

Πίνακας 21

Έγκριση φορέα ATM/ANS

[αναφέρεται στο πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής ([7])]

	Μέγεθος φορέα		
	Μικρός	Μεσαίος	Μεγάλος
Τέλος έγκρισης (σε EUR)			
Υπηρεσίες δεδομένων (DAT) τύπου 1 ή τύπου 2	55 000	63 000	77 000
Υπηρεσίες δεδομένων (DAT) τύπου 1 και τύπου 2	63 000	83 000	110 000
Λειτουργίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)	—	—	558 000
Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)	83 000	122 000	174 000
Σχεδιασμός διαδικασιών πτήσης (FPD)	42 000	62 000	87 000

([7]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

	Μέγεθος φορέα		
	Μικρός	Μεσαίος	Μεγάλος
Τέλος έγκρισης (σε EUR)			
Επικοινωνία (C)	138 000	212 000	310 000
Πλοήγηση (N)	138 000	212 000	310 000
Επιτήρηση (S)	138 000	212 000	310 000
Μετεωρολογικές υπηρεσίες (MET)	83 000	122 000	174 000
Τέλος επιτήρησης (EUR) [1]			
Υπηρεσίες δεδομένων (DAT) τύπου 1 ή τύπου 2	39 000	45 000	55 000
Υπηρεσίες δεδομένων (DAT) τύπου 1 και τύπου 2	45 000	59 000	78 000
Λειτουργίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)	—	—	279 000
Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)	59 000	87 000	124 000
Σχεδιασμός διαδικασιών πτήσης (FPD)	30 000	44 000	62 000
Επικοινωνία (C)	69 000	106 000	155 000
Πλοήγηση (N)	69 000	106 000	155 000
Επιτήρηση (S)	69 000	106 000	155 000
Μετεωρολογικές υπηρεσίες (MET)	59 000	87 000	124 000

(1) Οι αλλαγές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής ήδη πιστοποιημένων υπηρεσιών περιλαμβάνονται στο τέλος επιτήρησης.

Πίνακας 22

'Έγκριση φορέα σχεδιασμού ή παραγωγής ATM/ANS

[αναφέρεται στο πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1769 της Επιτροπής [8]]

Μέγεθος φορέα	Τέλος έγκρισης (σε EUR)	Τέλος επιτήρησης [1] (EUR)
Μικρό	30 380	27 280
Απλό	114 080	98 270
Σύνηθες	164 300	145 080
Σύνθετο	254 520	225 690

(1) Οι αλλαγές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής ήδη πιστοποιημένων φορέων περιλαμβάνονται στο τέλος επιτήρησης.

(8) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1769 της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2023, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για την έγκριση φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό ή στην παραγωγή συστημάτων και συστατικών στοιχείων υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/203 (ΕΕ L 228 της 15.9.2023, σ. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1769/oj).

Πίνακας 23

Σύστημα περιβαλλοντικής επισήμανσης [κανονισμός (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9])**]**

	Τέλος ανά σήμα (EUR)
Δικαίωμα έκδοσης ([1]) ([2])	90
Δικαίωμα ανανέωσης ([2]) ([3])	60

([1]) Το δικαίωμα έκδοσης επιβάλλεται στον κάτοχο ενός πιστοποιητικού αερομεταφορέα που προτίθεται να υποβάλει δεδομένα για την αρχική έκδοση περιβαλλοντικών σημάτων ή στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που διέθεταν προηγουμένως σήματα και το πλέον πρόσφατο σήμα που εκδόθηκε δεν είναι έγκυρο για περισσότερους από 12 μήνες.

([2]) Τα δικαιώματα έκδοσης και ανανέωσης επιβάλλονται έως 7 000 σήματα κατ' ανώτατο όριο ανά ένα πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Δεν χρεώνονται τέλη από το σήμα 7 001.

([3]) Το δικαίωμα ανανέωσης επιβάλλεται στον κάτοχο ενός πιστοποιητικού αερομεταφορέα που κατέχει εγκεκριμένα σήματα (έγκυρα εντός των τελευταίων 12 μηνών) και που ζητεί την έκδοση νέων σημάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2405, ή σε περίπτωση που τα σήματα εκδόθηκαν αλλά δεν είναι έγκυρα για δημοσιοποίηση.

Πίνακας 24

Πλατφόρμα Data 4 Safety (D4S)

Υπηρεσία για την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες και αναλύσεις στον τομέα των αερομεταφορών σχετικά με τον ευρωπαϊκό τομέα αερομεταφορών.

	Επίπεδο υπηρεσίας	
	Στοιχειώδες	Προηγμένο
Δικαίωμα συνδρομής μέλους D4S (EUR) ([1])	—	50 000
Μη μέλος D4S — Δικαίωμα συνδρομής εταίρου της ΕΕ (EUR)	50 000	100 000
Μη μέλος D4S — Δικαίωμα συνδρομής εταίρου τρίτης χώρας (EUR)	75 000	150 000

([1]) Για συμμετοχή σε οργανισμούς που αποτελούν μέρος του προγράμματος D4S.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Εργασίες πιστοποίησης ή υπηρεσίες χρεωνόμενες ανά ώρα

Τιμή ανά ώρα

Εφαρμοστέα τιμή ανά ώρα (EUR/h)	347

Χρέωση ανά ώρα ανάλογα με τη συγκεκριμένη εργασία ([10]):

Παραγωγή χωρίς έγκριση	Πραγματικός αριθμός ωρών
Μεταβίβαση πιστοποιητικών	Πραγματικός αριθμός ωρών
Αλλαγές στο πιστοποιητικό εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα που δεν καλύπτονται από το τέλος επιτήρησης	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποιητικό αεροϊατρικού κέντρου	Πραγματικός αριθμός ωρών

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (ReFuelEU aviation) (ΕΕ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Ο κατάλογος εργασιών δεν είναι εξαντλητικός και υπόκειται σε περιοδική αναθεώρηση. Η μη συμπερίληψη εργασίας στον κατάλογο δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι ο Οργανισμός δεν μπορεί να την εκτελέσει.

Διασυνοριακές υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATS, ATFM, ASM, CNS, MET)	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποίηση εξοπλισμού ATM/ANS	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποίηση εξοπλισμού αεροδρομίου	Πραγματικός αριθμός ωρών
Δήλωση εξοπλισμού αεροδρομίου	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποιητικό φορέα εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας	Πραγματικός αριθμός ωρών
Αποδοχή των εκθέσεων του Συμβουλίου Επιχειρησιακής Αξιολόγησης	Πραγματικός αριθμός ωρών
Στήριξη πιστοποίησης για επικύρωση: μεμονωμένη υπηρεσία	Πραγματικός αριθμός ωρών
Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης: άλλες ειδικές δραστηριότητες	Πραγματικός αριθμός ωρών
Τροποποιήσεις σε εναλλακτικές διαδικασίες έγκρισης φορέα σχεδιασμού	Πραγματικός αριθμός ωρών
Αρχική έγκριση προγράμματος συντήρησης αεροσκαφών	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποιητικό οργανισμού παρόχων υπηρεσιών U-Space (USSP)	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης ελαφρών ΣμηΕΑ (LUC)	Πραγματικός αριθμός ωρών
Επαλήθευση σχεδιασμού για ΣμηΕΑ που χρησιμοποιούνται στην «ειδική» κατηγορία	Πραγματικός αριθμός ωρών
ΣμηΕΑ που λειτουργούν στην «πιστοποιημένη» κατηγορία	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποίηση αεροσκαφών με ικανότητα VTOL (VCA)	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποίηση ηλεκτρικών κινητήρων και πιστοποίηση ηλεκτρικού και υβριδικού συστήματος πρόωσης (EHPS)	Πραγματικός αριθμός ωρών
Δραστηριότητες διαρκούς αξιοπλοΐας που σχετίζονται με συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου	Πραγματικός αριθμός ωρών
Προκαταχώριση δήλωσης συμμόρφωσης σχεδιασμού	Πραγματικός αριθμός ωρών
Υπηρεσίες καινοτομίας	Πραγματικός αριθμός ωρών
Έγκριση εκπαιδευτικών σειρών σύμφωνα με το άρθρο 92 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139	Πραγματικός αριθμός ωρών
Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας προς εξαγωγή (E-CoA) για αεροσκάφη CS-25	6 ώρες
Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας προς εξαγωγή (E-CoA) για άλλα αεροσκάφη	2 ώρες
Εναλλακτικές μέθοδοι συμμόρφωσης με τις οδηγίες αξιοπλοΐας (AMOC)	4 ώρες
Έγκριση συνθηκών πτήσης για την έκδοση πτητικής άδειας	3 ώρες
Βασικό STC – ένας αριθμός σειράς	2 ώρες
Διοικητική επανέκδοση εγγράφων χωρίς τεχνικές απαιτήσεις	1 ώρα
Έλεγχος ικανότητας	1 ώρα
Δήλωση ικανότητας σχεδιασμού (αίτηση για δηλωθέντα φορέα σχεδιασμού)	3 ώρες
Δήλωση εξοπλισμού ATM/ANS	3 ώρες

ΜΈΡΟΣ ΙΙΑ

Δικαιώματα για την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης

Α. **Υπηρεσίες εκπαίδευσης για τις οποίες χρεώνονται δικαιώματα**

1. Με την επιφύλαξη του σημείου Β, τα δικαιώματα για υπηρεσίες εκπαίδευσης που παρέχονται από το προσωπικό του Οργανισμού στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων τους εισπράττονται ως εξής:

   α) για θεωρητική εκπαίδευση σε αίθουσα που παρέχεται είτε εσωτερικά είτε επιτόπου και για ηλεκτρονική εκπαίδευση, σύμφωνα με τα αντίστοιχα ποσά που παρατίθενται στο προσάρτημα·

   β) για άλλα είδη υπηρεσιών εκπαίδευσης ή σχετικά αιτήματα, σύμφωνα με την τιμή ανά ώρα που παρατίθεται στο μέρος ΙΙ του παρόντος παραρτήματος.

2. Οι υπηρεσίες θεωρητικής εκπαίδευσης που παρέχονται από συμβασιούχους παρόχους υπηρεσιών εκπαίδευσης, είτε εσωτερικά είτε επιτόπου, χρεώνονται με βάση το συνολικό κόστος κάθε εκπαιδευτικής σειράς διαιρούμενο με το μέσο μέγεθος της τάξης.

3. Για υπηρεσίες εκπαίδευσης που παρέχονται εκτός των εγκαταστάσεων του Οργανισμού, στην περίπτωση που ο φορέας που ζητεί την εκπαίδευση δεν διαθέτει κατάλληλες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, χρεώνονται οι σχετικές άμεσες δαπάνες.

Β. **Απαλλαγή από τα δικαιώματα που προβλέπονται στο προσάρτημα**

Ο Οργανισμός δύναται να χορηγήσει απαλλαγή από τα δικαιώματα που προβλέπονται στο προσάρτημα για υπηρεσίες εκπαίδευσης που παρέχονται σε:

α) εθνικές αεροπορικές αρχές, διεθνείς οργανισμούς ή άλλα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη, όταν διασφαλίζεται ότι παρέχουν υπηρεσίες εκπαίδευσης ισοδύναμου οφέλους στον Οργανισμό·

β) δημόσια ή ιδιωτικά πανεπιστήμια ή παρόμοιους οργανισμούς, εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

   — οι υπηρεσίες εκπαίδευσης εντάσσονται σε πρόγραμμα σπουδών που οδηγεί σε τίτλο προπτυχιακών ή μεταπτυχιακών σπουδών σε κλάδο σχετικό με τις αεροπορικές μεταφορές·

   — το πρόγραμμα σπουδών έχει ελάχιστη διάρκεια 1 ακαδημαϊκό έτος·

   — ο κύριος στόχος ή το κύριο αποτέλεσμα του προγράμματος δεν είναι η παροχή αρχικής ή συνεχιζόμενης εκπαίδευσης σε επαγγελματίες του τομέα των αεροπορικών μεταφορών ή σχετικών τομέων·

γ) πρόσωπα τα οποία υποστηρίζουν δραστηριότητες του Οργανισμού ή συμμετέχουν σε αυτές και για τα οποία η εκπαίδευση είναι αναγκαία προκειμένου να αποκτήσουν γνώσεις σχετικά με τις διαδικασίες και τα ειδικά εργαλεία του Οργανισμού που συνδέονται με τις εν λόγω δραστηριότητες.

Προσάρτημα στο Μέρος IIα

Εκπαίδευση σε αίθουσα διδασκαλίας	Διάρκεια της εκπαίδευσης σε ημέρες							
	0,5	1	1,5	2	2,5	3	4	5
Δικαίωμα ατομικής εκπαίδευσης (EUR/ημέρα)	620	1 000	1 300	1 530	1 770	2 000	2 420	2 810
Δικαίωμα συνεδρίας (EUR/ημέρα)	4 910	8 000	10 390	12 210	14 180	16 010	19 380	22 460

Επιγραμμική εκπαίδευση	Διάρκεια της εκπαίδευσης σε ώρες							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Δικαίωμα ατομικής εκπαίδευσης (EUR/ώρα)	70	140	210	280	350	420	490	560

ΜΕΡΟΣ III

Δικαιώματα για προσφυγές

Τα δικαιώματα για προσφυγές υπολογίζονται ως εξής: το πάγιο δικαίωμα πολλαπλασιαζόμενο επί τον συντελεστή που καθορίζεται για την αντίστοιχη κατηγορία δικαιωμάτων για το συγκεκριμένο πρόσωπο ή φορέα.

Πάγιο δικαίωμα	10 000 (EUR)
Κατηγορία δικαιωμάτων για φυσικά πρόσωπα	Συντελεστής
	0,10

Κατηγορία δικαιωμάτων για νομικά πρόσωπα, ανάλογα με τον κύκλο εργασιών του ενάγοντος (σε EUR)	Συντελεστής
Κάτω των 100 001	0,25
Από 100 001 έως 1 200 000	0,50
Από 1 200 001 έως 2 500 000	0,75
Από 2 500 001 έως 5 000 000	1,00
Από 5 000 001 έως 50 000 000	2,50
Από 50 000 001 έως 500 000 000	5,00
Από 500 000 001 έως 1 000 000 000	7,50
Άνω του 1 000 000 000	10,00

ΜΕΡΟΣ IV

Ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού

Χρησιμοποιούμενο ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού:	«Εναρμονισμένος δείκτης τιμών καταναλωτή της Eurostat (Όλα τα είδη) — Όλες οι χώρες της ΕΕ» (2015 = 100) Ποσοστιαία μεταβολή/μέσος όρος 12 μηνών
Ποσοστό πληθωρισμού που λαμβάνεται υπόψη:	Ποσοστό πληθωρισμού τρεις μήνες πριν από την εφαρμογή της τιμαριθμικής αναπροσαρμογής

ΜΕΡΟΣ V

Επεξηγηματική σημείωση

1) Για τα αεροσκάφη υψηλών επιδόσεων της κατηγορίας βάρους έως 5 700 kg, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 16, εισπράττονται τέλη μίας κατηγορίας υψηλότερα από την κατηγορία που καθορίζεται από το μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) τους, αλλά η οποία δεν υπερβαίνει την κατηγορία «άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg».

2) Στους πίνακες 1 έως 4 και 8 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι τιμές των «εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού» αντιστοιχούν στον σχετικό τιμοκατάλογο του κατασκευαστή.

3) Για τα τέλη που εισπράττονται σύμφωνα με τους πίνακες 2, 3, 4 και 8 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, η εφαρμοστέα κατηγορία τελών ανά αίτηση καθορίζεται από την κατηγορία τελών που αποδίδεται στον σχετικό σχεδιασμό τύπου. Στην περίπτωση πιστοποίησης περισσότερων μοντέλων βάσει ενός σχεδιασμού τύπου, εφαρμόζεται η κατηγορία τελών της πλειονότητας των σχετικών μοντέλων. Στην περίπτωση ίσης κατανομής της κατηγορίας τελών, εφαρμόζεται η υψηλότερη κατηγορία τελών. Για τις αιτήσεις που συνδέονται με περισσότερους σχεδιασμούς τύπου, εφαρμόζεται η υψηλότερη κατηγορία τελών.

4) Εάν μια αίτηση περιλαμβάνει την έννοια της κατάρτισης καταλόγου εγκεκριμένων μοντέλων (AML), εφαρμόζεται το αντίστοιχο τέλος προσαυξημένο κατά 20 %. Για την αναθεώρηση καταλόγου εγκεκριμένων μοντέλων, εφαρμόζονται τα τέλη που απαριθμούνται στους πίνακες 2, 3 και 4 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος. Η έννοια του καταλόγου εγκεκριμένων μοντέλων αναφέρεται σε μοντέλα που έχουν πιστοποιηθεί βάσει διαφορετικών σχεδίων τύπου.

5) Στους πίνακες 2 και 3 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι χαρακτηρισμοί «απλή», «συνήθης», «σημαντική» και «σύνθετη σημαντική» αντιστοιχούν στα εξής:

	Απλή	Συνήθης	Σημαντική	Σύνθετη σημαντική
Συμπληρωματικός τύπος EASA Πιστοποιητικό (STC) Τροποποιήσεις σχεδιασμού μείζονος σημασίας από τον EASA	STC, μετατροπή μείζονος σημασίας στον σχεδιασμό ή επισκευή που συνεπάγονται μόνον χρησιμοποιούμενες και αποδεδειγμένες μεθόδους αιτιολόγησης, για τις οποίες πλήρες σύνολο δεδομένων (περιγραφή, κατάλογος ελέγχου της συμμόρφωσης και έγγραφα συμμόρφωσης) είναι δυνατόν να κοινοποιείται κατά την υποβολή της αίτησης, και για τις οποίες ο αιτών έχει αποδεδειγμένα πείρα που μπορεί να εκτιμηθεί μόνον από τον διαχειριστή πιστοποίησης του έργου, ή με την περιορισμένη συμμετοχή ειδικού επί του θέματος	Όλα τα άλλα STC, τροποποιήσεις σχεδιασμού ή επισκευές μείζονος σημασίας	Ο χαρακτηρισμός «σημαντική» ορίζεται στην παράγραφο 21.Α.101 στοιχείο β) του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 [και αντίστοιχα στην FAA 14CFR 21.101 στοιχείο β)].	Ο χαρακτηρισμός «σύνθετη σημαντική» αφορά κάθε σημαντική αλλαγή [βλέπε σημείο 21.Α.101 του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012] για τον χαρακτηρισμό της οποίας ως σημαντικής συντελούν τουλάχιστον δύο λόγοι [παραδείγματα κριτηρίων όπως αναφέρονται στο σημείο 21.Α.101 του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012: αλλαγή στη γενική διαμόρφωση, αλλαγή στις αρχές κατασκευής, οι παραδοχές που ελήφθησαν υπόψηγια την πιστοποίηση δεν ισχύουν πλέον] ή κάθε σημαντική αλλαγή που συμπεριλαμβάνει δύο ή περισσότερα παραδείγματα που περιγράφονται ως σημαντική αλλαγή [στήλη «Περιγραφή αλλαγής» στους πίνακες του προσαρτήματος Α του καθοδηγητικού υλικού GM 21.Α.101 του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012]. Εάν αυτό δικαιολογείται από εξαιρετικές τεχνικές περιστάσεις, ο Οργανισμός μπορεί να αναταξινομήσει μια σύνθετη σημαντική αίτηση και να τη χαρακτηρίσει σημαντική (π.χ. μετατροπή STC από «μεταφορά επιβατών» σε «μεταφορά εμπορευμάτων»).
Επισκευές μείζονος σημασίας από τον EASA			ά.α	ά.α

6) Στον πίνακα 5 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, ο όρος «μικρή» αναφέρεται σε αιτήσεις που διεκπεραιώνονται χωρίς συμμετοχή τεχνικού προσωπικού, ο όρος «μεγάλη» αφορά την υποστήριξη επικύρωσης που εφαρμόζεται σε μεγάλα αεροπλάνα, μεγάλα στροφειόπτερα και στροβιλοκινητήρες, ο όρος «μεσαία» αφορά την υποστήριξη επικύρωσης που εφαρμόζεται σε άλλες κατηγορίες προϊόντων καθώς και σε εξαρτήματα και μη εγκατεστημένο εξοπλισμό. Η τεχνική βοήθεια/υποστήριξη που σχετίζεται με δραστηριότητες πορισμάτων συμμόρφωσης και υποστήριξη επικύρωσης χρεώνεται ως μεμονωμένη υπηρεσία, εφόσον ο Οργανισμός επιβεβαιώσει ότι η προσπάθεια που απαιτείται υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό τις προκαθορισμένες δέσμες υπηρεσιών.

7) Στον πίνακα 7Α του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι TCO κατατάσσονται στην κατηγορία Light εάν η χωρητικότητα του μεγαλύτερου αεροσκάφους είναι μικρότερη ή ίση με 19 επιβάτες και η MTOM του βαρύτερου αεροσκάφους στην άδεια TCO είναι μικρότερη από 55 000 kg. Οι TCO κατατάσσονται στην κατηγορία «Βαρύ» (Heavy) εάν η χωρητικότητα του μεγαλύτερου αεροσκάφους είναι μεγαλύτερη από 19 επιβάτες ή η MTOM του βαρύτερου αεροσκάφους στην άδεια TCO είναι μεγαλύτερη από ή ίση με 55 000 kg. Οι TCO που εκτελούν πτητικές λειτουργίες VTOL θεωρείται ότι ανήκουν στην κατηγορία «Ελαφρύ» (Light).

8) Στον πίνακα 9Α του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι φορείς σχεδιασμού χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

Πεδίο εφαρμογής της έγκρισης φορέα σχεδιασμού	Ομάδα Α	Ομάδα Β	Ομάδα C
DOA 1 Κάτοχοι πιστοποιητικών τύπου ETSOA-APU	Ιδιαίτερα σύνθετο/Μεγάλο	Σύνθετο/Μικρομεσαίο	Λιγότερο σύνθετο/Πολύ μικρό
DOA 2 STC/τροποποιήσεις/ επισκευές ETSOA (πλην APU)	Απεριόριστο	Περιορισμένο (τεχνικά πεδία)	Περιορισμένο (μέγεθος αεροσκάφους)
	Ιδιαίτερα σύνθετο/Μεγάλο	Σύνθετο/Μικρομεσαίο	Λιγότερο σύνθετο/Πολύ μικρό
DOA 3 Τροποποιήσεις/ επισκευές	Απεριόριστο	Περιορισμένο (τεχνικά πεδία)	Περιορισμένο (μέγεθος αεροσκάφους)

9) Διατάξεις για την εφαρμογή του παραρτήματος Ib (μέρος 21 Light) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012:

Για τη διαδικασία του μέρους 21 Light Certified:

— Στους πίνακες 1, 2 και 3 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, εάν μια αίτηση εμπίπτει στο μέρος 21 Light Certified, εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τέλη.

— Στον πίνακα 4 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, εάν μια αίτηση εμπίπτει στο μέρος 21 Light Certified, εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τέλη μειωμένα κατά 50 %.

— Στον πίνακα 8 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, η εφαρμοστέα κατηγορία τελών καθορίζεται από την κατηγορία τελών που αποδίδεται στον σχετικό σχεδιασμό τύπου. Στην περίπτωση αεροσκαφών που ορίζονται ως «γυροπλάνα», εφαρμόζεται το αντίστοιχο τέλος μειωμένο κατά 50 %.

Για τη διαδικασία του μέρους 21 Light Declared:

— Στον πίνακα 1 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, εάν μια αίτηση υποβάλλεται για τη δήλωση συμμόρφωσης σχεδιασμού, εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τέλη μειωμένα κατά 50 %.

— Στον πίνακα 3 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, εάν μια αίτηση εμπίπτει στη διαδικασία του μέρους 21 Light Declared, εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τέλη μειωμένα κατά 50 %.

— Στον πίνακα 8 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, η εφαρμοστέα κατηγορία τελών καθορίζεται από την κατηγορία τελών που αποδίδεται στη δήλωση συμμόρφωσης σχεδιασμού του αεροσκάφους.

Για τους δηλωθέντες φορείς σχεδιασμού:

— Στον πίνακα 9Α του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, για το τέλος επιτήρησης των δηλωθέντων φορέων σχεδιασμού εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τέλη μειωμένα κατά 50 %.

Για τους δηλωθέντες φορείς παραγωγής:

— Στον πίνακα 10 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, για τους δηλωθέντες φορείς παραγωγής, εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τέλη έγκρισης και επιτήρησης.

10) Στους πίνακες 9Α, 10, 11, 12, 18, 21 και 22 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, ο αριθμός εργαζομένων που λαμβάνεται υπόψη είναι ο αριθμός των μελών του προσωπικού που σχετίζεται με δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της έγκρισης.

11) Στον πίνακα 14 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, ο όρος «θέση» αναφέρεται στον χώρο (ή τους χώρους) όπου διεξάγονται ή συντονίζονται οι δραστηριότητες του φορέα.

Για τον σκοπό αυτόν:

— η κύρια εγκατάσταση θεωρείται θέση, ανεξαρτήτως τυχόν λειτουργίας FSTD·

— οποιαδήποτε διεύθυνση, διαφορετική από την κύρια εγκατάσταση όπου λειτουργούν FSTD θεωρείται πρόσθετη θέση εάν ορίζεται σε αυτήν υπεύθυνος συμμόρφωσης.

Για επέκταση σε θέση, ήτοι όταν μια θέση βρίσκεται σε κατάλληλη απόσταση από θέση η οποία επιτρέπει τη διαχείριση για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης χωρίς να απαιτείται ο διορισμός πρόσθετων ατόμων, δεν χρεώνεται πρόσθετο τέλος επιτήρησης.

Δεδομένου ότι κάθε φορέας είναι μοναδικός, διενεργείται εξατομικευμένη ανάλυση για την αξιολόγηση της πολυπλοκότητας του φορέα λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των υπαλλήλων, του μεγέθους και του πεδίου εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού των FSTD, του επιπέδου τους και του αριθμού των τύπων αεροσκαφών που αφορά η προσομοίωση.

ΕΕΡ 2: Η περίοδος των 12 μηνών παρατείνεται έως 24 μήνες κατ' ανώτατο όριο σύμφωνα με την ORA.FSTD.225 του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

ΕΕΡ 3: Η περίοδος των 12 μηνών παρατείνεται έως 36 μήνες κατ' ανώτατο όριο σύμφωνα με την ORA.FSTD.225 του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

12) Στο πίνακες 16Α, 17Α, 19Α και 20Α του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, εφαρμόζεται το τέλος προετοιμασίας μεταβίβασης όταν η αρμοδιότητα για φορέα που είναι ήδη κάτοχος πιστοποιητικού κατανέμεται εκ νέου στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

13) Στον πίνακα 19Γ του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος εφαρμόζεται μείωση 25 % σε κάθε ΑΟC επιπλέον του κύριου ΑΟC εντός της ενιαίας επιχειρηματικής ομάδας, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

— ισοδύναμα εγχειρίδια λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων και ειδικών εγκρίσεων

— ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) και λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης (CMF).

Το κύριο πιστοποιητικό αερομεταφορέα είναι εκείνο που ανήκει στην ομάδα για την οποία ισχύει το υψηλότερο τέλος επιτήρησης.

14) Στον πίνακα 19Δ του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι αλλαγές ταξινομούνται στον κατωτέρω πίνακα.

Αλλαγές	Κατάταξη
Προσθήκη ενός αεροσκάφους με ικανότητα HTOL/VTOL/VTOL σε υφιστάμενο στόλο (τύπος)	Μικρές
Προσωρινές αναθεωρήσεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας (μέρος Α, μέρος Β, μέρος Γ, μέρος Δ, κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού), του εγχειριδίου συμμόρφωσης, του εγχειριδίου ασφάλειας ή άλλων εγχειριδίων, για τις οποίες απαιτείται προηγούμενη έγκριση	Μικρές
Μίσθωση αεροσκαφών νηολογημένων στην Ένωση χωρίς πλήρωμα	Μικρές
Αλλαγή/έγκριση ενός διορισμένου προσώπου	Μικρές
Νέος στόλος (τύπος) — HTOL έως 5 700 kg	Μικρές
Νέος στόλος (τύπος) — VTOL Μικρό	Μικρές
Νέος στόλος (τύπος) — HTOL άνω των 5 700 kg έως 22 000 kg	Μεσαίες
Νέος στόλος (τύπος) — VTOL Μεσαίο	Μεσαίες
Νέος στόλος (τύπος) — αεροσκάφος με ικανότητα VTOL	Μεσαίες
Μη αυτόματη αναθεώρηση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας (Μέρος Α ή Μέρος Δ)	Μεσαίες
Μη αυτόματη αναθεώρηση ή επανέκδοση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας (μέρος Β, μέρος Γ ή κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού), του εγχειριδίου συμμόρφωσης, του εγχειριδίου ασφάλειας ή άλλων εγχειριδίων	Μεσαίες
Μεμονωμένη εκτίμηση κινδύνου ή διαχείριση αλλαγών (π.χ. επιχειρήσεις σε ζώνες συγκρούσεων, οργανωτικές αλλαγές, συμμετοχή σε αεροπορικές επιδείξεις)	Μεσαίες
Κατάργηση ειδικής έγκρισης, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών αναθεωρήσεων των σχετικών εγχειριδίων	Μεσαίες
Μίσθωση αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες χωρίς πλήρωμα	Μεσαίες

Αλλαγές	Κατάταξη
Επανέκδοση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας (Μέρος Α ή Μέρος Δ)	Μεγάλες
Προσθήκη ειδικής έγκρισης για τις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών (εκτός από την πλοήγηση βάσει επιδόσεων, την τεκμηριωμένη κατάρτιση, τις πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων με δικινητήρια αεροπλάνα και τις ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)	Μεγάλες
Πλήρης μίσθωση ενός αεροσκάφους νηολογημένου σε τρίτη χώρα	Μεγάλες
Νέος στόλος (τύπος) — HTOL άνω των 22 000 kg έως 55 000 kg	Μεγάλες
Νέος στόλος (τύπος) — VTOL Μεγάλο	Μεγάλες
Προσθήκη ειδικής έγκρισης για τις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών (πλοήγηση βάσει επιδόσεων, τεκμηριωμένη κατάρτιση, πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων με δικινητήρια αεροπλάνα και ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)	Σημαντικές
Νέος στόλος (τύπος) — HTOL άνω των 55 000 kg	Σημαντικές

Τέλη για πανομοιότυπες αλλαγές που επηρεάζουν πολλαπλά πιστοποιητικά αερομεταφορέα εντός μίας επιχειρηματικής ομάδας επιβάλλονται μόνο μία φορά, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια που ορίζονται στο σημείο 13.

Δεν εισπράττεται τέλος για μεταβιβάσεις μεμονωμένων αεροσκαφών με ικανότητα HTOL/VTOL/VTOL εντός του ίδιου στόλου (τύπου) μεταξύ πολλαπλών πιστοποιητικών αερομεταφορέων εντός μίας επιχειρηματικής ομάδας, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 13.

15) Στον πίνακα 20Β του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι φορείς ομαδοποιούνται σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα. Για καθένα από τα κριτήρια, ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός φορέας προσδιορίζει την ομάδα που αντιστοιχεί στο καθεστώς του φορέα. Η κατηγοριοποίηση του κριτηρίου με την υψηλότερη ικανότητα καθορίζει το εφαρμοστέο τέλος.

Κριτήρια \ Ομάδα	I	II	III	IV	V	VI
Προσωπικό εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα εκφρασμένο σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης	20 κατ' ανώτατο όριο	20 κατ' ανώτατο όριο	πάνω από 20	πάνω από 20	πάνω από 20	πάνω από 20
Άδειες	ATPL TK (A) ή ATPL TK (H)	LAPL/ PPL (A) ή (H) SPL BPL	LAPL/ PPL (A) ή (H) SPL BPL CPL ATPL	LAPL/ PPL (A) ή (H) SPL BPL CPL ATPL MPL	LAPL/ PPL (A) ή (H) SPL BPL CPL ATPL MPL	LAPL/ PPL (A) ή (H) SPL BPL CPL ATPL MPL
Ειδικότητες σε τάξη / τύπου ([1]) ([2])	Καμία πτητική εκπαίδευση Καμία εκπαίδευση FSTD	Ειδικότητα σε τάξη, Η ειδικότητα τύπου περιλαμβάνει διαφορετικές εκπαιδεύσεις Συνολικά, 2 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο (MCC, υπολογίζεται ως 1 ειδικότητα)	Ειδικότητα σε τάξη, Η ειδικότητα τύπου περιλαμβάνει διαφορετικές εκπαιδεύσεις Συνολικά, 8 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο (MCC, υπολογίζεται ως 1 ειδικότητα)	Ειδικότητα σε τάξη, Η ειδικότητα τύπου περιλαμβάνει διαφορετικές εκπαιδεύσεις Συνολικά, 15 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο (MCC, υπολογίζεται ως 1 ειδικότητα)	Ειδικότητα σε τάξη, Η ειδικότητα τύπου περιλαμβάνει διαφορετικές εκπαιδεύσεις Συνολικά, 20 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο (MCC, υπολογίζεται ως 1 ειδικότητα)	Ειδικότητα σε τάξη, Η ειδικότητα τύπου περιλαμβάνει διαφορετικές εκπαιδεύσεις Συνολικά, πάνω από 15 ειδικότητες (MCC, υπολογίζεται ως 1 ειδικότητα)

Κριτήρια \ Ομάδα	I	II	III	IV	V	VI
Άλλες ειδικότητες	Καμία πτητική εκπαίδευση Καμία εκπαίδευση FSTD	Ειδικότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων Ακροβατική ειδικότητα UPRT FCL 745.A Ειδικότητες βουνού Συνολικά, 2 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο	Ειδικότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων Ακροβατική ειδικότητα UPRT FCL 745.A Ειδικότητες βουνού Ειδικότητα σε πτητική δοκιμή Συνολικά, 6 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο	Ειδικότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων Ακροβατική ειδικότητα UPRT FCL 745.A Ειδικότητες βουνού Ειδικότητα σε πτητική δοκιμή Συνολικά, 8 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο	Ειδικότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων Ακροβατική ειδικότητα UPRT FCL 745.A Ειδικότητες βουνού Ειδικότητα σε πτητική δοκιμή Συνολικά, 10 ειδικότητες κατ' ανώτατο όριο	Ειδικότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων Ακροβατική ειδικότητα UPRT FCL 745.A Ειδικότητες βουνού Ειδικότητα σε πτητική δοκιμή Συνολικά, πάνω από 10 ειδικότητες
FI-CRI-IRI-FTI	Καμία πτητική εκπαίδευση Χωρίς εκπαίδευση FSTD	FI -IRI -CRI Συνολικά, 2 διαφορετικά μαθήματα για πιστοποιητικό εκπαιδευτή κατ' ανώτατο όριο	FI -IRI -CRI - FTI Συνολικά, 5 διαφορετικά μαθήματα για πιστοποιητικό εκπαιδευτή κατ' ανώτατο όριο	FI -IRI -CRI - FTI Συνολικά, 10 διαφορετικά μαθήματα για πιστοποιητικό εκπαιδευτή κατ' ανώτατο όριο	FI -IRI -CRI-FTI Συνολικά, 15 διαφορετικά μαθήματα για πιστοποιητικό εκπαιδευτή κατ' ανώτατο όριο	FI -IRI -CRI-FTI Συνολικά, πάνω από 15 διαφορετικά μαθήματα για πιστοποιητικό εκπαιδευτή
TRI/SFI (τύποι)	Καμία πτητική εκπαίδευση Χωρίς εκπαίδευση FSTD	TRI/SFI Συνολικά, 2 διαφορετικά εκπαιδευτικά μαθήματα TRI/SFI κατ' ανώτατο όριο	TRI/SFI Συνολικά, 5 διαφορετικά εκπαιδευτικά μαθήματα TRI/SFI κατ' ανώτατο όριο	TRI/SFI Συνολικά, 10 διαφορετικά εκπαιδευτικά μαθήματα TRI/SFI κατ' ανώτατο όριο	TRI/SFI Συνολικά, 15 διαφορετικά εκπαιδευτικά μαθήματα TRI/SFI κατ' ανώτατο όριο	TRI/SFI Συνολικά, πάνω από 15 διαφορετικά εκπαιδευτικά μαθήματα TRI/SFI
Κέντρα κατάρτισης	Μόνο η κύρια τοποθεσία	1 επιπλέον κέντρο κατάρτισης κατ' ανώτατο όριο	3 επιπλέον κέντρα κατάρτισης κατ' ανώτατο όριο	5 επιπλέον κέντρα κατάρτισης κατ' ανώτατο όριο	7 επιπλέον κέντρα κατάρτισης κατ' ανώτατο όριο	Πάνω από 7 επιπλέον κέντρα κατάρτισης
Αριθμός τύπων/κατηγοριών αεροσκαφών ή FSTD που χρησιμοποιούνται για την παροχή κατάρτισης (σωρευτικά)	Καμία πτητική εκπαίδευση Χωρίς εκπαίδευση FSTD	Κατ' ανώτατο όριο: — 2 διαφορετικές κατηγορίες/τύποι αεροσκαφών ή — 2 FSTD που αντιπροσωπεύουν διαφορετική κατηγορία/τύπο αεροσκάφους	Κατ' ανώτατο όριο: — 8 διαφορετικές κατηγορίες/τύποι αεροσκαφών ή — 8 FSTD που αντιπροσωπεύουν διαφορετική κατηγορία/τύπο αεροσκάφους	Κατ' ανώτατο όριο: — 15 διαφορετικές κατηγορίες/τύποι αεροσκαφών ή — 15 FSTD που αντιπροσωπεύουν διαφορετική κατηγορία/τύπο αεροσκάφους	Κατ' ανώτατο όριο: — 20 διαφορετικές κατηγορίες/τύποι αεροσκαφών ή — 20 FSTD που αντιπροσωπεύουν διαφορετική κατηγορία/τύπο αεροσκάφους	Πάνω από: — 20 διαφορετικές κατηγορίες/τύποι αεροσκαφών ή — 20 FSTD που αντιπροσωπεύουν διαφορετική κατηγορία/τύπο αεροσκάφους

Κριτήρια \ Ομάδα	I	II	III	IV	V	VI
Συνολικός αριθμός αεροσκαφών και FSTD (κατά περίπτωση) που χρησιμοποιήθηκαν για την παροχή εκπαίδευσης	Καμία πτητική εκπαίδευση Χωρίς εκπαίδευση FSTD	10 κατ' ανώτατο όριο	24 κατ' ανώτατο όριο	45 κατ' ανώτατο όριο	60 κατ' ανώτατο όριο	Πάνω από 60
Αριθμός εκπαιδευτών, συμπεριλαμβανομένων των εκπαιδευτών θεωρητικής εκπαίδευσης, που συμμετέχουν στην παροχή εκπαίδευσης (αριθμός συμμετεχόντων)	15 κατ' ανώτατο όριο	20 κατ' ανώτατο όριο	40 κατ' ανώτατο όριο	60 κατ' ανώτατο όριο	80 κατ' ανώτατο όριο	Πάνω από 80

([1]) Κάθε ειδικότητα σε τάξη / τύπου υπολογίζεται ως μία (π.χ.: SEP (ξηρά), SEP (θάλασσα), BE90 και A320 υπολογίζονται ως 4).
([2]) Ειδικότητες τύπου για εκπαίδευση προσγείωσης, ο αριθμός των ειδικοτήτων τύπου καθορίζεται από τον συνολικό αριθμό μαθημάτων εκπαίδευσης προσγείωσης πολλαπλασιαζόμενο επί 0,5 και στρογγυλοποιούμενος στον πλησιέστερο ακέραιο. Η ειδικότητα τύπου θα περιλαμβάνει εκπαίδευση προσγείωσης και εκπαίδευση μηδενικού πτητικού χρόνου.

16) Στον πίνακα 21 του μέρους Ι του παρόντος παραρτήματος, οι φορείς κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

	Μικρός	Μεσαίος	Μεγάλος
Μέγεθος φορέα	Ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στη δραστηριότητα η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας (συμπεριλαμβανομένων των αναδόχων) είναι μικρότερος ή ίσος με 20, και ο αριθμός των τοποθεσιών ισούται με μία	ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στη δραστηριότητα η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας (συμπεριλαμβανομένων των αναδόχων) είναι μεταξύ 21 και 100, ή ο αριθμός των τοποθεσιών ισούται με δύο	ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στη δραστηριότητα η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας (συμπεριλαμβανομένων των αναδόχων) είναι πάνω από 100, ή ο αριθμός τοποθεσιών είναι πάνω από δύο

Για τα τέλη έγκρισης:

— Όταν νέοι φορείς υποβάλλουν αίτηση για περισσότερες από μία υπηρεσίες, χρεώνεται το υψηλότερο εφαρμοστέο τέλος και εφαρμόζεται συντελεστής 0,85 για κάθε επόμενη υπηρεσία.

— Όταν οι φορείς που κατέχουν έγκυρο πιστοποιητικό υποβάλλουν αίτηση για πρόσθετες υπηρεσίες, εφαρμόζεται συντελεστής 0,85 για κάθε αιτούμενη υπηρεσία.

— Για τα τέλη επιτήρησης:

— Όταν οι φορείς κατέχουν έγκυρο πιστοποιητικό που καλύπτει πάνω από μία υπηρεσίες, χρεώνεται το υψηλότερο εφαρμοστέο τέλος και εφαρμόζεται συντελεστής 0,85 για κάθε επόμενη υπηρεσία.

17) Στον πίνακα 22 του μέρους I του παρόντος παραρτήματος, οι φορείς κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

	Μικρός	Απλός	Συνήθης	Σύνθετος
Μέγεθος φορέα	Ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στις δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής είναι μικρότερος από 25, και ο αριθμός των τοποθεσιών για δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής ισούται με μία.	ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στις δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής είναι μικρότερος από 100, και ο αριθμός των τοποθεσιών για δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής ισούται με δύο ή λιγότερο.	ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στις δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής είναι μικρότερος από 400, και ο αριθμός των τοποθεσιών για δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής ισούται με πέντε ή λιγότερο.	ο αριθμός μελών προσωπικού που συμμετέχει στις δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής είναι μεγαλύτερος από 400, ή ο αριθμός των τοποθεσιών για δραστηριότητες σχεδιασμού ή παραγωγής ισούται με έξι ή περισσότερο.

18) Για τους σκοπούς του τέλους επιτήρησης που αναφέρεται στον πίνακα 22 του μέρους I του παρόντος παραρτήματος, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Διαστημικό Πρόγραμμα (EUSPA), ο οποίος, σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1769, θεωρείται ισοδύναμος με φορέα σχεδιασμού ή παραγωγής, κατατάσσεται στην κατηγορία σύνθετου φορέα.

19) Στον πίνακα 24 του μέρους I του παρόντος παραρτήματος, το επίπεδο υπηρεσίας στην πλατφόρμα D4S κατηγοριοποιείται ως εξής:

— Βασικό επίπεδο: πρόσβαση σε συστημικές πληροφορίες για τις αερομεταφορές σχετικά με τον ευρωπαϊκό τομέα αερομεταφορών, όπως η παρακολούθηση συστημικών κινδύνων και ο εντοπισμός δυσμενών τάσεων, η τυφλή συγκριτική αξιολόγηση (βασική), οι νέοι κίνδυνοι για την ασφάλεια ή ο εντοπισμός τρωτών σημείων και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης υψηλού προφίλ συστημικών κινδύνων

— Προηγμένο επίπεδο: πρόσβαση σε λεπτομερείς πληροφορίες για τις αερομεταφορές σχετικά με τον ευρωπαϊκό τομέα αερομεταφορών και σε προηγμένες ικανότητες ανάλυσης, όπως η τεχνητή νοημοσύνη, που παρέχονται από τις πλατφόρμες D4S για τη διενέργεια ανάλυσης κατά παραγγελία και ειδικής ανάλυσης.

ΜΕΡΟΣ VI

Έξοδα ταξιδίου

1) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, όταν εργασία πιστοποίησης ή υπηρεσία διεξάγεται, πλήρως ή εν μέρει, εκτός του εδάφους των κρατών μελών, ο αιτών καταβάλλει τα έξοδα ταξιδίου σύμφωνα με τον μαθηματικό τύπο: d = v + a + h – e.

2) Για τον σκοπό του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ισχύουν τα ακόλουθα:

d = οφειλόμενα έξοδα ταξιδίου·

v = κόστος μεταφοράς·

a = επίσημοι κατ' αποκοπή συντελεστές της Επιτροπής για «ημερήσια αποζημίωση», η οποία καλύπτει το κατάλυμα, τα γεύματα, τις τοπικές μετακινήσεις εντός του τόπου της αποστολής και τα γενικά έξοδα ([11])·

h = χρόνος ταξιδίου (τυπικός αριθμός ωρών ταξιδίου ανά προορισμό, όπως καθορίζεται από τον Οργανισμό), ο οποίος χρεώνεται με τιμή ανά ώρα, όπως προβλέπεται στο μέρος II του παραρτήματος·

e (συντελεστής e) = μέσα έξοδα ταξιδίου εντός του εδάφους των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των μέσων εξόδων ταξιδίου και του μέσου χρόνου μετακίνησης εντός του εδάφους των κρατών μελών, επί την οριζόμενη στο μέρος II του παραρτήματος τιμή ανά ώρα, που υπόκεινται σε ετήσια επανεξέταση και τιμαριθμική αναπροσαρμογή.

([11]) Βλέπε «Τρέχοντες κατ' αποκοπή συντελεστές ημερήσιας αποζημίωσης», όπως έχουν κοινοποιηθεί στον δικτυακό τόπο Europeaid της Επιτροπής (https://international-partnerships.ec.europa.eu/funding-and-technical-assistance/guidelines/managing-intervention/diem-rates_en?keyword=per%20diem%20rates).

Όταν μια αποστολή αφορά περισσότερα του ενός έργα, ο χρόνος ταξιδίου που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο κατανέμεται στα σχετικά έργα κατ' αναλογία προς τον χρόνο ή τις δραστηριότητες που αφιερώνονται σε κάθε έργο.

3) Αποδέκτης εκπαίδευσης ή υπηρεσιών σχετικών με εκπαίδευση που παρέχεται επιτόπου επιστρέφει τα έξοδα ταξιδίου του προσωπικού του Οργανισμού που παρέχει την εκπαίδευση, σύμφωνα με τον μαθηματικό τύπο d = v + a + h.

4) Για τον σκοπό του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 3, ισχύουν τα ακόλουθα:

d = οφειλόμενα έξοδα ταξιδίου·

v = κόστος μεταφοράς·

a = επίσημοι κατ' αποκοπή συντελεστές της Επιτροπής για «ημερήσια αποζημίωση», η οποία καλύπτει το κατάλυμα, τα γεύματα, τις τοπικές μετακινήσεις εντός του τόπου της αποστολής και τα γενικά έξοδα ([12])·

h = χρόνος ταξιδίου (τυπικός αριθμός ωρών ταξιδίου ανά προορισμό, όπως καθορίζεται από τον Οργανισμό), ο οποίος χρεώνεται με τιμή ανά ώρα, όπως προβλέπεται στο μέρος ΙΙ του παρόντος παραρτήματος· στην περίπτωση αποστολών που συνδέονται με περισσότερα έργα, το ποσό κατανέμεται αναλόγως.

5) Οι αρχές, οι οργανισμοί ή τα ενδιαφερόμενα μέρη που αναφέρονται στο σημείο Β στοιχείο α) του μέρους ΙΙα του παρόντος παραρτήματος επιτρέπεται να απαλλάσσονται από την επιστροφή των εξόδων ταξιδίου που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος μέρους εφόσον παρέχουν επιτόπια εκπαίδευση ή υπηρεσίες σχετικές με την εκπαίδευση στις εγκαταστάσεις του Οργανισμού, και για τις οποίες απαιτούνται έξοδα ταξιδίου ισοδύναμα με τα έξοδα ταξιδίου που απαιτούνται για την επιτόπου εκπαίδευση ή τις υπηρεσίες σχετικές με την εκπαίδευση που παρέχονται από τον Οργανισμό στις εγκαταστάσεις των εν λόγω οντοτήτων.

ΜΕΡΟΣ VII

Πίνακας αντιστοιχίας

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/2153 της Επιτροπής	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
Άρθρο 9	Άρθρο 9
Άρθρο 10	Άρθρο 10
Άρθρο 11	Άρθρο 11
Άρθρο 12	Άρθρο 12
Άρθρο 13	Άρθρο 13
Άρθρο 14	Άρθρο 14
Άρθρο 15	Άρθρο 15
Άρθρο 16	Άρθρο 16
Άρθρο 17	Άρθρο 17

([12]) Βλέπε «Τρέχοντες κατ' αποκοπή συντελεστές ημερήσιας αποζημίωσης», όπως έχουν κοινοποιηθεί στον δικτυακό τόπο Europeaid της Επιτροπής (https://international-partnerships.ec.europa.eu/funding-and-technical-assistance/guidelines/managing-intervention/diem-rates_en?keyword=per%20diem%20rates).

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/2153 της Επιτροπής	Παρών κανονισμός
Άρθρο 18	Άρθρο 18
Άρθρο 19	Άρθρο 19
Άρθρο 20	Άρθρο 20
Άρθρο 21	Άρθρο 21
Άρθρο 22	Άρθρο 22