

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2009/12/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 11 mars 2009

sur les redevances aéroportuaires

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Les aéroports ont pour mission et pour activité commerciale principales d'assurer la prise en charge des aéronefs, depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens de fournir des services de transport aérien. À cet effet, les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et la prise en charge des passagers et du fret, dont ils recourent généralement le coût au moyen des redevances aéroportuaires. Il convient que les entités gestionnaires d'aéroport qui fournissent des installations et des services pour lesquels des redevances aéroportuaires sont perçues s'efforcent de fonctionner d'une manière efficace en termes de coûts.

(2) Il est nécessaire de mettre en place un cadre commun régulant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de fixation, faute de quoi certaines exigences de base concernant la relation entre

les entités gestionnaires d'aéroports et les usagers d'aéroport risquent de ne pas être respectées. Un tel cadre ne devrait pas exclure la possibilité, pour un État membre, de déterminer si et dans quelle mesure les revenus provenant des activités commerciales d'un aéroport peuvent être pris en compte pour fixer les redevances aéroportuaires.

(3) Il convient que la présente directive s'applique aux aéroports situés dans la Communauté et dont la taille est supérieure à un seuil minimal, étant donné que la gestion et le financement des petits aéroports ne nécessitent pas l'application d'un cadre communautaire.

(4) En outre, dans un État membre où aucun aéroport n'atteint la taille minimale pour l'application de la présente directive, l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers jouit d'une telle position privilégiée en tant que point d'entrée dans cet État membre qu'il est nécessaire d'appliquer la présente directive à cet aéroport pour garantir le respect de certains principes de base dans les relations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport, en particulier en ce qui concerne la transparence des redevances et la non-discrimination entre les usagers d'aéroport.

(5) Afin de promouvoir la cohésion territoriale, les États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer un système de redevances commun à un réseau aéroportuaire. Les transferts économiques entre les aéroports appartenant à ce type de réseau devraient être conformes au droit communautaire.

(6) Pour des raisons de répartition du trafic, il convient que les États membres puissent autoriser une entité gestionnaire d'aéroport chargée d'aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine à appliquer un système commun et transparent de redevances. Les transferts économiques entre ces aéroports devraient être conformes au droit communautaire applicable.

⁽¹⁾ JO C 10 du 15.1.2008, p. 35.

⁽²⁾ JO C 305 du 15.12.2007, p. 11.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 15 janvier 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 23 juin 2008 (JO C 254 E du 7.10.2008, p. 18) et position du Parlement européen du 23 octobre 2008 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 19 février 2009.

(7) Les mesures d'incitation à l'ouverture de nouvelles liaisons, destinées, entre autres, à favoriser le développement des régions défavorisées et des régions ultrapériphériques, ne devraient être prises qu'en conformité avec le droit communautaire.

- (8) La perception des redevances relatives à la prestation des services de navigation aérienne et des services d'assistance en escale fait déjà l'objet, respectivement, du règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne⁽¹⁾ et de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté⁽²⁾. Les redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite sont régies par le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens⁽³⁾.
- (9) Le conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté, en 2004, des politiques relatives aux redevances aéroportuaires incluant, entre autres, les principes de la relation aux coûts, de la non-discrimination et d'un mécanisme indépendant de régulation économique des aéroports.
- (10) Le conseil de l'OACI a estimé qu'une redevance aéroportuaire est un prélèvement conçu et appliqué dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, alors qu'une taxe est un prélèvement destiné à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux, ces revenus n'étant généralement pas consacrés à l'aviation civile en totalité ou sur la base de coûts spécifiques.
- (11) Les redevances aéroportuaires devraient être non discriminatoires. Il y a lieu de mettre en place une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroports, en offrant à chaque partie la possibilité de faire appel à une autorité de supervision indépendante chaque fois qu'une décision sur les redevances aéroportuaires ou la modification du système de redevances est contestée par les usagers d'aéroport.
- (12) Une autorité de supervision indépendante devrait être mise en place dans chaque État membre afin d'assurer l'impartialité des décisions ainsi que l'application correcte et effective de la présente directive. Cette autorité devrait disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de ses tâches.
- (13) Il est vital, pour les usagers d'aéroport, d'obtenir de l'entité gestionnaire d'aéroport des informations régulières sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances aéroportuaires. Cette transparence permettrait aux transporteurs aériens de s'informer sur les coûts supportés par l'aéroport et la productivité des investissements de l'aéroport. Afin de permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport d'évaluer correctement les besoins auxquels devront répondre les futurs investissements, les usagers d'aéroport devraient avoir l'obligation de mettre, en temps utile, à sa disposition toutes leurs prévisions d'exploitation, leurs projets de développement et leurs exigences et suggestions particulières.
- (14) Il convient que les entités gestionnaires d'aéroports informent les usagers d'aéroport de leurs grands projets d'infrastructure, étant donné que ceux-ci ont une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires. La transmission de ces informations devrait permettre le suivi des coûts d'infrastructure et avoir pour but la mise à disposition d'installations appropriées et présentant un rapport coût/efficacité satisfaisant dans l'aéroport concerné.
- (15) Les entités gestionnaires d'aéroports devraient être en mesure d'appliquer des redevances aéroportuaires correspondant aux infrastructures et/ou au niveau de service fournis, alors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux entités gestionnaires d'aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix. Il convient, toutefois, que l'accès à un niveau différencié d'infrastructures ou de services soit ouvert sur une base non discriminatoire à tous les transporteurs aériens qui souhaitent y recourir. Dans l'hypothèse où la demande excéderait l'offre, l'accès devrait être déterminé en fonction de critères objectifs et non discriminatoires à élaborer par l'entité gestionnaire d'aéroport. Toute différenciation des redevances aéroportuaires devrait être transparente, objective et fondée sur des critères clairement définis.
- (16) Il convient que les usagers d'aéroport et l'entité gestionnaire d'aéroport puissent conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni en contrepartie des redevances aéroportuaires. Des négociations sur la qualité du service fourni en contrepartie des redevances aéroportuaires pourraient avoir lieu dans le cadre de la consultation régulière.
- (17) Différents systèmes existent dans les divers États membres en ce qui concerne le préfinancement des investissements aéroportuaires. Dans les États membres où un préfinancement est prévu, les États membres ou les entités gestionnaires d'aéroports devraient se référer aux politiques de l'OACI et/ou établir leurs propres règles de sauvegarde.
- (18) La présente directive devrait être sans préjudice du traité, et notamment de ses articles 81 à 89.
- (19) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir établir des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, des systèmes de redevances aéroportuaires ne pouvant être mis en place au niveau national d'une manière uniforme dans toute la Communauté, et peut donc, en raison de la dimension et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽¹⁾ JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.

⁽²⁾ JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

⁽³⁾ JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires.

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.

3. Les États membres publient une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels la présente directive s'applique. Cette liste se fonde sur les données de la Commission (Eurostat) et est mise à jour chaque année.

4. La présente directive ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la directive 96/67/CE, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.

5. La présente directive s'entend sans préjudice du droit dont dispose chaque État membre d'appliquer des mesures de régulation supplémentaires qui ne sont pas incompatibles avec la présente directive ou d'autres dispositions applicables du droit communautaire, à l'égard de toute entité gestionnaire d'aéroport située sur son territoire. Ces mesures peuvent comprendre des mesures de supervision économique, telles que l'approbation des systèmes de redevances et/ou du niveau des redevances, notamment des méthodes de tarification fondées sur des incitations ou une régulation par plafonnement des prix.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «aéroport»: tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;
- 2) «entité gestionnaire d'aéroport»: l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation natio-

nale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

- 3) «usager d'aéroport»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 4) «redevance aéroportuaire»: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 5) «réseau aéroportuaire»: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un État membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport.

Article 3

Non-discrimination

Les États membres veillent à ce que les redevances aéroportuaires n'entraînent pas de discrimination entre les usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

Article 4

Réseau aéroportuaire

Les États membres peuvent autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Article 5

Systèmes communs de redevances

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres peuvent autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

*Article 6***Consultation et recours**

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport ou des représentants ou associations des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport soit mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. Cette consultation a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. Les États membres conservent le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires aux usagers d'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées aux usagers d'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers d'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. Les États membres veillent à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, qui examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen de la question par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie de la question, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Un État membre peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 3 et 4, en ce qui concerne des modifications du niveau ou de la structure des redevances aéroportuaires, aux aéroports pour lesquels:

- a) il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante; ou
- b) il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle l'autorité de supervision indépendante examine, régulièrement ou à la suite de demandes des parties intéressées, si ces aéroports sont soumis à une véritable concurrence. Lorsque cela se justifie sur la base de cet examen, l'État membre décide que les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante. Cette décision s'applique aussi longtemps que nécessaire sur la base de l'examen réalisé par cette autorité.

Les procédures, conditions et critères appliqués aux fins du présent paragraphe par l'État membre sont pertinents, objectifs, non discriminatoires et transparents.

*Article 7***Transparence**

1. Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 6, paragraphe 1, à chaque usager d'aéroport, ou aux représentants ou associations des usagers d'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par elle dans chaque aéroport. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et

h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

2. Les États membres veillent à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 6, paragraphe 1, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

3. Sous réserve de la législation nationale, les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence. Dans le cas d'entités gestionnaires d'aéroports cotées en bourse, il y a notamment lieu de respecter les réglementations relatives aux bourses.

Article 8

Nouvelles infrastructures

Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte les usagers d'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures.

Article 9

Normes de qualité

1. Afin d'assurer le bon déroulement des opérations d'un aéroport, les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport et aux représentants ou associations des usagers d'aéroport dans cet aéroport d'engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 6, paragraphe 1.

2. Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

Article 10

Différenciation des services

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport de faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires

peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier d'avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères peuvent être fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et les États membres peuvent exiger qu'ils soient soumis à l'approbation de l'autorité de supervision indépendante.

Article 11

Autorité de supervision indépendante

1. Les États membres désignent ou mettent en place une autorité indépendante qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui est chargée de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la présente directive et d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6. Cette autorité peut être la même que l'entité à laquelle l'État membre a confié l'application des mesures de régulation supplémentaires visées à l'article 1^{er}, paragraphe 5, y compris l'approbation du système de redevances et/ou du niveau des redevances aéroportuaires, à condition qu'elle réponde aux exigences mentionnées au paragraphe 3 du présent article.

2. La présente directive n'empêche pas l'autorité de supervision indépendante de déléguer conformément au droit national, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente directive à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.

3. Les États membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens. Les États membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens, ou le contrôle d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens, veillent à ce que les fonctions liées à cette propriété ou à ce contrôle ne soient pas confiées à l'autorité de supervision indépendante. Les États membres veillent à ce que l'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente.

4. Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse de l'autorité de supervision indépendante ainsi que les tâches et responsabilités qui lui ont été assignées, de même que les mesures prises pour assurer le respect du paragraphe 3.

5. Les États membres peuvent mettre en place un mécanisme de financement pour l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

6. Les États membres veillent à ce que, en ce qui concerne les désaccords visés à l'article 6, paragraphe 3, des mesures soient prises pour:

- a) établir une procédure visant à régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport;
- b) déterminer les conditions dans lesquelles un désaccord peut être soumis à l'autorité de supervision indépendante. Cette autorité rejette, notamment, les plaintes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées; et
- c) fixer les critères au regard desquels les désaccords sont examinés en vue de leur règlement.

Ces procédures, conditions et critères doivent être non discriminatoires, transparents et objectifs.

7. Lorsqu'elle examine la justification d'une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires conformément à l'article 6, l'autorité de supervision indépendante a accès aux informations nécessaires émanant des parties concernées et est tenue de consulter ces parties pour prendre sa décision. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, elle prend une décision définitive dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après avoir été saisie de la question. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés. Les décisions de l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes, sans préjudice d'un examen parlementaire ou d'un contrôle juridictionnel, conformément aux dispositions applicables dans les États membres.

8. L'autorité de supervision indépendante publie un rapport annuel sur ses activités.

Article 12

Rapport et révision

1. Au plus tard le 15 mars 2013, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application

de la présente directive, qui évalue les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de celle-ci, ainsi que, s'il y a lieu, toute proposition appropriée.

2. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de l'application de la présente directive, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires à l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.

Article 13

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 15 mars 2011. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 14

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 15

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 11 mars 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

A. VONDRA