2024/1258

2.5.2024

REGOLAMENTO (UE) 2024/1258 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 24 aprile 2024

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([2]),

considerando quanto segue:

(1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore del trasporto su strada efficiente, sicuro e socialmente responsabile, nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. È pertanto essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione, e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

(2) Le norme relative ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, alle interruzioni minime e ai periodi di riposo giornalieri e settimanali di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) si applicano agli operatori dei servizi di trasporto su strada e ai conducenti, indipendentemente dal fatto che effettuino il trasporto di passeggeri o di merci o che, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, esso sia regolare o occasionale.

(3) Le specificità del settore del trasporto occasionale di passeggeri su strada non sono condivise dal settore del trasporto di merci su strada o dal settore del trasporto regolare di passeggeri su strada. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada è caratterizzato da un'elevata stagionalità e da diverse durate dei periodi di guida, nonché da distanze di guida variabili che dipendono dalle attività turistiche svolte dai passeggeri. Deve poter soddisfare, ove possibile, le necessità dei passeggeri, come le richieste non programmate ed estemporanee in termini di ulteriori fermate e modifiche dell'itinerario o dell'orario. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada comporta generalmente un tempo di guida inferiore rispetto al trasporto di merci o ai servizi regolari di trasporto effettuati con autobus. Inoltre i conducenti dormono di solito in hotel e viaggiano raramente di notte. D'altro canto, durante l'orario di lavoro, i conducenti possono dover svolgere alcune attività aggiuntive, spesso derivanti dalle interazioni con i passeggeri.

(4) La valutazione ex post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha concluso che alcune delle norme uniformi relative alle interruzioni minime e ai periodi di riposo non sono adatte alle specificità dei servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada. Ulteriori valutazioni effettuate dalla Commissione a tale riguardo hanno dimostrato che alcuni obblighi del regolamento (CE) n. 561/2006 in materia di interruzioni e periodi di riposo giornalieri e settimanali sono inadeguati e impraticabili per i conducenti e gli operatori che effettuano servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada, in quanto hanno un impatto negativo sulla capacità di organizzare servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di elevata qualità, sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, di conseguenza, sulla sicurezza stradale.

([1]) GU C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
([2]) Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del 12 aprile 2024.
([3]) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

(5) È pertanto opportuno adattare gli obblighi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo per adeguarli ai requisiti specifici dei servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada. È inoltre opportuno allineare le norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada a livello nazionale e internazionale.

(6) Norme più flessibili sulla programmazione delle interruzioni e dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada non dovrebbero in alcun modo compromettere la sicurezza dei conducenti o la sicurezza stradale, aumentare il livello di stanchezza dei conducenti o comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe pertanto modificare le attuali norme sulle interruzioni minime totali, sui periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, sul periodo di guida massimo quindicinale e sull'orario di lavoro massimo in conformità della normativa applicabile, compresa la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]).

(7) Al fine di garantire una definizione uniforme di servizio occasionale di trasporto passeggeri, è necessario chiarire che la definizione di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) disciplina sia i servizi nazionali sia quelli internazionali. È inoltre opportuno aggiornare la definizione di servizio regolare passeggeri affinché faccia riferimento al regolamento (CE) n. 1073/2009, che ha abrogato il regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio ([6]).

(8) Una maggiore flessibilità nella programmazione delle interruzioni per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada non dovrebbe in alcun modo comportare maggiore stanchezza o stress per i conducenti. È opportuno garantire che i conducenti effettuino interruzioni della durata minima necessaria per consentire loro di riposare adeguatamente e a sufficienza. È pertanto opportuno fissare una durata minima per ciascuna interruzione. I conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada dovrebbero essere autorizzati a suddividere la loro interruzione obbligatoria in due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, rispettando nel contempo la durata minima totale necessaria dell'interruzione pari a 45 minuti. Tuttavia, una maggiore flessibilità nella programmazione di tali interruzioni non dovrebbe impedire ai conducenti di effettuare interruzioni più lunghe rispetto alla durata minima prevista o di effettuare interruzioni aggiuntive.

(9) Per garantire che non si abusi della maggiore flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada, è essenziale delimitare chiaramente l'ambito di applicazione di tale flessibilità. I conducenti dovrebbero pertanto poter rinviare l'inizio dei loro periodi di riposo giornalieri per un periodo massimo di un'ora nei casi in cui il periodo di guida per tale giorno non abbia superato le sette ore, e dovrebbero poter rinviare l'inizio dei periodi di riposo giornalieri solo quando effettuano singoli servizi occasionali di trasporto passeggeri di durata pari o superiore a sei giorni. Tale flessibilità dovrebbe essere ulteriormente limitata in modo tale da poter ricorrere alla deroga dalle norme sui periodi di riposo una sola volta durante la durata del viaggio, o due volte nel caso di singoli servizi occasionali di trasporto passeggeri di durata pari o superiore a otto giorni. Il ricorso a tale deroga non incide sull'ultima ora di inizio di un periodo di riposo settimanale. Ai fini di un'applicazione efficace ed efficiente, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, è opportuno utilizzare una copia del foglio di viaggio in formato cartaceo o elettronico, in aggiunta alle registrazioni del tachigrafo.

(10) Le verifiche da parte delle autorità nazionali competenti del rispetto delle disposizioni del presente regolamento in materia di interruzioni e periodi di riposo saranno sostenute, se del caso, dall'Autorità europea del lavoro (ELA).

(11) Limitare la possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 periodi consecutivi di 24 ore esclusivamente ai servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri ha un impatto negativo in termini di parità di trattamento e concorrenza non distorta ed equa tra gli operatori, in particolare le piccole e medie imprese. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri potrebbero fornire i loro servizi alle medesime condizioni dei servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri in termini di distanza percorsa, di durata del viaggio o di servizi prestati ai passeggeri. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri dovrebbero pertanto beneficiare della possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale.

([4]) Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

([5]) Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

([6]) Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1).

(12) Al fine di facilitare l'applicazione della normativa, i conducenti dovrebbero tenere a bordo del veicolo e per tutta la durata del viaggio, un «foglio di viaggio» contenente le informazioni chiave sul viaggio. Tale foglio di viaggio è già utilizzato per i servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009. In allineamento con le disposizioni del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ([7]) sulla tenuta di registrazioni manuali, i conducenti dovrebbero inoltre tenere a bordo copie cartacee o elettroniche dei fogli di viaggio riguardanti i servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada effettuati nei 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, nei 56 giorni precedenti.

(13) Nell'ottica di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'applicazione della normativa, è opportuno provvedere all'introduzione di requisiti e misure di controllo sfruttando appieno gli strumenti digitali. La Commissione dovrebbe valutare quali misure siano adeguate per digitalizzare il foglio di viaggio.

(14) Al fine di garantire servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di elevata qualità nonché buone condizioni di lavoro e di guida per i conducenti, la Commissione dovrebbe valutare l'esecuzione delle norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto passeggeri e il loro effetto sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sull'attrattiva del settore. In particolare, la Commissione dovrebbe monitorare l'uso delle deroghe introdotte dal presente regolamento valutando se il tempo di guida totale accumulato nel periodo cui fa riferimento una deroga è eccessivo o no, contribuendo alla stanchezza e allo stress del conducente, o si ripercuote sulla sicurezza stradale.

(15) Il regolamento (CE) n. 561/2006 impone agli Stati membri di stabilire norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazioni a tale regolamento e al regolamento (UE) n. 165/2014 e di garantire l'attuazione di tali norme. Nella sentenza del 9 settembre 2021 nella causa C-906/19 ([8]), la Corte di giustizia ha chiarito che agli Stati membri è preclusa la possibilità di imporre una sanzione dopo aver rilevato un'infrazione al regolamento (UE) n. 165/2014 commessa sul territorio di un altro Stato membro e per la quale non sia già stata imposta una sanzione. La Corte ha riconosciuto che nella misura in cui questo aspetto della normativa dell'Unione vigente potrebbe avere effetti negativi sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla sicurezza stradale, spetta al legislatore dell'Unione decidere se modificarle. Dato che le infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 si verificano spesso contemporaneamente e che l'obiettivo del regolamento (UE) n. 165/2014 è garantire il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno che sia possibile imporre sanzioni a un'impresa o a un conducente per infrazioni a entrambi i regolamenti qualora tali violazioni siano rilevate sul territorio di uno Stato membro ma siano state commesse sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

(16) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire garantire una concorrenza leale e migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale attraverso l'armonizzazione delle norme sulle interruzioni e sui periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada, nonché garantire che gli Stati membri possano imporre sanzioni in caso di infrazioni alle norme sul tachigrafo rilevate sul loro territorio, indipendentemente dal luogo in cui tali infrazioni siano state commesse, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro natura, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(17) La Commissione dovrebbe promuovere, con il pieno coinvolgimento delle parti sociali e degli Stati membri, un approccio comune all'attuazione, all'applicazione e all'esecuzione del presente regolamento, anche elaborando orientamenti e promuovendo la cooperazione tra tutte le parti interessate.

(18) Al fine di consentire la corretta esecuzione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe includere, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione ([9]) o di eventuali atti di esecuzione che lo sostituiscono, ed entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, specifiche tecniche per tachigrafi intelligenti al fine di agevolare le verifiche della conformità da parte delle autorità di controllo, in modo che i tachigrafi intelligenti registrino anche se il veicolo effettua servizi regolari o occasionali di trasporto passeggeri.

(19) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 561/2006,

([7]) Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

([8]) Sentenza della Corte di giustizia del 9 settembre 2021, Procedimento penale nei confronti di FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, punto 45.

([9]) Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) all'articolo 4, la lettera n) è sostituita dalla seguente:

«n) "servizio regolare passeggeri": i "servizi regolari" e i "servizi regolari specializzati" quali definiti all'articolo 2, punti 2), e 3), rispettivamente, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), nazionali o internazionali;

n bis) "servizio occasionale passeggeri": i "servizi occasionali" quali definiti all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009, nazionali o internazionali;

(*) Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).»;

2) all'articolo 7, dopo il secondo comma, è inserito il comma seguente:

«Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.»;

3) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 *bis*. A condizione che la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti non siano compromesse, i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore possono derogare al paragrafo 2, primo comma, effettuando il periodo di riposo giornaliero una volta entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale di trasporto passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore. Il ricorso a tale deroga non pregiudica l'orario di lavoro massimo ai sensi della normativa applicabile.»;

b) il paragrafo 6 *bis* è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:»;

ii) la lettera a) è soppressa;

iii) è aggiunto il comma seguente:

«La Commissione esamina le opzioni per la digitalizzazione del foglio di viaggio di cui all'articolo 16, paragrafo 4, nel contesto dei più ampi sforzi di digitalizzazione nel settore del trasporto su strada.»;

4) all'articolo 16 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Ai fini dei controlli su strada, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, il conducente deve essere in grado di giustificare il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 7, terzo comma, e all'articolo 8, paragrafi 2 *bis* e 6 *bis*:

a) tenendo a bordo del veicolo un foglio di viaggio compilato contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 che l'impresa di trasporto è tenuta a fornire al conducente prima di ogni viaggio; e

b) tenendo a bordo del veicolo copie cartacee o elettroniche di tali fogli di viaggio che coprano i 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, i 56 giorni precedenti.

L'obbligo di cui alla lettera b) del primo comma cessa di applicarsi al più tardi qualora il veicolo utilizzi un tachigrafo che consente la registrazione del tipo di servizio passeggeri di cui al paragrafo 5.

Per i servizi nazionali può essere utilizzato il foglio di viaggio per i servizi internazionali, indicando l'uso per il servizio nazionale. La Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisca il formato del foglio di viaggio per i servizi nazionali al fine di semplificare le verifiche della conformità, se del caso. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.

Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione valuta le opzioni di digitalizzazione del foglio di viaggio per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri in termini di fattibilità, efficacia in termini di costi e relativo impatto sull'applicabilità e sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, se del caso, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa relativa a tale digitalizzazione.

Tale valutazione riguarda l'elaborazione di un foglio di viaggio digitale contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 affinché tali informazioni possano essere registrate elettronicamente prima dell'inizio del viaggio in un'interfaccia multilingue cui hanno accesso gli operatori. A tal fine, la Commissione può anche valutare la possibilità di elaborare uno o più nuovi moduli per il sistema di informazione del mercato interno istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

5. Per garantire l'applicazione e l'esecuzione uniformi dell'articolo 7, terzo comma, e dell'articolo 8, paragrafi 2 *bis* e 6 *bis*, la Commissione, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione (**) o di eventuali atti di esecuzione che lo sostituiscono, e al più tardi entro il 23 novembre 2025, adotta atti di esecuzione che stabiliscono specifiche tecniche adeguate che consentano di registrare e conservare sul tachigrafo i dati relativi al tipo di servizio passeggeri, vale a dire il servizio regolare o occasionale di trasporto passeggeri. La data di applicazione di tali atti di esecuzione è fissata previa consultazione dei pertinenti portatori di interessi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.

(*) Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione (regolamento IMI) (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

(**) Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1).»;

5) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 17 bis*

Entro il 31 dicembre 2028 la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze delle disposizioni di cui al presente regolamento relative al settore dei servizi di trasporto occasionale di passeggeri riguardo alla sicurezza stradale e agli aspetti sociali, in particolare le condizioni di lavoro dei conducenti. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Se lo ritiene opportuno, la Commissione presenta pertinenti proposte legislative.»;

6) all'articolo 19, paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a imporre una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 165/2014 rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.».

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 24 aprile 2024

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
R. METSOLA	M. MICHEL