

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori LUCCHI, DARE', TANSINI e AVEZZANO COMES

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MARZO 1969

Disciplina degli studi tecnico-professionali per la consulenza e assistenza automobilistica

ONOREVOLI SENATORI. — Con il processo evolutivo della motorizzazione civile, una nuova forza viva e operosa è entrata nel quadro della vita sociale, economica e tecnico-professionale della Nazione: gli uffici di consulenza e assistenza automobilistica.

Prima di addentrarci nell'illustrazione del presente disegno di legge, è necessario soffermarsi rapidamente sulla natura e sulla funzione di tali « uffici », comunemente detti « agenzie di pratiche automobilistiche ». Cosa sono effettivamente tali « agenzie »? Qual'è la definizione giuridica che ad esse può darsi, se non quella di « Studi tecnico-professionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica »?

In occasione del censimento commerciale ed industriale eseguito nel 1961 l'Istituto centrale di statistica collocava le cosiddette « agenzie di pratiche automobilistiche » tra gli « studi tecnico-professionali per l'assistenza e la consulenza automobilistica », escludendole, quindi, dall'obbligo del censimento stesso. La norma indicativa e orientativa stabilita dall'ISTAT, attraverso una appropriata esemplificazione degli elementi per una esauriente ed uniforme indicazione

delle notizie « professionali », assume aspetti di indubbio valore.

D'altra parte, lo stesso ACI — che è Ente pubblico — definisce « uffici di assistenza automobilistica » i servizi burocratici, preposti al disbrigo di pratiche automobilistiche.

Analoga denominazione viene data in altri Paesi a questi organismi, che in qualche provincia italiana vengono ancora impropriamente definiti « agenzie » o — peggio — « commissionari di pratiche automobilistiche ». La natura spiccatamente giuridico-assistenziale di tale organismo dovrebbe essere fuori discussione. Epperò questo è il problema, al quale vogliamo dare una chiara definizione.

Queste considerazioni ideologiche di premessa, hanno una notevole importanza perchè costituiscono la base di orientamento per ogni decisione sulle questioni pratiche della categoria. Esse rappresentano la premessa e il punto di partenza per la risoluzione di ogni questione di lavoro che non sia vaga e generica o di arida conquista economica, sebbene altamente qualificata in quanto di ordine ontologico-giuridico.

Opera difficile, delicata e complessa quella degli uffici di consulenza e assistenza automobilistica, perchè ad essi è affidata la responsabilità di assistere quanti entrano in un mondo operativo, quale quello della motorizzazione.

Opera difficile, delicata e complessa, ancor più se si tiene presente che gli uffici assistenza automobilistica consigliano e assistono elementi eterogenei per età, condizione sociale, genere di lavoro, costituzione fisica. Nè va sottovalutata la funzione sociale e di pubbliche relazioni che gli uffici di assistenza automobilistica svolgono agevolando e semplificando i rapporti tra la Pubblica amministrazione ed i cittadini, i quali rischierebbero di perdere intere giornate di lavoro.

Gli « Uffici di assistenza e consulenza automobilistica » trovano larga diffusione nella società moderna. È giusto, quindi, che siano conosciute le loro legittime aspettative, perchè dalla conoscenza di esse ne possa derivare la valutazione alla dimensione legislativa per una determinazione della natura dell'assistenza e consulenza data.

È ben chiaro che quando da parte delle categorie di lavoro si parla di « riconoscimento giuridico » non bisogna fraintendere e credere che si voglia dar vita a caste chiuse o a gruppi privilegiati. Concezioni antisociali di tal genere non toccano più la mente dell'uomo moderno, meno che mai potrebbero sorgere in uomini che sono i pionieri della motorizzazione, quindi della velocità!

Da parte dei gruppi di lavoro, ossia da parte di coloro che sentono la responsabilità della propria funzione, si dice soltanto che la loro attività deve essere riconosciuta e regolata dalla legge, perchè essa possa essere svolta soltanto da chi dimostra di avere effettive competenze e capacità.

Non è che attualmente non sia regolata dalla legge, in quanto ogni attività è nel sistema o contro il sistema. Occorre, però, la determinazione delle qualità e delle condizioni per l'esercizio di tale attività; tale contemplazione legislativa è indispensabile.

Le categorie sono naturali, prima che giuridicamente determinate. In una concezione etico-personalistica, poggiata sul pluralismo sociale, la categoria ha una funzione di-

namica di propulsione sociale e svolge una azione di armonizzazione per il conseguimento del bene comune.

La lotta di questa categoria è, dunque, per il raggiungimento di un equilibrato sviluppo, in cui ciascuno abbia il suo, e cioè dia e riceva su una linea di solidarietà e di integrazione, che è linea di progresso e di vita. Ne deriva anche la condanna di coloro che senza alcun titolo, capacità, responsabilità e più ancora in violazione ad ogni norma morale, giuridica, fiscale, illegittimamente svolgono l'importante attività.

In che cosa consiste questa attività e perchè essa merita la contemplazione legislativa e qual'è la sua attuale condizione?

Il testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, esattamente all'articolo 115, non può riferirsi agli uffici di assistenza e consulenza automobilistica, in quanto essi non esercitano attività di mediazione, di interscambio, di affari.

Non occorrono studi profondi e complicate indagini per capire che gli uffici di assistenza e consulenza non sono agenzie di affari, nè agenzie di prestiti su pegno, nè di vendita, nè di esposizione; e neppure sono « sensali » o « intromettitori » o procacciatori d'affari.

Ora è a queste, e soltanto a queste specifiche categorie di lavoro, ben degne e meritorie nel sistema commerciale, che si riferisce il citato articolo 115.

Gli « uffici » sono altra cosa e assolvono compiti e funzioni che, neppure per approssimativa analogia, possono paragonarsi alle attività mercantili anzidette, previste e regolate dall'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

Gli uffici non propongono affari, non avvicinano venditori e compratori, non stanno a provvigione per il lavoro che svolgono. Essi prestano una assistenza in un campo tecnico e specifico, qual'è quello della motorizzazione, e per tutti i problemi giuridici, amministrativi, burocratici e tributari, inerenti alla motorizzazione medesima, a vantaggio di chi ne fa richiesta o affida ad essi un mandato.

Può applicarsi il concetto di « professione », come definito nel sistema del no-

stro diritto positivo? Gli uffici si pongono tra un regolare cliente e la pubblica amministrazione. Quindi ad essi si richiede competenza e conoscenza di leggi e regolamenti, di uffici e di sistemi burocratici e di quanto altro è necessario per consigliare e assistere chi a loro si rivolge per il disbrigo di pratiche e di atti amministrativi, sempre per il difficile e complesso mondo della motorizzazione. Ma l'opera che gli uffici di consulenza e assistenza automobilistica sono chiamati a svolgere quotidianamente, appare più importante e più difficile se si considera che essa richiede una indispensabile e particolare specializzazione, una seria preparazione tecnico-giuridica, una buona conoscenza del diritto civile, nonché delle norme, leggi e regolamenti che disciplinano la vendita a rate, l'ipoteca immobiliare, le complesse operazioni di acquisto o di trasferimento degli autoveicoli, la regolamentazione dei trasporti per conto proprio e per conto terzi, la legge cambiaria, le leggi sul bollo, le varie norme tributarie, fiscali.

Si potrebbe osservare — così come a suo tempo osservò il Ministro dell'interno, rispondendo ad una interrogazione, presentata alla Camera dei deputati nel novembre 1964 —, che nell'opera degli uffici di consulenza e assistenza automobilistica non si riscontrano elementi propri delle attività tecnico-professionali nelle quali la prestazione del professionista è preminente ed, essendo di natura personale, differenzierebbe le diverse consimili attività.

L'osservazione, però, non giustifica l'equiparazione dell'opera dei titolari degli uffici automobilistici a quella dei mediatori od intromettitori.

Le categorie alle quali fanno riferimento l'articolo 115 del testo unico di pubblica sicurezza e l'articolo 205 del regolamento, non svolgono alcuna funzione tecnico-professionale, perchè la loro opera non si fonda su alcuna istruzione professionale.

Il mediatore, l'intromettitore, colui, in genere, che svolge una qualsiasi opera affaristica, sbrigando pratiche per conto altrui, non dà alcun contributo tecnico o di pensiero che richiede una particolare preparazione, alcun contributo con consigli e con

assistenza che, necessariamente, presuppongono un'adeguata preparazione specifica.

Dalla differenza tra le « agenzie d'affari » e gli « uffici di assistenza e consulenza » emerge la necessità giuridica di una diversa contemplazione normativa. Non siamo ancora alla definizione della natura intrinseca, ma siamo ad una differenza specifica.

Gli uffici di assistenza e consulenza automobilistica, invero, non si limitano al disbrigo puro e semplice di una pratica e cioè alla materiale esecuzione di un lavoro commesso loro, ma indirizzano e guidano il terzo nella conclusione dell'affare rendendo valido e perfetto ai sensi di legge un contratto genericamente compiuto, molto spesso ignorando le norme ed i limiti che le leggi impongono, come accade, ad esempio, nella compravendita di autoveicoli. Per tale negozio sono gli uffici che approntano i documenti e gli atti necessari, per alcuni dei quali provvedono anche alla materiale stesura evitando che i privati compiano atti invalidi.

La loro opera, in tal caso, non si differenzia gran ché da quella dell'avvocato contrattualista anch'egli chiamato a rendere operante e valido un contratto genericamente compiuto. Più evidente apparirà l'opera tecnica se essa verrà riguardata sotto il profilo degli adempimenti fiscali e delle annotazioni o trascrizioni al pubblico registro automobilistico, specie quando un trasferimento di proprietà di autoveicoli sia soggetto a condizioni o — come assai spesso avviene — a pagamento dilazionato del prezzo, perchè, in tal caso, l'ufficio di assistenza e consulenza automobilistica deve necessariamente conoscere e sapere applicare un complesso di norme dettate da leggi speciali (come quelle fiscali o sul PRA) e da leggi generali come il diritto civile comune.

Anche in questo caso l'opera svolta dagli uffici è eminentemente tecnica perchè pone a disposizione del privato — che ne è ignaro — la conoscenza di norme di legge e la applicabilità nei diversi casi concreti allo stesso modo nel quale il libero professionista pone a disposizione dei clienti la propria preparazione scientifica.

Se così è, e non vi sono dubbi in proposito, la soggezione degli uffici di assistenza automobilistica alle norme di cui all'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza non soltanto è impropria quanto è illegittima imponendosi loro una falsa condizione e un più falso titolo. Eppure subiscono tutte le condizioni che discendono dal predetto articolo delle leggi di polizia sugli esercizi pubblici; quindi devono avere una licenza di pubblica sicurezza da far vidimare ogni anno, pagare una tassa di concessione governativa, avere un registro-giornale degli affari, tenere permanentemente affisse, in luogo visibile, le tabelle delle operazioni di cui sono incaricati — che rientrano invece nel segreto professionale — con l'indicazione delle relative somme percepite a titolo di « provvigione »!

Con l'aberrante qualificazione di « commerciante » che ai titolari di essi è stata impropriamente imposta, essi poi, sono soggetti al fallimento, alle leggi cambiarie, alle norme generali del codice sull'esercizio dell'attività commerciale, alla corresponsione dei tributi fiscali nei modi e nei termini che riguardano il commercio, eccetera.

E tutto questo senza che si sappia o si possa mai sapere in che cosa commerciano e quali affari commerciali essi facciano e per conto di chi, nei loro uffici!

Le conclusioni aberranti di una applicazione di norma richiedono la modifica della norma per adeguarla alla coscienza sociale comune oppure denunciano la necessità di una nuova norma tratta dal fatto storico. V'è un diritto nuovo nascente da fatti economici e sociali, è un diritto — economico e sociale — innestato sulla evoluzione della società e del lavoro.

Nel nostro caso occorrerà modificare la legge di pubblica sicurezza o invece è indispensabile una norma giuridica sostanziale nuova?

Si tratta di un fenomeno nuovo, che va regolato autonomamente, e non al livello di polizia. Le professioni ed i mestieri, il lavoro dipendente ed il lavoro autonomo sono considerati nel libro del lavoro del codice civile; è qua che deve trovare collocazione la norma, che regola l'attività di

consulenza e di assistenza. È attività autonoma, tecnico-professionale; ma non professionale in senso stretto.

La qualificazione professionale giuridicamente vale poi a sancire che le attività così qualificate dalla legge non possono e non debbono essere esercitate da altri, per non incorrere nelle disposizioni punitive stabilite in proposito dalla legge medesima.

L'abusivismo professionale, in ogni campo, deve essere stroncato non solo perchè siano tutelati i legittimi interessi delle categorie riconosciute, quanto anche perchè siano salvaguardati i diritti dello Stato tra i quali primeggiano quelli fiscali che sono di pubblico interesse.

A tutti questi diritti dello Stato, che sono doveri per i contribuenti, gli uffici di assistenza automobilistica mantengono osservanza; a tale osservanza, invece, non sono soggetti e sfuggono tutti gli operatori abusivi e in special modo tutti coloro che impropriamente svolgono tale lavoro. Si potrebbe dire e dimostrare poi che da parte di questi vi è addirittura un indebito arricchimento per quello che non versano all'Erario, e aggiungere che essi compiono una illecita concorrenza sleale.

A tale proposito si deve ancora una volta registrare che il fenomeno dell'abusivismo, nel settore degli uffici di assistenza automobilistica, va acquistando proporzioni sempre più vaste, che non possono non suscitare vivo allarme e preoccupazioni in coloro che operano nel quadro della motorizzazione. Trattasi di individui che, pur non possedendo i necessari requisiti tecnico-professionali, svolgono, per una smodata sete di lucro, attività di vera e propria assistenza automobilistica, in aperta violazione delle norme sancite dalle leggi in vigore. Costoro non arrecano soltanto un danno all'Erario, mediante la loro *attività ambulante* e spesso palese, ma, quel che conta, provocano danni ben più gravi, giacchè la loro attività non dà garanzia alcuna ai fini di un regolare e disciplinato espletamento delle pratiche.

Opportuno sarebbe, quindi, un inasprimento delle pene previste dalla legge, tendente a debellare il dilagante fenomeno del-

l'abusivismo nel settore in argomento, ed in ogni argomento.

L'abusivismo richiede una riprovazione. Rinasce, sotto altro aspetto, la necessità di una regolazione giuridica, con la determinazione dei confini. Sicchè si può concludere: 1) che l'attività di consulenza e assistenza ha un contenuto tecnico-professionale; 2) che l'attività è autonoma; 3) che trattasi di una attività collegata ad un fenomeno economico nuovo; 4) che, infine, è indispensabile una regolazione giuridica nel quadro della disciplina dell'attività professionale (articolo 2060 c.c.).

La consulenza e assistenza automobilistica ha, quindi, urgente bisogno di una nuova e più adeguata regolamentazione, trattandosi di un campo molto delicato della vita sociale a seguito dello sviluppo sempre crescente assunto dalla motorizzazione.

Occorre, ora, prima di giungere alla conclusione, porre in rilievo che, come appare da dati statistici di indiscutibile esattezza, nel campo dell'assistenza automobilistica, gli uffici che se ne occupano sono, per numero, in proporzione superiore alle esigenze; ovverosia, come si direbbe in campo economico-commerciale, « l'offerta è superiore alla domanda ». Il riconoscimento giuridico potrà portare anche un equilibrio nel settore. Epperò, in attesa, si possono adottare accorgimenti.

Nonostante la migliore volontà a riguardo dimostrata dalla direzione generale di pubblica sicurezza le norme di cui al più volte richiamato articolo 115 del testo unico non si sono in pratica dimostrate idonee ad arrestare i gravi inconvenienti determinati dal continuo e indiscriminato sorgere degli uffici di consulenza e assistenza automobilistica.

È urgente, quindi, apportare all'attuale disciplina degli uffici, le indispensabili integrazioni, per introdurre nella materia i criteri per un'equa distribuzione nel rilascio di nuove autorizzazioni, intese all'adeguamento nelle singole zone ed in tutti i centri del numero degli uffici stessi alle effettive esigenze locali, in relazione allo sviluppo della motorizzazione ed al numero degli autoveicoli immatricolati in ciascuna provincia.

È questa, un'esigenza che assume indubbi aspetti di pubblico interesse soprattutto in considerazione della carenza di norme legislative in materia.

Giunti alla conclusione, è opportuno schematizzare un orizzonte preciso, al fine di inquadrare in quei motivi morali e sociali indicati, l'attività dei titolari degli uffici di consulenza e assistenza automobilistica.

L'orizzonte della loro attività non può e non deve restringersi nell'ambito dell'ufficio, ma allargarsi sino a comprendere tutte le fasi e ogni momento della vita motorizzata.

Quindi, alle attuali attività private di essi, saranno aggiunte altre, man mano che il progresso tecnologico e tecnico si impone.

La società si evolve, e l'evoluzione sociale richiede nuove forme giuridiche. Anche lo sviluppo economico impone un nuovo diritto. In questo quadro ed in queste prospettive va affermata la necessità del riconoscimento giuridico degli uffici di consulenza e di assistenza automobilistica.

Il concetto di professione è molto ampio; contiene gli elementi della professionalità e quelli del professionismo. L'attività degli uffici di assistenza è tecnica ed intellettuale, ai sensi dell'articolo 2060 del codice civile; alle categorie, che l'esercitano, va applicato l'articolo 2061 del codice civile, il quale recita che l'ordinamento delle categorie professionali è stabilito dalle leggi, dai regolamenti, dai provvedimenti dell'autorità governativa e dagli statuti delle associazioni professionali.

Il titolare di un ufficio è un professionista, come il medico o l'avvocato? No; certamente. L'articolo 2232 del codice civile stabilisce che il prestatore d'opera strettamente professionale, il professionista, deve eseguire personalmente l'incarico assunto. Qui si parla di ufficio, di titolare d'ufficio. Si ha allora un lavoro tecnico-professionale, intellettuale, autonomo, che va regolato; si chiedono anche il riconoscimento giuridico di tale opera e l'organizzazione dell'esercizio di essa. Si potrà avere l'albo degli autorizzati. Sono queste le norme che vanno emanate.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Gli uffici e le agenzie che svolgono opera di consulenza e assistenza nel campo della motorizzazione civile, in generale, e dell'automobilismo in particolare, sono, a tutti gli effetti, considerati studi tecnico-professionali per la consulenza e assistenza automobilistica riconosciuti dallo Stato e sottoposti alla vigilanza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Art. 2.

L'autorizzazione degli studi di cui al precedente articolo è rilasciata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in rapporto al numero degli abitanti dei singoli comuni, tenuto conto del numero degli autoveicoli immatricolati in ciascuna provincia, della densità e della effettiva ubicazione degli studi già autorizzati.

Nel regolamento per l'esecuzione della presente legge saranno stabilite le modalità per il rilascio delle autorizzazioni sulla base dei criteri sopra determinati.

Art. 3.

L'autorizzazione anzidetta non può essere rilasciata ai delinquenti abituali, professionali, o per tendenza, nonchè a coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personale o alle misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

Art. 4.

Chiunque svolge opera di consulenza e assistenza automobilistica senza essere in possesso dell'autorizzazione prevista dall'articolo 2, è punito con l'arresto da uno a sei mesi e con l'ammenda da lire 100.000 a lire 300.000.

Art. 5.

Per ottenere l'autorizzazione di cui all'articolo 2 il richiedente dovrà essere in possesso dei seguenti requisiti:

- 1) età non inferiore agli anni venticinque;
- 2) cittadinanza italiana;
- 3) godimento dei diritti civili e politici;
- 4) buona condotta morale e civile;
- 5) diploma di scuola secondaria di secondo grado o titolo equipollente;
- 6) adeguata capacità tecnico-professionale da accertarsi in base all'attività svolta dall'interessato, precedentemente, nel settore della motorizzazione civile. Per coloro che non abbiano mai svolta tale attività, lo accertamento dell'idoneità tecnico-professionale di cui al presente capoverso consiste in una prova scritta e orale di tecnica e pratica di consulenza e assistenza automobilistica, integrata dalla conoscenza delle norme giuridiche che hanno attinenza con tale materia.

L'esame dovrà sostenersi dinanzi alla Commissione prevista dal successivo articolo 8.

Le modalità di svolgimento dell'esame, da effettuarsi in almeno due sessioni annuali, saranno determinate dal regolamento di esecuzione.

Art. 6.

In caso di assenza o di impedimento, il titolare dello studio tecnico-professionale per la consulenza e assistenza automobilistica, può affidare ad altra persona la direzione dello studio stesso, purchè il rappresentante possieda i requisiti necessari per conseguire la relativa autorizzazione e abbia ottenuta l'approvazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

È consentito il trasferimento della titolarità delle autorizzazioni a chi dimostri di avere, oltre ai requisiti necessari, la disponibilità dei beni connessi all'esercizio dell'attività autorizzata e dei locali in pre-

cedenza occupati dal suo dante causa. In caso di morte del titolare dello studio tecnico-professionale per la consulenza e assistenza automobilistica, la relativa autorizzazione è trasferita a uno dei suoi eredi designato, in caso di pluralità di eredi, dagli eredi stessi, purchè il successore possenga i requisiti previsti dal precedente articolo 5.

Art. 7.

Presso ciascuna Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è istituito l'Albo professionale dei titolari degli studi tecnico-professionali per la consulenza e assistenza automobilistica, nel quale saranno iscritti i titolari degli studi stessi operanti nella rispettiva circoscrizione.

All'Albo dei titolari degli studi tecnico-professionali per la consulenza e assistenza automobilistica sono annessi gli elenchi dei rappresentanti previsti dal precedente articolo 6.

Art. 8.

La tenuta degli Albi è affidata alle Commissioni paritetiche regionali nominate con decreto del Ministro dei trasporti e della aviazione civile e composta ciascuna:

- a) dal direttore compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che la presiede;
- b) da un funzionario della Prefettura avente sede nel capoluogo della regione;
- c) da un conservatore del Pubblico registro automobilistico della regione;
- d) da un funzionario dell'Intendenza di finanza del capoluogo della regione;
- e) da quattro rappresentanti della categoria, designati dalla Confederazione europea autoscuole e studi tecnico-professionali di consulenza e assistenza automobilistica.

Nessuno può essere iscritto contemporaneamente in più di un Albo.

In caso di cambiamento di residenza l'interessato deve chiedere il trasferimento nel-

l'Albo della nuova regione in cui si trasferisce.

Art. 9.

La Commissione regionale per la tenuta dell'Albo esercita le seguenti attribuzioni:

- a) cura l'osservanza della legge e di tutte le altre disposizioni in materia;
- b) svolge ogni attività diretta alla repressione dell'esercizio abusivo di consulenza e assistenza automobilistica;
- c) esprime parere per il rilascio delle autorizzazioni di cui al precedente articolo 2;
- d) determina, ogni biennio, le tariffe massime per le prestazioni degli studi;
- e) cura la tenuta dell'Albo, provvede alle iscrizioni e cancellazioni e adotta i provvedimenti disciplinari in base alle norme previste dal regolamento di esecuzione della presente legge;
- f) vigila sul decoro e sulla condotta degli iscritti;
- g) fissa le quote annuali dovute dagli iscritti e determina, inoltre, i contributi per l'iscrizione nell'Albo e nell'elenco dei rappresentanti e per il rilascio dei certificati;
- h) esercita le altre attribuzioni demandate dalle leggi.

Art. 10.

È istituita, con sede presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, la Commissione paritetica nazionale per l'albo dei titolari degli studi tecnico-professionali per la consulenza e assistenza automobilistica.

La Commissione nazionale, nominata con proprio decreto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, è composta:

- a) da uno dei Sottosegretari di Stato al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che la presiede;
- b) dal Direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

c) dal Capo del servizio della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

d) da un rappresentante del Ministero dell'interno;

e) da un rappresentante del Ministero delle finanze;

f) da un rappresentante del Ministero di grazia e giustizia;

g) dall'ispettore preposto all'Ispettorato della circolazione e del traffico del Ministero dei lavori pubblici;

h) da un rappresentante dell'Automobile club d'Italia;

i) da sei rappresentanti della categoria, designati dalla Confederazione europea autoscuole e studi tecnico-professionali di consulenza e assistenza automobilistica.

Art. 11.

La Commissione nazionale, oltre a quelle demandate da altre norme, esercita le seguenti attribuzioni:

a) dà parere, quando ne sia richiesta dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile o da organi dello Stato, su progetti di legge e di regolamento che riguardano la consulenza e l'assistenza automobilista o altri argomenti ad esse connessi;

b) coordina e promuove le attività delle Commissioni regionali e favorisce le iniziative tendenti al miglioramento sociale e al perfezionamento professionale degli iscritti all'Albo;

c) dà parere sullo scioglimento delle commissioni regionali che non siano in grado di funzionare regolarmente;

d) decide, in via amministrativa, sui ricorsi avverso le deliberazioni delle commissioni regionali in materia di iscrizioni e di cancellazioni dall'Albo e sui ricorsi in materia disciplinare;

e) redige il regolamento per la trattazione dei ricorsi e degli affari di sua competenza, da approvarsi con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile;

f) determina con propria deliberazione la misura delle quote annuali dovute dagli iscritti per le spese del suo funzionamento;

LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

g) stabilisce, ogni biennio, con propria deliberazione il limite massimo delle quote annuali dovute alle Commissioni regionali dai rispettivi iscritti;

h) approva le tariffe massime per le prestazioni degli studi tecnico-professionali per la consulenza e assistenza automobilistica;

i) provvede alla bonaria composizione dei dissidi tra iscritti all'Albo.

Art. 12.

Una copia dell'Albo deve essere depositata, entro il 30 gennaio di ogni anno, a cura delle commissioni regionali presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e presso la segreteria della Commissione nazionale.

Art. 13.

È abrogata ogni disposizione incompatibile con la presente legge.

Entro il termine massimo di novanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere della Commissione nazionale, provvederà all'emanazione delle norme regolamentari.

Art. 14.

I titolari degli studi tecnico-professionali per la consulenza automobilistica che alla data di entrata in vigore della presente legge già svolgono tale opera e siano regolarmente autorizzati ai sensi dell'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, possono ottenere l'autorizzazione di cui al precedente articolo 2 e la iscrizione all'albo professionale anche se non in possesso del titolo di studio previsto dal punto 5) del primo comma dell'articolo 5.

Art. 15.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.