Detrazioni per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale per conducenti e passeggeri di motocicli e ciclomotori
A.C. 2293

Dossier n° 266 - Schede di lettura
3 febbraio 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2293
Titolo:	Modifiche all'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione delle spese per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale dei conducenti e dei passeggeri di motocicli e ciclomotori
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Angiola
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	1
Date:	
presentazione:	10 dicembre 2019
assegnazione:	21 gennaio 2020
Commissione competente :	VI Finanze
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, IX Trasporti, XII Affari sociali e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

Contenuto

La proposta di legge in esame (A.C. 2293) stabilisce la facoltà di **detrarre dall'imposta lorda**, a decorrere dall'anno 2020, un importo pari al **50 per cento delle spese** documentate, fino a un ammontare massimo delle stesse pari a euro 500, sostenute per l'**acquisto di dispositivi di protezione individuale dei conducenti e dei passeggeri di motocicli e ciclomotori (moto *airbag*)**, anche se integrati in capi di abbigliamento, ad attivazione meccanica o elettronica.

In particolare, il **comma 1** modifica l'articolo 15 del D.P.R. n. 917 del 1986 (Testo unico delle imposte sui redditi, Tuir) aggiungendo il **comma 1-*quinquies*** con il quale si consente al contribuente di **detrarre dall'imposta lorda**, a decorrere dall'anno 2020, un importo pari al **50 per cento delle spese** documentate, fino a un ammontare massimo delle stesse pari a euro 500, sostenute per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale moto *airbag*, anche se integrati in capi di abbigliamento, ad attivazione meccanica, certificati secondo la normativa di omologazione europea EN1621/4, o elettronica, certificati secondo la citata normativa di omologazione europea, nella sola parte applicabile per i dispositivi elettronici.

Viene di conseguenza modificato il comma 2 dell'articolo 15 del Tuir, in materia di detrazioni per carichi di famiglia, inserendo il rinvio al nuovo comma 1-*quinquies* citato. A seguito di tale modifica, pertanto, la detrazione in esame spetta anche per le spese sostenute per l'acquisto di tali dispositivi a vantaggio delle persone fiscalmente a carico.

Il **comma 2** dell'articolo in esame reca la quantificazione degli oneri del comma 1, pari a **26 milioni di euro** per l'anno **2021** e a **13,9 milioni di euro** a decorrere dall'anno **2022**, individuando la copertura nella quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni di cui al comma 3.

Il **comma 3** provvede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla disposizione in esame mediante l'**innalzamento dal 12,5 al 12,7** per cento nell'anno **2021** e al **12,6 per cento** dal **2022** dell'**imposta dei premi sulle assicurazioni** in materia di responsabilità civile e delle assicurazioni globali dei veicoli a motore (articoli 4 e 19 della tariffa di cui all'allegato A annesso alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216).

Si ricorda che a decorrere dall'anno 2011, l'aliquota dell'imposta RCA, pari al 12,5% può essere aumentata

o diminuita in misura non superiore a 3,5 punti percentuali e che a decorrere dall'anno 2012 l'imposta RCA costituisce **tributo proprio derivato delle province** (articolo 17 del D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68 in materia di tributi propri connessi al trasporto su gomma).

Occorrerebbe pertanto valutare la possibilità di chiarire che resta ferma la destinazione dell'attuale prelievo del 12,5 alle province in quanto tributo proprio derivato, mentre l'incremento proposto, pari allo 0,2 per l'anno 2021 e allo 0,1 a decorrere dal 2022, viene attribuito allo Stato e destinato a coprire gli oneri della norma proposta. Resta inoltre ferma la manovrabilità dell'imposta da parte delle province già prevista dalla norma vigente.

Gli incidenti stradali relativi a ciclomotori e motocicli nel Rapporto 2019 - statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada.

Secondo il rapporto 2019 curato dalla Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici (DGSIS) gli incidenti che hanno coinvolto **ciclomotori** nell'anno 2018 sono stati 9.883 (di cui 8.845 nei centri abitati e 1.038 fuori dai centri abitati). Si tratta di un dato in calo rispetto agli anni precedenti (942 incidenti in meno rispetto al 2017) e la cui dimensione si è notevolmente ridotta nel corso degli anni. Basti pensare che nel 2001 si erano verificati ben 57.857 incidenti stradali (54.043 nei centri abitati e 3.814 fuori dai centri abitati). Anche con riferimento alla mortalità per i ciclomotori si è avuta una decisa riduzione. Se nel 2001 erano stati registrati 578 morti (375 dentro il centro abitato e 203 fuori dal centro abitato) nel 2018 i morti sono stati 108 (55 nei centri abitati e 53 fuori dai centri abitati). Tale dato è tuttavia leggermente superiore a quanto registrato nel 2017 (96 mori, 64 nei centri abitati e 32 fuori dai centri abitati).

Con riferimento ai **motocicli senza passeggeri a bordo** nell'anno 2018 si sono registrati in totale 37.698 incidenti (31.712 incidenti entro i centri abitati e 5.986 fuori dai centri abitati). Pur risultando in calo rispetto all'anno 2017, in cui si erano registrati 33.580 incidenti, l'andamento dell'incidentalità concernente i motocicli è meno positiva rispetto a quella registrata con riferimento ai ciclomotori. Infatti, in valore assoluto nell'anno 2001 si erano registrati 26.319 incidenti mentre nel 2010 si era raggiunta la cifra di ben 39.335 incidenti.

Anche con riguardo alla mortalità, in valori assoluti, si è registrato un peggioramento dei dati nel confronto tra le vittime nel 2001 (523 in totale) e nel 2018 (653), pur rilevandosi una leggera riduzione delle vittime rispetto al 2017 (686) e una ben più significativa riduzione rispetto all'anno 2010 (in cui si erano registrate 884 vittime).

Con riguardo agli incidenti relativi a **motocicli con passeggeri a bordo** nell'anno 2018 risultano 5.153 incidenti, meno della metà di quelli verificatisi nel 2001 (10.896) ed in leggero calo anche rispetto a quelli registrati nell'anno 2017 (5.371). Anche la mortalità si è notevolmente ridotta: dai 437 morti dell'anno 2001 si è passati a 90 morti nell'anno 2018, in calo anche rispetto ai decessi riscontrati nel 2017 (103 morti).

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al Rapporto 2019 - statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada e alle relative tabelle, pubblicate sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.