



SETTEMBRE 2025

Politiche fiscali “green” per le flotte: opportunità per clima e conti pubblici

Proposte per una tassazione più equa e sostenibile nella Legge di Bilancio 2026

Sommario

Transizione e politiche fiscali: una strada che tiene insieme decarbonizzazione, bilanci pubblici, equità

Il percorso di decarbonizzazione delle nostre economie - la cosiddetta 'transizione' - attraversa ogni aspetto della vita associata, anche da un punto di vista normativo e regolatorio. In un'Europa dove coesistono 27 sistemi tributari differenti, la leva fiscale è stata individuata da molti stati membri come uno strumento flessibile, per aderenza alle peculiarità dei contesti nazionali, e di notevole efficacia per promuovere e sostenere la transizione.

La leva fiscale agisce su due fronti complementari: crea **segnali di prezzo** che orientano i consumi verso opzioni a minori emissioni e, contemporaneamente, **genera risorse** che possono essere reinvestite nella transizione. Una revisione del quadro fiscale può ridurre l'uso di combustibili fossili (contenendo le esternalità connesse), rendere più efficaci le politiche industriali e climatiche e promuovere innovazione.

Transport & Environment (T&E) ha analizzato il regime fiscale applicato alle flotte aziendali attraverso il calcolo dell'ammontare complessivo delle esenzioni concesse a veicoli endotermici e ibridi, quindi a tecnologie emissive che non minimizzano gli impatti climatici e sanitari della mobilità su strada. **La somma dei sussidi indiretti previsti per le flotte aziendali** - quelli italiani sono i più alti tra i principali mercati auto d'Europa - è **pari a 14,3 miliardi di euro all'anno**.

Per il **trasporto su strada**, una fiscalità ben calibrata - agendo su specifiche leve del canale corporate (flotte aziendali) - può sostenere la diffusione di tecnologie zero emission più efficienti, contribuendo positivamente alla bilancia energetica, riducendo le emissioni climalteranti e generando un saldo positivo per i bilanci pubblici. L'infografica sottostante illustra gli output attesi dall'applicazione della proposta di riforma di T&E, nell'arco di 5 anni.

Effetti della proposta T&E sulla tassazione delle auto aziendali nel periodo 2026–2030



Differenza di gettito fiscale

+ 4,3 Mld€



Aumento immatricolazioni BEV

+ 235.000



Riduzione di emissioni di CO2

- 2,1 Mton



Riduzione importazioni di petrolio

- 0,7 Mtoe

Una efficace regolazione green della pressione fiscale sulle auto aziendali avrebbe inoltre effetti diretti e quasi immediati sul mercato dell'usato, garantendo accesso a costi ridotti, a una platea più ampia di consumatori, alla mobilità sostenibile.

T&E individua pertanto due necessità operative: quella di **rimuovere esenzioni e distorsioni** che favoriscono opzioni di mobilità ad alta intensità carbonica; quella di **implementare virtuosamente, a livello nazionale, indirizzi già consolidati a livello europeo e policy sperimentate con successo in alcuni stati membri**. I proventi fiscali dovranno essere destinati a interventi strutturali per la decarbonizzazione del settore trasporti, oltre che a misure per garantire la sostenibilità sociale della transizione.

La fiscalità è una leva efficace e necessaria — non alternativa — alle norme tecniche di settore. Offre strumenti di correzione dei prezzi relativi, incentivi all'innovazione e risorse per il cambio di paradigma. Per l'Italia, l'opportunità è quella di recuperare gettiti superando regimi che premiano le opzioni tecnologiche più obsolete e destinando le risorse a misure che favoriscano la mobilità pulita e la giustizia sociale.

1. Perché elettrificare le flotte

In Italia, le automobili sono responsabili del [64% delle emissioni di gas serra](#) del trasporto su strada, che a sua volta rappresenta oltre il 90% del settore dei trasporti. Questo è il primo settore per emissioni (28%) e l'unico ad averle aumentate dal 1990, a differenza degli altri.

Politiche fiscali mirate all'elettrificazione del parco auto possono ridurre le emissioni e le importazioni di combustibili fossili, rendere più conveniente per i cittadini l'adozione di tecnologie pulite, sostenere l'industria automobilistica italiana e migliorare i conti pubblici.

In Italia, nonostante segnali di ripresa nel primo semestre 2025, il mercato dell'auto elettrica è in stagnazione da anni, posizionandosi in coda, tra i grandi paesi dell'automotive europeo, per quota di veicoli elettrici a batteria (BEV). Con un tasso di motorizzazione record, un parco veicolare tra i più vecchi d'Europa e molte città che superano i limiti di legge per la qualità dell'aria, sono necessarie azioni urgenti per conseguire gli obiettivi climatici della strategia europea "Fit for 55", rispettare gli impegni previsti nel PNRR — anche attraverso il taglio dei SAD — e centrare gli obiettivi di decarbonizzazione del PNIEC al 2030.

Il [Consiglio dell'UE](#) e la [Commissione europea](#) raccomandano all'Italia di utilizzare la leva fiscale per favorire la transizione verso tecnologie pulite e sostenere la mobilità elettrica, anche attraverso una tassazione dell'auto basata sulle emissioni di CO₂. Una riforma della fiscalità in questa direzione è quindi coerente con gli obiettivi climatici e strategici del Paese.

In questo contesto, le flotte aziendali rappresentano la leva più efficace per accelerare la transizione. In Italia, nel 2024 le auto aziendali hanno rappresentato oltre il 40% delle vendite annuali ma, a causa dell'elevato chilometraggio medio annuo, quasi il 60% delle emissioni di CO₂.

Le imprese hanno in genere una maggiore capacità finanziaria e di programmazione, rispetto agli attori del mercato "privato", e godono di consistenti agevolazioni fiscali. Inoltre, possono contare sulla possibilità di pianificare più razionalmente la mobilità e la logistica, nonché sulla possibilità di installare infrastrutture di ricarica aziendali, anche per l'autoproduzione di energia rinnovabile, riducendo i costi operativi. La rapida rotazione delle flotte aziendali, inoltre, condiziona fortemente lo sviluppo del mercato dell'usato elettrico, determinando la quota di veicoli puliti di seconda mano effettivamente disponibili.

La transizione delle flotte è sostenuta dalla Commissione europea, con una [specificativa iniziativa legislativa](#), attesa entro il 2025, che punta a stimolare la domanda di veicoli elettrici, in linea con le richieste dei costruttori.

Sempre più paesi europei individuano nella leva fiscale una strategia chiave per la decarbonizzazione dei trasporti. Nel Regno Unito, ad esempio, una opportuna modulazione delle aliquote sui veicoli concessi ai dipendenti in uso promiscuo (benefit in kind, BiK), parametrata efficacemente sulle emissioni di CO₂, ha contribuito a portare la percentuale di BEV oltre il 20% del canale corporate. L'Austria, raggiungendo risultati simili a quelli UK, ha invece optato per intervenire sulla detraibilità dell'IVA per le sole auto elettriche, fino a un massimale di 40.000€; l'IVA non può essere detratta per l'acquisto di veicoli endotermici. Ancora più marcati i risultati in Belgio, dove politiche di deducibilità del costo dei veicoli

aziendali, penalizzando i veicoli inquinanti, hanno determinato una quota di zero emission, nel canale aziendale, superiore al 40%.

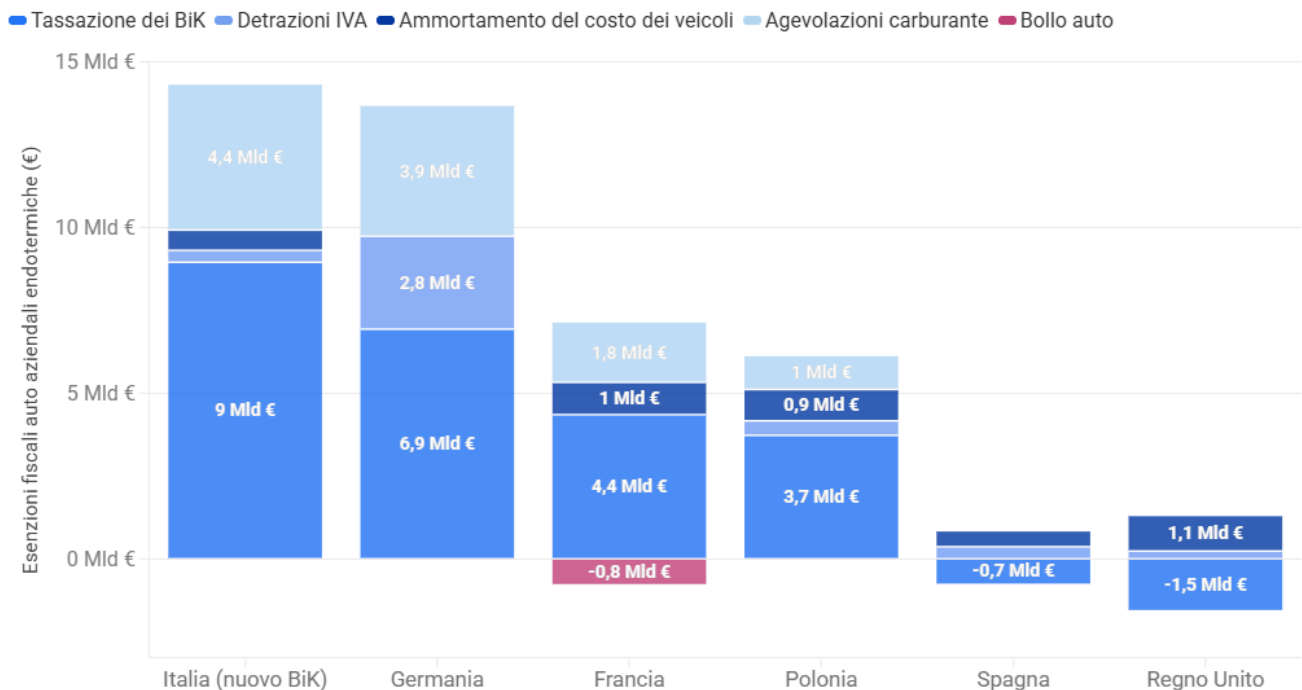
Un sistema fiscale di bonus-malus per le nuove immatricolazioni aziendali, premiante per le tecnologie più pulite e penalizzante per quelle più emissive, è uno strumento efficace per orientare la domanda verso veicoli più efficienti, silenziosi, alimentabili con sola energia rinnovabile.

2. Italia ancora prima per sussidi alle auto aziendali inquinanti

Anche l’Italia, nell’ambito degli impegni assunti per la riduzione dei SAD, con la Legge di Bilancio 2025 ha revisionato in tal senso la tassazione delle auto aziendali in fringe benefit. Il nuovo sistema prevede tre aliquote per differenti motorizzazioni: 10% per le elettriche, 20% per le plug-in hybrid e 50% per le altre.

Nonostante questo intervento, il nostro paese rimane un “paradiso fiscale” per le auto inquinanti. T&E ha misurato la consistenza dei vantaggi fiscali garantiti alle auto aziendali endotermiche, ibride e PHEV (quindi a tutti i veicoli alimentati da idrocarburi) nei principali mercati auto europei. Dal confronto con Francia, Germania, Polonia, Spagna e Regno Unito, emerge che l’Italia concede le maggiori agevolazioni, per un valore pari a 14.3 miliardi di euro all’anno. Prima della riforma erano [quasi 16 miliardi annui](#) (cfr. Appendice metodologica, §1). Il tutto in un contesto di forte pressione sui conti pubblici.

Italia al primo posto per sussidi indiretti alle auto aziendali emissive



Fonte: analisi T&E basata su studio ERM (2024). Il computo dei sussidi indiretti è una misurazione delle esenzioni concesse a veicoli endotermici, ibridi e plug-in. **T&E**

Le leve fiscali analizzate sono quattro: la tassazione dei benefit in kind - che rappresenta la componente di maggiore sgravio fiscale - l’ammortamento del costo dei veicoli, le detrazioni IVA e le carte carburante. Per le auto in benefit in kind, l’analisi di T&E adotta il principio di “neutralità fiscale” - utilizzato anche dalla Commissione Europea - per misurare il vantaggio fiscale derivante dalla concessione dell’auto rispetto a un equivalente aumento di stipendio. In pratica, si calcola il differenziale fiscale tra la concessione di un’auto aziendale a un dipendente e un aumento della sua retribuzione netta

corrispondente al costo di acquisto o di leasing dello stesso veicolo. Si considerano solo le auto aziendali in uso promiscuo, pari al 51% delle auto aziendali nell'UE e il 48% in Italia, stimando un chilometraggio a uso privato dell'80%.

L'intento della riforma introdotta in Italia con la Legge di Bilancio 2025 è lodevole, ma l'assenza di un collegamento diretto e stringente tra fiscalità ed emissioni climalteranti, nonché la mancanza di un parametro legato al prezzo del veicolo, come avviene in molti Paesi europei, rende il sistema parzialmente inefficiente e socialmente iniquo. Paradossalmente, veicoli altamente inquinanti, come la Maserati Grecale di segmento E, beneficiano di quasi 4.000 euro di sussidi annui in più rispetto a prima della riforma.

Impatti della nuova tassazione 2025 sulle auto in fringe benefit per differenti modelli

			Sussidi ai combustibili fossili	
			Pre riforma fringe benefit	Post riforma fringe benefit
	Fiat Panda (segmento A)	133 gCO ₂ /km	9.029€	7.182€
	VW T-Roc (segmento B)	143 gCO ₂ /km	14.614€	11.952€
	Cupra Formentor (segmento C)	163 gCO ₂ /km	15.277€	15.277€
	BMW X3 (segmento D)	173 gCO ₂ /km	21.141€	21.141€
	Maserati Grecale (segmento E)	217 gCO ₂ /km	24.000€	27.966€

Più in generale, il caso della riforma fiscale sulla sola tassazione delle auto in benefit in kind dimostra che interventi concentrati su singole leve possono risultare distorsivi, o meno efficaci di una riforma complessiva. Al contrario, sono necessarie soluzioni coordinate e strutturali, che orientino chiaramente il mercato.

3. La proposta di T&E: bonus-malus fiscali per ridurre le emissioni di CO₂ nelle flotte

T&E propone una riforma organica della fiscalità delle flotte aziendali, con quattro interventi principali applicabili solo alle nuove immatricolazioni:

- Rimodulare la **tassa di immatricolazione** in funzione delle emissioni di CO₂ e del costo del veicolo.

- Riformare la **tassazione delle auto concesse in benefit in kind** ai dipendenti sulla base delle emissioni di CO₂, privilegiando le tecnologie a zero emissioni.
- Rimodulare la **detraibilità dell'IVA** sulle classi emissive, privilegiando le tecnologie a zero emissioni.
- Aumentare la **deducibilità** del costo delle auto aziendali a emissioni zero, rivedendo anche il tetto massimo, e riducendo il vantaggio fiscale per le tecnologie emissive.

Questo impianto prevede una modulazione progressiva e pianificata della pressione fiscale, applicata in base a criteri emissivi e di costo, con percentuali aggiornate ogni due anni. Per orientare e stimolare il mercato è utile creare fin da subito un sensibile gap fiscale: in prima istanza, quindi, si aumentano i benefici fiscali per le tecnologie zero emission mentre si riducono quelli per le auto endotermiche. Mentre nell'arco di alcuni anni i vantaggi fiscali per queste ultime vengono azzerati e si prevede un aumento graduale della pressione fiscale sulle auto meno emissive, per evitare distorsioni e mancato gettito per lo Stato al crescere del numero delle immatricolazioni di zero emission.

Schemi bonus-malus progressivi possono promuovere comportamenti virtuosi senza gravare sul bilancio dello Stato. Nella fattispecie, la proposta elaborata da T&E genera piuttosto un saldo positivo.

T&E ha elaborato un modello di misurazione degli impatti delle riforme che propone. Questo modello si applica a flotte effettive ("true fleets"), auto aziendali in leasing, in noleggio a lungo termine (LTR) e in fringe benefit (cfr. Appendice metodologica, §2). I risultati di quest'analisi mostrano che, rispetto a uno scenario senza riforme, nel periodo 2026-2030 le misure proposte, se applicate organicamente, avrebbero come output:

- un differenziale positivo per le casse dello Stato stimato in **4.3 miliardi di euro**;
- una riduzione del 8% delle emissioni di CO₂ (meno **2.1 milioni di tonnellate**);
- una diminuzione del **6% delle importazioni di petrolio** dal comparto aziendale (meno 0.7 milioni di tonnellate);
- circa **235.000 auto elettriche** in più (+29% rispetto al totale odierno).

Effetti della proposta T&E sulla tassazione delle auto aziendali nel periodo 2026–2030



Differenza di gettito fiscale

+ 4,3 Mld€



Aumento immatricolazioni BEV

+ 235.000



Riduzione di emissioni di Co2

- 2,1 Mton



Riduzione importazioni di petrolio

- 0,7 Mtoe

Una riforma fiscale per l'auto volta a conseguire obiettivi di decarbonizzazione rientra a pieno titolo tra le politiche che l'Italia dovrebbe intraprendere per onorare gli impegni assunti, sia a livello europeo che

nazionale, e per promuovere una fiscalità più equa e con ridotte ricadute ambientali e sanitarie. La prossima Legge di Bilancio 2026 rappresenta l'occasione per un intervento tempestivo e strutturale.

Una riforma di questo tipo garantirebbe inoltre certezza normativa e visione di medio e lungo periodo per gli investimenti industriali necessari alla transizione, evitando che l'Italia diventi un mercato dell'auto residuale, dominato da tecnologie vetuste.

Un recente [studio di T&E](#) rileva infatti che, mantenendo il target UE 2035 per le auto a zero emissioni e adottando politiche industriali e di stimolo alla domanda efficaci - tra cui iniziative per l'elettrificazione delle flotte aziendali - il settore automotive europeo potrebbe tornare ai massimi livelli di produzione registrati dopo la crisi del 2008, preservare i posti di lavoro e aumentare dell'11% il proprio contributo all'economia.

Il differenziale positivo per il bilancio dello Stato, derivante da questa riforma, può essere investito strategicamente, in base a una visione sistemica della transizione dei trasporti. Si potrebbero quindi introdurre misure a sostegno delle infrastrutture di ricarica aziendale, così da facilitare gli operatori nell'adozione dei veicoli elettrici, sfruttare il potenziale di accumulo delle batterie (che per le grandi flotte è assolutamente rilevante, anche in termini di gestione della rete) e integrare l'infrastruttura di ricarica pubblica. Un ulteriore ambito di intervento potrebbe riguardare programmi di leasing sociale per veicoli a zero emissioni di seconda mano: questi non solo faciliterebbero l'accesso a una mobilità pulita ai consumatori con meno disponibilità economiche, ma potrebbero contribuire a preservare il valore residuo di tali veicoli. Infine, anche per affrontare la vulnerabilità legata ai trasporti, tali risorse potrebbero essere destinate a trasporto pubblico, car sharing, programmi di rottamazione e incentivi per la mobilità attiva.

3. Conclusioni

Il settore dei trasporti è il più emissivo, nelle nostre economie, e in Italia è significativamente indietro rispetto alle traiettorie di decarbonizzazione, così come agli altri comparti emissivi.

La proposta di revisione della tassazione delle flotte aziendali che T&E propone in questo briefing, ancorché specificamente calibrata sul caso italiano, non è di per sé innovativa; si tratta di politiche fiscali già adottate in altri Paesi, che anche grazie ai gettiti derivanti da leve fiscali "green" possono sostenere le loro industrie nazionali (non solo i trasporti) nella transizione, rendendole più resilienti e competitive nei mercati globali.

Una giusta regolazione della pressione fiscale sui comparti del settore trasporti permette non solo di correggere distorsioni di varia natura, ma anche di avviare il nostro sistema della mobilità a conseguire i diversi obiettivi previsti nella normativa europea. È importante chiarire che quelle che oggi sono da classificare come forme indirette di sussidio ad attività ambientalmente dannose, diverranno presto veri e propri costi climatici, ad esempio per l'estensione del sistema ETS ai trasporti su strada, o per le penalità (quantificabili in almeno 10 miliardi) che l'Italia è già in predicato di pagare per il mancato conseguimento degli obiettivi previsti con la Effort Sharing Regulation. Gli investimenti che la transizione richiede dovrebbero essere attentamente letti anche in questa chiave, in rapporto cioè ad altri tipi di costi ai quali il nostro paese potrebbe essere presto esposto.

C'è poi, dirimente, un tema di indipendenza energetica - quindi di riduzione dell'import di idrocarburi - che va attentamente messo a fuoco, soprattutto in riferimento alle tensioni geopolitiche internazionali e

all'instabilità che queste potrebbero determinare sui mercati energetici. L'Europa - ricordiamolo - spende [250 miliardi l'anno per l'import di petrolio](#), comprato spesso da potenze fortemente concorrenti. Promuovere l'elettrificazione della mobilità su strada vuol dire anche ridurre il fabbisogno primario di energia, in virtù della maggiore efficienza, a parità di mobilità.

T&E, infine, ritiene che il fattore emissivo debba essere integrato pienamente e assunto tra i parametri chiave che regolano la fiscalità, come del resto raccomandato dalle istituzioni europee e già previsto in quasi tutti gli ordinamenti degli stati membri. È la semplice applicazione, questa, di un principio di compensazione delle esternalità (Polluters Pays Principle); ma può essere anche un importante strumento di accelerazione della transizione, di sostegno al bilancio pubblico, di raccolta di risorse da investire in sviluppo e per mitigare gli impatti della transizione stessa, rendendola un percorso pienamente sostenibile anche da un punto di vista sociale.

Per ulteriori informazioni:

Esther Marchetti - Clean Transport Advocacy Manager

esther.marchetti@transportenvironment.org

Appendice metodologica e proposta T&E di revisione della fiscalità delle auto aziendali

1. Calcolo dei sussidi alle flotte aziendali

Per la metodologia utilizzata nel calcolo dei benefici generalmente concessi alle auto aziendali si rimanda al Capitolo 3 dello [studio](#) commissionato da T&E a ERM nel 2024.

Si segnala, invece, che per il calcolo delle agevolazioni fiscali sulle auto concesse come benefit in kind ai lavoratori, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) utilizza la metodologia contenuta nello studio di [Harding \(2014\)](#). In particolare, per l'Italia tale studio stima che il trattamento fiscale più favorevole per i dipendenti comporti, per l'anno 2012, un sussidio indiretto compreso tra un minimo di 1.231 milioni di euro e un massimo di 2.371 milioni di euro. Il MASE, anche per gli anni successivi, ha scelto di adottare in maniera prudenziale il valore minimo di tale stima.

2. Corporate Fleet Fiscal Policy Model

Per simulare l'impatto delle politiche fiscali sulle flotte aziendali, T&E ha commissionato alla società di consulenza RevNext un modello di Total Cost of Ownership (TCO) in grado di stimare gli output delle proposte di riforma fiscale per le flotte aziendali messe a punto da T&E, illustrate nelle seguenti tabelle.

Proposta di revisione della detraibilità dell'IVA

Attuale	Percentuale di detraibilità			
	Emissioni (g CO ₂ /km)	2026 uso strum/prom	2028 uso strum/prom	2030 uso strum/prom
100%/40%	0	100%/80%	100%/60%	100%/40%
100%/40%	1-49	100%/40%	80%/30%	60%/20%
100%/40%	>= 50	90%/30%	45%/15%	0%/0%

Proposta di revisione della tassazione dei BiK

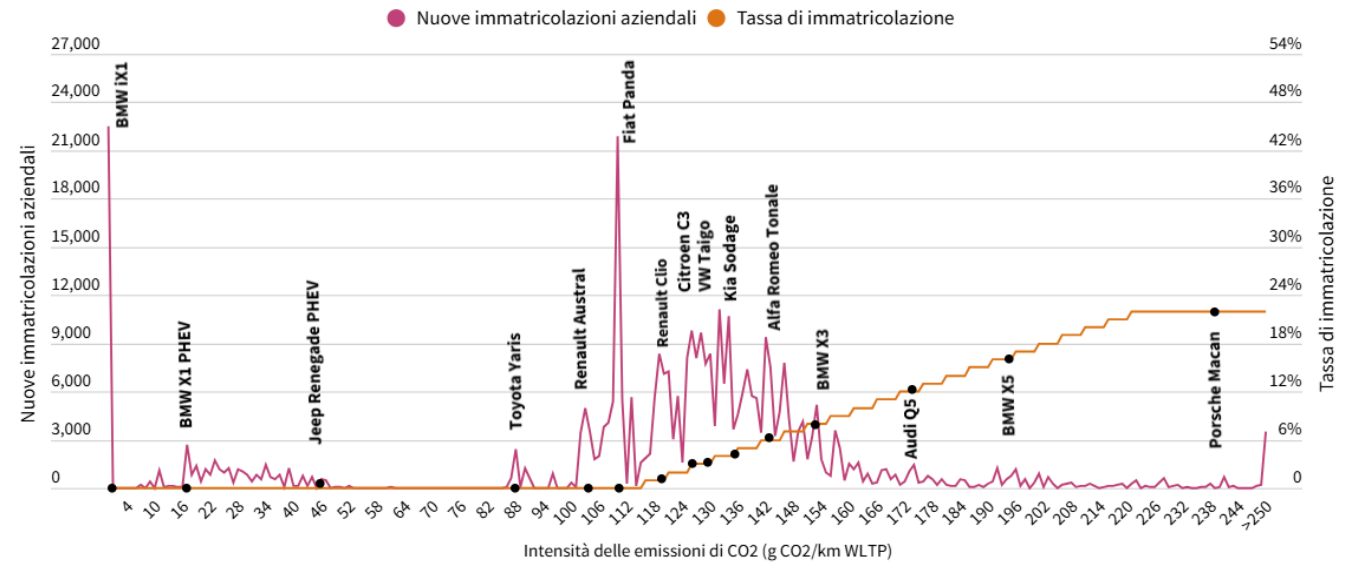
Attuale	Percentuale di tassazione			
	Emissioni (g CO ₂ /km)	2026	2028	2030
BEV 10%	0	5%	10%	25%
PHEV 20%	1-49	25%	35%	45%
ICE/Hybrid 50%	50-159	45%	60%	70%
	160-189	60%	70%	80%
	>=190	70%	80%	90%

Proposta revisione della deducibilità del costo del veicolo

Attuale	Percentuale di deducibilità del costo del veicolo		
	Emissioni (g CO ₂ /km)	Uso strumentale	Uso promiscuo
Uso strumentale 100% Agenti di commercio 80% Uso promiscuo 70% Auto in pool/liberi professionisti /partite IVA 20%	0	2026: 100% 2028: 100% 2030: 100%	2026: 90% 2028: 70% 2030: 50%
	1-49	2026: 80% 2028: 60% 2030: 40%	2026: 40% 2028: 30% 2030: 20%
	>=50	2026: 60% 2028: 30% 2030: 0%	2026: 30% 2028: 15% 2030: 0%

T&E propone di rimuovere la differenza tra agenti di commercio e auto in pool / liberi professionisti / partite IVA viene rimossa. Propone, inoltre, che il tetto di deducibilità venga fissato a 25.000€ al fine di rispecchiare il costo d’acquisto reale dei veicoli elettrici.

Proposta di revisione della tassa di immatricolazione



Fonte: Dataforce, 2025. Nuove immatricolazioni di autovetture aziendali 2024.



La proposta di T&E per l’Italia è l’introduzione di una tassazione sull’acquisto dell’auto con un malus a partire dai 95 g CO₂/km NEDC (116 g CO₂/km WLTP), ovvero il limite medio europeo in vigore per i produttori di auto secondo quanto previsto dal Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di CO₂ di auto e furgoni. Tale soglia di partenza del malus dovrebbe abbassarsi progressivamente negli anni seguendo



il modello adottato in altri paesi europei (Spagna, Malta, Finlandia, Irlanda, Islanda ed Austria). Pertanto, nella nostra proposta, i valori emissivi a cui è correlata l'imposta si abbassano ogni anno di 10 g CO₂/km.

Processo di modellizzazione

Il processo di modellizzazione può essere semplificato in quattro fasi distinte. La **prima fase**, che costituisce la base del modello, è il calcolo del TCO per ciascuna delle principali motorizzazioni (ICE, BEV, PHEV) e segmenti di auto (A-E, in base alle dimensioni). Le componenti del TCO incluse sono quelle tipiche di un modello di costo totale di possesso: costi di ammortamento, costi del carburante, costi di riparazione e manutenzione, costi assicurativi, tasse e incentivi. Questi calcoli mostrano la situazione attuale in Italia, evidenziando la differenza di TCO tra le diverse motorizzazioni all'interno dello stesso segmento di auto (ad esempio, nel segmento B, le PHEV costano in media il 10% in più rispetto alle ICE).

La **seconda fase** riguarda il comportamento degli attori coinvolti nella scelta delle auto aziendali a uso promiscuo (un sottoinsieme delle auto aziendali). La scelta del veicolo può infatti essere influenzata dal datore di lavoro (ad esempio dal fleet manager), dal dipendente o, più probabilmente, da una combinazione di entrambi (ad esempio, il fleet manager potrebbe preparare un elenco ristretto di veicoli tra cui il dipendente può scegliere). Il risultato del TCO dal punto di vista del datore di lavoro viene combinato con il calcolo del benefit in kind (BiK) dal punto di vista del dipendente (ovvero 70% TCO del datore di lavoro, 30% BiK del dipendente) per stimare quante persone sceglieranno una determinata auto aziendale.

La **terza fase** consiste nel calibrare i calcoli del TCO con i dati di vendita storici. Questa fase è necessaria per determinare come le differenze di TCO influenzano le decisioni di acquisto. Il risultato è una curva a S della diffusione tecnologica che mostra come i cambiamenti di costo del TCO determinano l'adozione di BEV o PHEV nel tempo, sulla base dei dati storici.

La **quarta fase** del modello consiste nel modificare le leve fiscali sulle flotte aziendali che influenzano il TCO, e misurare gli impatti di tali modifiche in termini di adozione di diverse motorizzazioni e segmenti di veicoli. Queste leve fiscali includono incentivi all'acquisto, tasse di immatricolazione, deducibilità del costo dei veicoli, detrazioni IVA e tassazione dei BiK. I risultati del modello includono il numero di auto immatricolate per motorizzazione e come quota di mercato, nonché la variazione associata delle emissioni di CO₂e al gettito pubblico. Le variazioni modellizzate coprono un periodo compreso tra il 2019 e il 2035. Il modello può quindi mostrare come le modifiche della fiscalità delle auto aziendali volte a incentivare modelli meno emissivi si traducano in una diffusione di tali veicoli, in un risparmio di CO₂e in costi (o risparmi) per il governo rispetto a uno scenario business as usual (BAU).