



Bruxelles, 5.3.2025  
COM(2025) 96 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,  
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E  
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Decarbonizzazione delle flotte aziendali**

## 1. INTRODUZIONE

L'industria automobilistica è un volano fondamentale della prosperità, dell'innovazione e della crescita europee. Come rileva il piano d'azione per il settore automobilistico, quest'ultimo è in piena transizione e si troverà ad affrontare nei prossimi anni cambiamenti strutturali di rapidità e portata senza precedenti, trainati dal passaggio sempre più veloce alla mobilità a zero emissioni e dall'integrazione crescente delle tecnologie digitali. I veicoli futuri saranno sempre più puliti, connessi e automatizzati. Le flotte aziendali sono al centro di tale transizione.

Attualmente sulle strade europee circolano quasi 290 milioni di veicoli, dei quali soltanto 6 milioni sono veicoli a zero emissioni. Le immatricolazioni di veicoli aziendali, ossia di veicoli acquistati da soggetti giuridici e non da persone fisiche, rappresentano circa il 60 % delle immatricolazioni di autovetture nell'UE. Nel caso di furgoni, autobus, pullman e autocarri, l'intero mercato è di fatto costituito da veicoli aziendali, in quanto pressoché nessun veicolo di questo tipo è immatricolato a nome di soggetti privati. Le misure adottate nel settore aziendale possono di conseguenza incidere positivamente sul mercato complessivo.

Le normative che stabiliscono norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i furgoni e per gli autocarri rappresentano una misura efficace sul lato dell'offerta e fissano obiettivi di riduzione delle emissioni progressivamente più elevati per i costruttori.

A partire dal 2035 le autovetture e i furgoni nuovi potranno essere immatricolati nell'UE soltanto se a emissioni zero<sup>1</sup>; per i veicoli pesanti, gli obiettivi sempre più rigorosi culminano in una riduzione del 90 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> a partire dal 2040, mentre tutti i nuovi autobus urbani dovranno essere a zero emissioni a partire dal 2035<sup>2</sup>. Tali misure dovrebbero ora essere integrate da uno stimolo adeguato alla domanda di veicoli a zero emissioni: in tale contesto il sostegno ai veicoli aziendali svolge quindi un ruolo fondamentale.

Accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali può andare a vantaggio dell'industria automobilistica europea e contribuire ad aumentarne la competitività e la resilienza in questo momento cruciale. Può inoltre contribuire a ridurre ulteriormente le emissioni dei trasporti in considerazione del chilometraggio più elevato percorso dai veicoli aziendali. I trasporti rappresentano un quarto delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE e contribuiscono in modo significativo all'inquinamento atmosferico. Nelle aree urbane, alcune delle quali hanno introdotto zone a basse emissioni sempre più rigorose, l'impatto dei veicoli a zero emissioni sul miglioramento della qualità dell'aria è decisamente marcato. Accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni comporta di conseguenza benefici collaterali per la riduzione dell'inquinamento e la salute dei nostri cittadini.

I costruttori di veicoli dell'UE detengono in genere quote di mercato più elevate per i veicoli aziendali, rispetto a quelli privati. Un'accelerazione della domanda di veicoli a zero emissioni per le flotte aziendali può contribuire a rilanciare la crescita e la competitività del settore automobilistico europeo, ridurre il costo operativo complessivo per i gestori di tali flotte nel corso dell'intera durata di vita del veicolo e aiutare i consumatori migliorando l'offerta sul mercato di autovetture di seconda mano, riducendo in tal modo i costi dei veicoli a zero emissioni.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2019/631.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2019/1242.

Un'azione di questo tipo può pertanto offrire un contributo importante al piano d'azione industriale per il settore automobilistico, contribuendo nel contempo anche agli obiettivi del patto per l'industria pulita, del Green Deal europeo e della bussola per la competitività.

Qualsiasi misura dovrebbe tenere conto della riduzione rapida ed efficiente sotto il profilo dei costi delle emissioni, nonché delle dimensioni e delle sfide territoriali nelle regioni meno sviluppate e nelle zone (sub)urbane, rurali o remote, comprese eventuali lacune nelle infrastrutture (di ricarica).

La presente comunicazione illustra una panoramica del mercato per le società e i veicoli considerati come parti di flotte aziendali e delle sfide, delle opportunità e delle buone prassi che li riguardano e possono contribuire ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali al fine di conseguire l'obiettivo di azzeramento delle emissioni entro il 2035. Contempla inoltre azioni che gli Stati membri possono intraprendere già oggi per aumentarne la diffusione in vista della proposta legislativa su cui la Commissione sta lavorando e che dovrebbe essere adottata entro la fine dell'anno. Può inoltre fungere da modello e da esempio di buone prassi per i paesi del vicinato e i paesi partner.

## 2. COSA SONO LE FLOTTE AZIENDALI?

I mercati delle flotte aziendali, i soggetti che vi operano e i loro modelli imprenditoriali sono contraddistinti da notevole eterogeneità. A seconda del segmento di mercato, gli operatori del mercato possono avere dimensioni molto grandi e gestire migliaia di veicoli, oppure avere dimensioni molto piccole e gestire soltanto pochi veicoli. Numerosi soggetti sono piccole e medie imprese (PMI). Allo stesso tempo, tuttavia, poche grandi imprese da sole controllano la maggior parte delle operazioni di leasing, che sono responsabili della grande maggioranza delle immatricolazioni di veicoli aziendali.

Attualmente la legislazione dell'UE non contiene una definizione di "flotta aziendale". Ai fini della presente comunicazione, tutti i veicoli immatricolati da una persona giuridica (e non da una persona fisica) sono considerati veicoli aziendali<sup>3</sup>. Di conseguenza le flotte aziendali potrebbero essere suddivise in cinque grandi categorie, comprendenti autovetture, furgoni e veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman):

- **autovetture aziendali** – veicoli forniti da un datore di lavoro a un lavoratore come contributo in natura; la loro quota sul totale del parco veicoli varia notevolmente da uno Stato membro all'altro in ragione delle differenze in termini di trattamento fiscale di tali veicoli e di norme e condizioni generali in materia di occupazione. In numerosi casi, le autovetture sono acquistate mediante leasing;
- **leasing** – società che concedono in locazione finanziaria autovetture ad altre società (grandi imprese e PMI) e privati, e furgoni ad altre società. Questa categoria si sovrappone ad alcune delle altre, in quanto, ad esempio, le autovetture aziendali e i veicoli utilizzati nelle flotte effettive sono spesso acquistati mediante leasing;
- **noleggio** – società che noleggiavano autovetture ad altre società o a privati. Mentre il noleggio di autovetture avviene per lo più per fini turistici o aziendali, il noleggio di furgoni offre in generale alle società un'opzione per la logistica e la mobilità;

---

<sup>3</sup> Fatta eccezione tra l'altro per ambulanze, autopompe, ecc.

- **flotte effettive** – veicoli immatricolati dalle società e utilizzati per le proprie attività commerciali; comprendono diversi tipi di veicoli, soggetti e giustificazioni economiche, quali:
  - flotte di autovetture per servizi di mobilità urbana – taxi, trasporto a chiamata, car sharing, escluso il trasporto pubblico di linea;
  - grandi flotte di furgoni per la logistica – flotte per le consegne dell'ultimo miglio e urbane gestite da servizi postali, commercio elettronico, grandi rivenditori al dettaglio, ecc.;
  - autovetture e furgoni di servizio – veicoli utilizzati per trasportare personale e attrezzature, nonché per fornire servizi gestiti, ad esempio, da società di ingegneria o di telecomunicazioni per i loro lavori di riparazione o veicoli individuali immatricolati da fornitori di servizi;
  - autobus e pullman – immatricolati quasi esclusivamente da soggetti giuridici, compresi gli autobus urbani utilizzati principalmente da autorità ed enti pubblici soggetti alle norme in materia di appalti pubblici e agli obiettivi obbligatori per i veicoli a zero emissioni ai sensi della direttiva sui veicoli puliti, mentre i pullman sono gestiti tanto da enti pubblici quanto da enti commerciali dato che effettuano trasporti pubblici di linea periurbani e interurbani, trasporti interurbani di passeggeri a lunga distanza e servizi turistici;
  - autocarri – registrati quasi esclusivamente da soggetti giuridici tra cui figurano sia grandi imprese logistiche, acquirenti di merci e altri soggetti che gestiscono flotte costituite da centinaia di autocarri sia microimprese e PMI che gestiscono un unico autocarro;
- **veicoli immatricolati dai costruttori stessi** – veicoli da salone e di prova; a differenza di altri tipi di flotte aziendali, questi veicoli sono influenzati più direttamente dalle tendenze generali del mercato (comprese le vendite private) piuttosto che da altri fattori specifici.

### 3. PERCHÉ È NECESSARIO INTERVENIRE?

Le norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni nonché per i veicoli pesanti prevedono un aumento graduale delle immatricolazioni di veicoli a zero emissioni. Le vendite di veicoli elettrici a batteria nell'UE hanno registrato un aumento costante fino all'inizio del 2024. Nel 2023 la quota di nuove vendite di autovetture elettriche a batteria ha raggiunto il 14,6 %. Tale risultato è stato stimolato da una maggiore consapevolezza ambientale, dall'ampliamento delle gamme di modelli e dagli incentivi governativi.

Tuttavia la curva di crescita necessaria per conformarsi alle norme in materia di CO<sub>2</sub> entro il 2030 è ripida. Nel 2024 si è registrato un lieve calo delle vendite, con una diminuzione di un punto percentuale (13,6%) delle quote di immatricolazione delle autovetture elettriche sul mercato dell'UE. Il mercato di altri veicoli a zero emissioni, quali i veicoli a idrogeno con pile a combustibile, è ancora in una fase iniziale.

Diversi fattori possono spiegare gli sviluppi del mercato nel 2024. Ad esempio, alla fine del 2023 è stata interrotta l'erogazione di sovvenzioni in alcuni dei principali mercati. Un altro

fattore è probabilmente costituito dalle difficoltà generali riscontrate nelle vendite nel settore automobilistico, dovute a un contesto economico difficile nell'UE.

In tale contesto, le immatricolazioni di veicoli aziendali svolgono un ruolo importante, essendo responsabili di circa il 60 % di tutte le immatricolazioni di autovetture nuove nell'UE. I gestori delle flotte, e in particolare quelle di dimensioni maggiori, si trovano spesso in una posizione migliore per negoziare i prezzi per l'acquisto di veicoli e possono altresì beneficiare di vari incentivi fiscali, quali norme favorevoli in materia di ammortamento fiscale, detrazione dell'IVA o un trattamento favorevole in termini di prestazioni in natura. Questo è il caso, ad esempio, del leasing delle autovetture: si tratta di un mercato consolidato, dominato da un numero relativamente esiguo di grandi operatori responsabili di circa 3 milioni di immatricolazioni di veicoli nuovi ogni anno (circa il 30 % delle vendite di autovetture nuove)<sup>4</sup>.

I dati<sup>5</sup> disponibili suggeriscono, tuttavia, che tale potenziale non è pienamente attivato a livello medio nell'UE: negli ultimi anni la quota di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali ha perso terreno rispetto a quella rilevata nelle vendite ai privati. Le rispettive quote per il 2023 erano pari al 12,3 % per le imprese, rispetto al 14,1 % nel settore privato; tale divario si è leggermente ridotto nel 2024, passando al 12,4 % rispetto al 13,8 %.

Nel 2024 il numero di veicoli commerciali leggeri (furgoni), autobus, pullman e autocarri a zero emissioni in tutta l'UE ha continuato a salire costantemente rispetto al 2023, ma in maniera disomogenea. Le vendite di furgoni sono aumentate complessivamente e i furgoni a zero emissioni hanno fatto registrare una quota del 6,1 % delle immatricolazioni nuove. Anche il segmento degli autobus e dei pullman ha continuato a registrare una tendenza al rialzo, con un aumento complessivo delle vendite e il 18,5 % di tutte le immatricolazioni rappresentato da autobus elettrici, ossia più di un terzo dei nuovi autobus urbani. Sebbene nel complesso si tratti di un mercato ancora molto esiguo, le nuove vendite di autocarri a zero emissioni hanno registrato una crescita pari a circa il 10 % rispetto ai livelli del 2023 e una quota di immatricolazioni del 2,3 % delle vendite di autocarri nuovi.

Se si considerano i mercati dei singoli Stati membri, si rilevano variazioni notevoli nella quota di immatricolazioni di veicoli a zero emissioni, anche in ragione delle flotte aziendali: ad esempio, in Germania le vendite di autovetture elettriche a batteria sono diminuite del 27 % nel 2024, mentre il Belgio ha registrato un aumento del 37 %, e quest'ultima tendenza del mercato è in gran parte trainata dalle flotte aziendali a seguito di modifiche del regime di tassazione nazionale. Ciò sottolinea la necessità di esaminare tutti i fattori che influenzano le decisioni dei gestori di flotte aziendali relative all'acquisto di veicoli a zero emissioni, tra cui la disponibilità di modelli, il prezzo dei modelli, la disponibilità di infrastrutture di ricarica, la tassazione nazionale, altri incentivi fiscali e non fiscali (ad esempio diritti di accesso a zone urbane) e altri requisiti normativi. Ad esempio, nel caso delle flotte effettive, i requisiti operativi (ad esempio necessità di utilizzare i veicoli per molte ore e su lunghe distanze a fronte di un tempo limitato di ricarica), la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica dedicata e condizioni specifiche quali la necessità di accedere a zone a basse emissioni o di rispettare gli obblighi di ottenere una licenza rappresentano spesso i fattori principali che determinano la scelta del veicolo da utilizzare.

#### **4. SFIDE E OPPORTUNITÀ**

---

<sup>4</sup> Esiste un certo grado di sovrapposizione tra questa e altre categorie di flotte aziendali, in quanto, ad esempio, l'acquisto di autovetture aziendali o destinate a flotte effettive avviene spesso ricorrendo al leasing.

<sup>5</sup> Dataforce (2024).

Al fine di procedere con le azioni adeguate per promuovere la diffusione di veicoli a zero emissioni in vista del 2035, è importante tenere conto del fatto che le **sfide** per le flotte aziendali decarbonizzate variano a seconda dei casi d'uso e delle loro caratteristiche.

I **gestori di flotte in leasing** includono sempre più veicoli a zero emissioni nel proprio parco veicoli. Tuttavia, secondo il settore, il lento cambiamento delle preferenze dei clienti e le preoccupazioni percepite in merito a un'esperienza di ricarica priva di problemi impediscono un passaggio più rapido a veicoli a zero emissioni. I gestori di flotte in leasing fanno inoltre riferimento a prezzi di acquisto elevati e incertezze circa il valore residuo dei veicoli a zero emissioni e la relativa domanda sul mercato dell'usato, aspetti questi che possono incidere sulla valutazione dei rischi delle società. Tali gestori sottolineano inoltre gli incentivi forniti dal trattamento fiscale dei veicoli in leasing, che in numerose occasioni favoriscono ancora l'acquisto di un veicolo convenzionale.

I **gestori di flotte per il noleggio** menzionano problemi persistenti legati all'offerta di veicoli a zero emissioni a noleggio in grandi quantitativi. Tali gestori indicano che detta circostanza è dovuta alla mancanza di interesse da parte dei clienti, in particolare per quanto riguarda il noleggio a breve termine, alle incertezze circa il valore residuo e alla domanda dei clienti di veicoli di seconda mano a zero emissioni, oltre che alla generale mancanza di infrastrutture adeguate di ricarica rapida presso i poli di noleggio, ad esempio negli aeroporti e in altri nodi di mobilità.

Le preferenze dei clienti, la disponibilità del modello e il prezzo, le preoccupazioni in merito alle infrastrutture di ricarica e al trattamento fiscale dei veicoli, nonché le incertezze circa la domanda sul mercato dell'usato sono tra i fattori principali che influenzano la scelta dei veicoli anche per il **noleggio e il leasing di furgoni**.

Gli **autocarri** a zero emissioni presentano un costo di acquisto notevolmente più elevato rispetto a quelli convenzionali; la disponibilità di infrastrutture di ricarica rapida sta crescendo celermente, ma gli operatori spesso esitano ancora a passare alle opzioni elettriche, in particolare per le operazioni a lungo raggio. I gestori di autocarri devono essere in grado di installare infrastrutture di ricarica presso il loro deposito, al fine di avere accesso a infrastrutture che consentano una ricarica sufficiente compatibile con le esigenze operative degli autocarri durante le pause obbligatorie. L'età media dei camion nell'UE è di circa 14 anni e di norma il primo proprietario gestisce l'autocarro per 5 anni. Il mercato dell'usato per gli autocarri presenta dimensioni pari circa al doppio del mercato degli autocarri nuovi, con una dinamica evidente di primo utilizzo nell'Europa settentrionale e occidentale, mentre la seconda o terza vita riguarda utenti nell'Europa meridionale e orientale.

La struttura consolidata dei soggetti del **settore del leasing di autovetture** e le sue notevoli sovrapposizioni con altri tipi di flotte aziendali renderebbero le iniziative mirate alle autovetture a zero emissioni in leasing relativamente semplici da attuare e, potenzialmente, estremamente efficaci. Il leasing può altresì rappresentare un'opportunità significativa per superare l'ostacolo rappresentato dai costi di acquisto elevati che impediscono l'accesso a tali veicoli da parte di utenti a basso reddito e può sostenere un ampio mercato dell'usato.

Le **autovetture utilizzate per il noleggio a breve termine** sono solitamente tra le più rapide a raggiungere il mercato dell'usato, spesso nell'arco di uno o due anni. Ciò offre l'opportunità di aumentare rapidamente la disponibilità di veicoli a zero emissioni sul mercato dell'usato attraverso iniziative incentrate su tale tipo di flotte aziendali, in particolare se accompagnate da misure di sostegno all'acquisto di veicoli a zero emissioni usati. L'aumento dell'offerta di opzioni di autovetture a zero emissioni a noleggio offrirebbe vantaggi significativi in termini di riduzione delle emissioni, dato il loro elevato chilometraggio annuo.

Un passaggio più rapido a **furgoni** a zero emissioni **a noleggio o in leasing** rappresenterebbe un'opportunità per superare l'elevato costo iniziale di acquisto dei furgoni elettrici e consentire la decarbonizzazione delle operazioni di trasporto di numerose piccole e medie imprese. Dato il chilometraggio annuo relativamente elevato di questo tipo di veicoli, un passaggio più rapido ai veicoli a zero emissioni apporterebbe altresì benefici significativi in termini di riduzione delle emissioni.

In generale, per le **autovetture aziendali**, il trattamento fiscale costituisce la leva principale che determina la scelta dei veicoli, offrendo un'opportunità significativa per accelerare il passaggio a veicoli a zero emissioni attraverso interventi fiscali.

Le flotte aziendali, che consentono l'aggregazione e presentano in genere un comportamento di ricarica prevedibile, sono estremamente rilevanti per le funzionalità di ricarica bidirezionale. Reimmettendo l'energia elettrica nella rete, la funzionalità *vehicle-to-grid* (V2G – da veicolo a rete) genererà redditi da tali servizi di flessibilità.

## 5. BUONE PRASSI E PRIORITÀ DI INTERVENTO

Nel 2024 la Commissione ha condotto una consultazione pubblica aperta sul tema "Rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali"<sup>6</sup>, nella quale erano contemplati autovetture, furgoni, autocarri e pullman. Sono pervenute 267 risposte da vari portatori di interessi, principalmente imprese e associazioni di imprese (72 % delle risposte), seguite da organizzazioni non governative (ONG) (11 %), cittadini (9 %) e autorità pubbliche (3 %). Da tali risposte è emerso un consenso evidente sull'auspicabilità di una penetrazione più rapida dei veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali. La consultazione pubblica aperta ha inoltre confermato l'opinione secondo cui una quota maggiore di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali sarebbe vantaggiosa in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di creazione di mercati di autovetture di seconda mano, migliorando l'accessibilità economica dei veicoli a zero emissioni. Da tale consultazione sono tuttavia emersi problemi e sfide persistenti, tra cui l'aumento dei costi di acquisto, i rischi connessi al valore residuo e la mancanza di disponibilità di veicoli (per lo più pesanti).

Dalla consultazione è emerso in maniera evidente che i costi (acquisto, costi operativi e costo totale di proprietà) stanno definendo le decisioni di acquisto dei gestori di flotte aziendali. Il trattamento fiscale (per quanto riguarda l'imposta sul reddito e quella sulle società, nonché la tassa di immatricolazione dei veicoli, la tassa annuale di circolazione dei veicoli e il trattamento fiscale di veicoli specifici, ad esempio le autovetture aziendali come prestazioni in natura) è stato diffusamente considerato un fattore chiave per tutti i tipi di flotte. Le misure di bilancio sono state costantemente individuate quale modalità più efficace per realizzare più rapidamente il passaggio in questione, nell'ambito di tutti i tipi di flotte aziendali.

### **Esempio di buone prassi – Adeguamenti del regime fiscale**

Un esempio di come il regime fiscale possa essere adeguato per aumentare la quota di veicoli aziendali a zero emissioni è dato dal Belgio, che ha riformato il proprio regime per le autovetture aziendali a partire dal 2021 al fine di promuovere l'adozione di veicoli a zero

<sup>6</sup> [Dì la tua – Rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali.](#)

emissioni e ridurre i vantaggi fiscali per i veicoli con motore a combustione interna tradizionale e i veicoli ibridi elettrici ricaricabili (PHEV – *plug-in hybrid electric vehicle*)<sup>7</sup>. Le leve principali sono state:

- le modifiche della deducibilità fiscale dei costi dei veicoli, che hanno limitato progressivamente la deducibilità di tutti i costi per i veicoli non a zero emissioni, acquistati tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2025, al fine di raggiungere un'aliquota pari allo 0 % entro il 2028, e ridotto al 50 % la deducibilità delle spese per il carburante (benzina o diesel) relative ai carburanti utilizzati nei PHEV acquistati a partire dal 2023, mantenendo invece la deducibilità al 100 % per i veicoli a zero emissioni e per l'utilizzo di energia elettrica;
- la modifica dei valori di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> utilizzati ai fini del calcolo della prestazione in natura imponibile per l'uso privato delle autovetture aziendali al fine di rispecchiare la diminuzione delle emissioni medie delle autovetture di nuova immatricolazione in Belgio.

Sebbene la riforma sia in fase di graduale introduzione, dal 2024 le vendite di veicoli a zero emissioni in Belgio sono aumentate drasticamente, risultando pressoché triplicate nel corso di due anni e facendo del paese il terzo mercato più importante in Europa per i veicoli a zero emissioni, in termini di vendite totali. Negli ultimi tre anni le infrastrutture di ricarica sono cresciute in misura massiccia in Belgio, persino più rapidamente delle vendite di veicoli, pressoché decuplicando la capacità di ricarica rapida. **L'esempio belga mostra che un'attenzione mirata alla modifica delle misure fiscali esistenti può incidere significativamente sul mercato complessivo.**

Taluni Stati membri hanno introdotto misure di ammortamento accelerate come incentivo per l'acquisto di veicoli elettrici. Uno dei buoni esempi è costituito dalla Spagna, dove i veicoli puliti di recente acquisto e le stazioni di ricarica per tali veicoli possono essere ammortizzati liberamente<sup>8</sup> se utilizzati per attività economiche. L'ammortamento libero è possibile per gli esercizi fiscali aventi inizio il 1° gennaio 2024 o in data successiva e si applica ai nuovi investimenti avviati negli esercizi fiscali che iniziano nel 2024 e nel 2025<sup>9</sup>.

Un altro esempio è costituito dalla Cechia, dove i veicoli puliti acquistati e messi in servizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2028 possono essere ammortizzati in due anni. L'ammortamento è limitato al 60 % del prezzo di acquisizione nei primi 12 mesi e a fino al 40 % per i 12 mesi successivi<sup>10</sup>.

Gli esiti della consultazione pubblica aperta sono coerenti con le informazioni e le analisi di mercato disponibili, le quali dimostrano che i regimi di tassazione dei veicoli aziendali hanno un impatto notevole. L'esperienza dimostra che le revisioni del quadro fiscale volte a garantire condizioni più eque o favorevoli per i veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali, o l'introduzione di altri incentivi, quali i regimi bonus-malus/malus che offrono un

---

<sup>7</sup> [La Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité](#) è entrata ufficialmente in vigore nel gennaio 2023.

<sup>8</sup> Nel 2023 i veicoli elettrici di nuova acquisizione potevano beneficiare di un ammortamento accelerato, secondo un'aliquota doppia rispetto a quella standard.

<sup>9</sup> Spagna, *Real Decreto-ley 4/2024*.

<sup>10</sup> Articolo 30a, primo comma, della legge ceca n. 586/1992 Sb., sulle imposte sul reddito, come modificata.

trattamento più favorevole ai veicoli con emissioni inferiori rispetto a quelli con emissioni più elevate, possono determinare un'impennata delle immatricolazioni di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi.

Inoltre dalla consultazione è emerso che i regimi di sostegno e gli incentivi operativi speciali (esenzioni dalle restrizioni agli accessi, tariffazione stradale, condizioni di pedaggio o parcheggio, nonché regimi di leasing sociale, compreso un "Ecoscore", ecc.) sono risultati efficaci, in particolare per le flotte per il noleggio e in leasing, le grandi flotte per la logistica, le flotte per la mobilità urbana e le autovetture aziendali.

### **Esempi di buone prassi – Normative in materia di taxi per i veicoli a zero emissioni**

Vi sono diversi esempi in Europa, nel contesto dei quali le autorità comunali o regionali hanno adottato normative specifiche che impongono alle flotte di taxi di effettuare operazioni a zero emissioni per allinearsi ai loro piani per il clima e la qualità dell'aria.

Amburgo ha fissato un obiettivo specifico per le operazioni dei taxi: i taxi di nuova immatricolazione dovrebbero essere sempre più veicoli a zero emissioni, affinché entro il 2030 l'intera flotta di taxi attivo ad Amburgo segua tale modello. Ciò avverrà principalmente attraverso il processo di rilascio delle licenze, in base al quale i gestori di taxi dovranno dimostrare la conformità prima di ricevere o rinnovare le loro licenze di esercizio. Amburgo sta inoltre fornendo sostegno finanziario, ad esempio sovvenzioni per l'acquisto di veicoli a zero emissioni e l'installazione di infrastrutture di ricarica o di rifornimento di idrogeno adeguate.

Ad Amsterdam, secondo le previsioni, tutti i taxi che operano nelle zone soggette a restrizioni del centro città dovrebbero essere veicoli a zero emissioni entro il 2025 e, dopo tale data, saranno concesse nuove licenze per taxi soltanto a veicoli a zero emissioni. Entro il 2030 la città intende estendere tale obbligo a tutti i taxi che operano nell'intero comune. Al fine di agevolare la transizione dei gestori di taxi, l'amministrazione locale offre sovvenzioni e altre forme di sostegno, adoperandosi nel contempo per creare una solida infrastruttura di ricarica e rifornimento, prestando particolare attenzione all'espansione dei punti di ricarica rapida presso siti ad alta domanda quali la stazione centrale di Amsterdam e l'aeroporto di Schiphol.

Dalla consultazione è emerso altresì che la disponibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento costituisce un fattore d'influenza determinante. Anche se gli obiettivi obbligatori stabiliti nel regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>11</sup> garantiranno una copertura sufficiente in tutti gli Stati membri, in particolare lungo la rete TEN-T, l'ubicazione, il numero e la potenza di uscita esatti dei singoli punti di ricarica in luoghi specifici saranno determinati a livello locale.

La disponibilità del numero e del tipo adeguati di punti di ricarica presso alcuni di questi luoghi sarà fondamentale per soddisfare le esigenze specifiche di determinati tipi di flotte aziendali; ad esempio, le flotte di taxi e veicoli per il trasporto a chiamata dipendono da punti di ricarica accessibili al pubblico nelle zone urbane in cui operano, mentre le flotte dei noleggi che operano presso aeroporti necessitano spesso di un'apposita infrastruttura di ricarica, ma dipendono dall'aeroporto per la realizzazione della stessa. Di contro, talune flotte, quali quelle

<sup>11</sup> Regolamento (UE) 2023/1804.

di autobus per il trasporto pubblico, tendono a fare affidamento esclusivamente sulle proprie infrastrutture apposite presso i depositi, o sulla ricarica occasionale presso le fermate.

Gli autocarri utilizzano la ricarica presso i depositi come opzione principale, ma soprattutto per le operazioni a lungo raggio hanno bisogno di avere accesso a infrastrutture di ricarica sufficientemente rapida per soddisfare le loro esigenze operative, ricaricando i veicoli durante le pause obbligatorie. Come annunciato nel piano d'azione per il settore automobilistico, la Commissione lavorerà a un'iniziativa relativa ai corridoi puliti europei al fine di accelerare la realizzazione di poli di ricarica per veicoli pesanti lungo i principali corridoi logistici della rete TEN-T, quali infrastrutture critiche, razionalizzando le procedure di rilascio di autorizzazioni e mobilitando finanziamenti per ridurre i rischi degli investimenti, creando collegamenti con le disposizioni relative a settori prioritari specifici della rete a norma della direttiva sulle energie rinnovabili. L'iniziativa riunirà i gestori di flotte, i gestori dei punti di ricarica, i gestori delle reti dell'energia elettrica e le autorità pubbliche, se del caso, nel contesto del rispettivo corridoio TEN-T e fungerà quindi da piattaforma utile tanto per le attività di sensibilizzazione in merito alle esigenze di tutti i soggetti coinvolti quanto per creare fiducia tra i gestori di flotte aziendali in merito alla fattibilità di operazioni a più lunga distanza senza soluzione di continuità.

#### **Esempi di buone prassi – Punti di ricarica presso gli aeroporti**

L'aeroporto di Zaventem, a Bruxelles, ha realizzato 750 punti di ricarica dedicati ai passeggeri e al personale nelle proprie zone di parcheggio. La realizzazione di diverse centinaia di punti di ricarica supplementari presso gli aeroporti di Parigi (Orly e Charles de Gaulle) è stata annunciata entro la fine del 2025 e riguarderà oltre 600 punti di ricarica lenta nelle zone di parcheggio pubbliche, nonché punti di ricarica rapida volti a soddisfare le esigenze delle società di noleggio e dei conducenti di taxi, come pure caricabatterie ultraveloci disponibili per utenti diversi. La messa a disposizione di opzioni di ricarica sufficientemente rapida per le flotte di autovetture a noleggio e i taxi presso luoghi quali aeroporti o altri nodi di mobilità è fondamentale al fine di consentire la transizione di questo tipo di flotte verso i veicoli elettrici, che può a sua volta contribuire a rendere più sostenibile il funzionamento complessivo degli aeroporti.

#### **Esempi di buone prassi – Elettrificazione delle isole in Grecia**

Stampalia, un'isola greca dell'Egeo meridionale, sta attuando una trasformazione pionieristica al fine di diventare un'isola intelligente e sostenibile (iniziativa "Smart & Sustainable Island") attraverso un'ambiziosa collaborazione tra il governo greco e il gruppo Volkswagen. Avviato nel 2020 e attuato a partire dall'inizio del 2021, il progetto pilota mira a sostituire il parco veicoli convenzionale dell'isola con veicoli elettrici, introducendo in parallelo monopattini elettrici, biciclette elettriche e un nuovo servizio di car pooling su richiesta che si avvale di veicoli elettrici. Si sta registrando un'espansione notevole delle infrastrutture di ricarica, una volta scarse, e si sta provvedendo nel contempo alla costruzione di parchi solari con l'obiettivo di fornire energia pulita al numero crescente di veicoli elettrici. L'iniziativa ha suscitato una notevole attenzione, dimostrando come le isole più piccole, che dipendono dal diesel, possono passare alle energie rinnovabili e a una mobilità neutra in termini di emissioni di carbonio. Le iniziative in corso a Stampalia ne evidenziano la transizione verso un turismo sostenibile, offrendo un esempio in un contesto reale di come la mobilità elettrica, le energie rinnovabili e i trasporti pubblici modernizzati possano creare una destinazione di viaggio a basso impatto e orientata al futuro.

## 6. COSA SI PUÒ FARE OGGI?

Il mercato automobilistico necessita attualmente di un rafforzamento della domanda. Esistono diverse azioni che possono essere già oggi intraprese da soggetti diversi a livello europeo, nazionale, regionale e locale al fine di accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali. Tali azioni integreranno e anticiperanno la proposta legislativa che la Commissione sta preparando per la fine del 2025 e che sarà volta ad esaminare tutte le opzioni strategiche per aumentare la diffusione dei veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali.

### 6.1. Rendere i veicoli a zero emissioni più attraenti attraverso la politica di bilancio

Attualmente gli Stati membri sostengono il mercato delle autovetture aziendali con oltre 40 miliardi di EUR l'anno attraverso sovvenzioni o trattamenti fiscali (riduzioni o esenzioni dalla tassa di immatricolazione, dalla tassa annuale di circolazione dei veicoli, ecc.); la maggior parte di tale importo è utilizzata a favore di veicoli convenzionali<sup>12</sup>. Sebbene la situazione vari da uno Stato membro all'altro, con un sostegno statale che raggiunge importi sostanziali come ad esempio fino a 16 miliardi di EUR l'anno in Italia, alcuni elementi di sostegno sono prevalenti nella maggior parte degli Stati membri.

Attualmente esistono sovvenzioni e regimi fiscali che non sostengono il passaggio delle flotte aziendali a veicoli a zero emissioni in non pochi Stati membri: in taluni di essi le imposte o le agevolazioni fiscali sono simili, di conseguenza il prezzo di acquisto più elevato disincentiva i veicoli a zero emissioni, mentre in altri Stati membri si applicano agevolazioni fiscali più elevate a favore dell'acquisto e dell'utilizzo di un veicolo convenzionale.

La modifica di tali regimi fiscali può svolgere un ruolo rapido e decisivo nella transizione verso veicoli a zero emissioni delle flotte aziendali, in quanto il trattamento fiscale dei diversi veicoli è uno dei fattori principali che influenzano le scelte dei gestori. Tale modifica può potenzialmente offrire il vantaggio di comportare minori incidenze sul bilancio pubblico rispetto alle sovvenzioni dirette all'acquisto, in quanto ciò potrebbe comportare un uso più mirato delle disposizioni fiscali esistenti a favore dei veicoli a zero emissioni.

È opportuno intervenire per rendere i regimi più favorevoli alle opzioni a zero emissioni, riducendo i benefici comparativi per i veicoli convenzionali o migliorando il trattamento dei veicoli a zero emissioni. I vantaggi di modifiche mirate del trattamento fiscale dei veicoli aziendali convenzionali sono estremamente evidenti in Belgio, come illustrato nell'esempio di cui sopra. Tale risultato può essere conseguito anche nel settore dell'IVA, modificando la direttiva IVA al fine di ridurre il diritto alla detrazione dell'IVA a monte per i veicoli convenzionali. In sede di revisione di tali misure, è importante includere criteri volti a salvaguardare la resilienza e la sostenibilità delle catene di approvvigionamento, quali ad esempio le norme di origine, la circolarità e i criteri di sostenibilità, come descritto nel piano d'azione per il settore automobilistico.

In tale contesto, la Commissione ricorda inoltre che le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato offrono agli Stati membri ampie e flessibili opportunità per sostenere le attività che contribuiscono alla diffusione di veicoli a zero emissioni, anche riducendo le imposte per l'acquisto o il leasing di tali veicoli, nonché sostenendo le necessarie infrastrutture di ricarica e rifornimento. La Commissione incoraggia pertanto gli Stati membri a sfruttare tali opportunità.

---

<sup>12</sup> [Company car fossil fuel subsidies in Europe](#), T&E 2024.

Le misure fiscali in questione potrebbero essere integrate da un uso esteso delle opzioni messe a disposizione dalla direttiva Eurobollo, ai sensi della quale si potrebbe fare ricorso a strumenti di riscossione dei diritti per l'utilizzo della rete stradale, nell'ambito dei quali potrebbero essere previste esenzioni per i veicoli a zero emissioni. Inoltre entrate quali i pedaggi stradali o la tariffazione stradale potrebbero essere impiegate al fine di sostenere la decarbonizzazione del settore del trasporto su strada, anche attraverso investimenti nelle infrastrutture di ricarica. Ciò è ulteriormente descritto nel piano d'azione per il settore automobilistico.

*Quando le autorità pubbliche dispongono di misure che favoriscono la fornitura di autovetture aziendali (ad esempio attraverso la tassazione), la Commissione le invita a garantire che tali misure siano formulate in modo tale da incentivare la scelta di veicoli a zero emissioni rispetto a quelli convenzionali così come ad assicurare che siano inclusi criteri volti a garantire la sostenibilità e la resilienza delle catene di approvvigionamento europee, in linea con il piano d'azione per il settore automobilistico. La Commissione incoraggia inoltre le autorità pubbliche a prendere in considerazione misure analoghe anche per altri tipi di flotte aziendali e a utilizzare parte delle entrate provenienti dagli strumenti di riscossione dei diritti per l'utilizzo della rete stradale a favore delle infrastrutture di sostegno pubblico per la ricarica e il rifornimento. Nell'ambito della propria iniziativa sull'IVA verde, prevista per il 2026, la Commissione valuterà inoltre la possibilità di eliminare progressivamente la detrazione dell'IVA relativa ai veicoli convenzionali.*

## **6.2. Possibilità a livello locale con le flotte per i servizi di mobilità urbana**

Le flotte per i servizi di mobilità urbana, quali taxi, trasporto a chiamata e car sharing, rappresentano un altro tipo di flotte aziendali aventi un forte legame con la mobilità locale e urbana. In genere operano sulla base di licenze concesse a livello locale, che stabiliscono le condizioni per il loro esercizio. Numerosi gestori di tali tipi di flotte hanno espresso l'intenzione di svolgere un ruolo positivo nella decarbonizzazione del trasporto su strada. In ragione del loro modello imprenditoriale, del loro settore di attività e delle loro esigenze operative, la scelta di passare a veicoli a zero emissioni dipende fortemente da condizioni stabilite direttamente o indirettamente dalle autorità locali.

In particolare è spesso menzionato come un fattore chiave l'accesso a infrastrutture di ricarica che soddisfino le esigenze operative delle flotte per la mobilità urbana. Detto aspetto può assumere la forma sia di punti di ricarica lenta accessibili al pubblico per la ricarica notturna nel caso di conducenti che non dispongono di un garage e si affidano a parcheggi su strada, sia di punti di ricarica rapida che consentono un'integrazione rapida della carica durante pause brevi nel corso delle attività quotidiane. Un altro elemento chiave è costituito dalla messa a disposizione di incentivi operativi tramite cui, ad esempio, sia consentito ai veicoli delle flotte per i servizi di mobilità urbana a zero emissioni di utilizzare corsie specifiche o sia fornito a tali veicoli un accesso più agevole ai parcheggi. L'esistenza di zone a basse e a zero emissioni può rappresentare un fattore chiave per accelerare tale transizione, in quanto la necessità di accedere a tali zone renderà molto più attraente la scelta di un veicolo a emissioni zero.

Oltre a creare condizioni più favorevoli per i veicoli a zero emissioni nelle flotte per la mobilità urbana, le autorità locali e regionali possono svolgere un ruolo più diretto nell'accelerare la transizione fissando obblighi per la quota di veicoli a zero emissioni, compresi criteri di sostenibilità e di resilienza delle catene di approvvigionamento, quale condizione per il rilascio di licenze e concessioni per il loro esercizio.

Le autorità preposte ai trasporti pubblici e gli operatori che operano in tale settore sono in prima linea nella transizione verso flotte a emissioni zero. Nel 2024, un terzo degli autobus urbani nuovi immatricolati nell'UE era costituito da veicoli elettrici a batteria; si tratta della

quota più elevata di veicoli a zero emissioni nuovi nelle flotte aziendali. Le autorità pubbliche devono tuttavia far fronte a vincoli di bilancio nell'acquisto di ulteriori autobus a zero emissioni. Sarà quindi fondamentale garantire che vi siano le giuste condizioni per consentire loro di continuare a investire in questa soluzione nei prossimi anni.

*La Commissione invita le autorità locali e regionali a includere obblighi relativi alla quota di veicoli a zero emissioni nel processo di rilascio delle licenze per le flotte private locali, quali le flotte di taxi, per il trasporto a chiamata e il car sharing, compresi criteri volti a garantire la sostenibilità e la resilienza delle catene di approvvigionamento, in linea con il piano d'azione per il settore automobilistico, a prevedere condizioni abilitanti destinate a garantire un'offerta adeguata di infrastrutture di ricarica, nonché a prevedere incentivi locali quali l'accesso privilegiato a parcheggi o l'uso di corsie dedicate per rendere più attraenti i servizi offerti con veicoli a zero emissioni. La Commissione incoraggia inoltre le autorità nazionali a sostenere tale sforzo stabilendo condizioni fiscali più favorevoli per i veicoli aziendali a zero emissioni rispetto ai veicoli aziendali convenzionali e fornendo sostegno finanziario e incentivi alle autorità di trasporto pubblico e ai gestori che passano ad autobus a zero emissioni.*

### **6.3. Società di noleggio: pioniere presso gli aeroporti**

I veicoli utilizzati per il noleggio a breve termine (da pochi giorni a poche settimane), come quelli delle flotte per il noleggio presso nodi quali aeroporti e stazioni ferroviarie, possono essere particolarmente efficaci per raggiungere un numero elevato di conducenti privati, aumentare la visibilità delle soluzioni a zero emissioni, offrire l'opportunità di sperimentare un gruppo propulsore nuovo e affrontare le preoccupazioni esistenti degli utenti, come l'ansia relativa all'autonomia.

Inoltre la presenza di una flotta di veicoli elettrici a noleggio presso gli aeroporti o altri nodi di mobilità incoraggerà una realizzazione più rapida delle infrastrutture di ricarica pubbliche e private (ad esempio presso alberghi, centri conferenze, zone turistiche) nella zona servita da tale aeroporto, il che a sua volta aumenterà ulteriormente la visibilità e faciliterà una diffusione più rapida dei veicoli a zero emissioni, promuovendo nel contempo il turismo sostenibile.

Di contro, la capacità delle flotte per il noleggio presso gli aeroporti di passare a veicoli a zero emissioni può essere limitata da fattori locali, quali la disponibilità di infrastrutture di ricarica.

In caso di passaggio a veicoli elettrici, il rispetto di talune di queste esigenze operative richiederà ulteriori sforzi a breve termine. L'avvicendamento rapido oggi possibile tra un noleggio e l'altro non può essere garantito con la sola ricarica lenta; al fine di evitare tempi di attesa significativamente più lunghi tra un noleggio e l'altro, sarà necessario ricorrere a caricatori rapidi. È altresì piuttosto probabile che un maggior numero di veicoli sia restituito con un livello di carica della batteria inferiore a quello di carica completa, a causa dell'attuale disponibilità relativamente limitata di infrastrutture di ricarica nelle vicinanze degli aeroporti; di conseguenza un maggior numero di veicoli dovrà essere ricaricato presso le strutture di noleggio di autovetture.

Le società che gestiscono grandi flotte per il noleggio presso gli aeroporti avranno pertanto la necessità di disporre di punti di ricarica veloce o ultraveloce e di un potenziamento della loro connessione alla rete elettrica al fine di garantire la potenza di uscita richiesta. La necessità di migliorare la connessione alla rete elettrica sarà ancora più rilevante nel caso in cui più società di noleggio operino presso le medesime strutture, come avviene nella maggior parte degli aeroporti. La realizzazione di infrastrutture di ricarica presso le strutture aeroportuali in cui operano le società di noleggio non è solitamente controllata direttamente da tali società, ma deve essere garantita attraverso l'aeroporto.

Un approccio coordinato che coinvolga l'aeroporto e le diverse società di noleggio che operano nelle aree aeroportuali rappresenta pertanto una via da seguire per accelerare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e la diffusione dei veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte per il noleggio.

*Entro il terzo trimestre del 2025 la Commissione avvierà un'iniziativa volta ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte per il noleggio presso aeroporti selezionati, sulla base degli impegni volontari degli aeroporti e delle società di noleggio partecipanti, al fine di garantire connessioni potenziate alla rete elettrica e agevolare la realizzazione di infrastrutture di ricarica utilizzate dalle società di noleggio nelle aree aeroportuali. In una seconda fase, potranno essere presi in considerazione altri nodi di mobilità quali le stazioni ferroviarie.*

## 7. PROSSIME TAPPE

L'aumento della quota di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali può apportare benefici significativi in termini di riduzione delle emissioni, competitività per i fabbricanti di apparecchiature originali (OEM – *original equipment manufacturer*) europei e, se accompagnato da politiche adeguate<sup>13</sup>, anche in termini di equità della transizione climatica. Esistono azioni che possono già essere intraprese a livello nazionale, regionale e locale per diversi tipi di flotte aziendali e apportano benefici immediati, ma un'iniziativa legislativa può fornire il quadro giuridico necessario a lungo termine in tutto il settore automobilistico.

Nei lavori preparatori dell'iniziativa legislativa da presentare entro la fine del 2025, la Commissione si baserà sugli esiti della consultazione pubblica aperta sui problemi generali e sull'adeguatezza delle possibili misure, che la Commissione ha già condotto nel 2024.

Nel corso di tale consultazione non è emerso un consenso evidente in merito alla portata e al tipo di misura di un'eventuale iniziativa europea. I risultati della consultazione pubblica aperta e gli esiti dei dialoghi nel settore automobilistico svolti nell'ultimo mese sottolineano l'importanza di un dialogo continuo con i portatori di interessi pertinenti. Per questo motivo, oltre alla procedura di valutazione d'impatto per la proposta, la Commissione avvierà un **dialogo ad alto livello** con i portatori di interessi pertinenti, a partire dal secondo trimestre del 2025, al fine di discutere le misure e le opzioni di intervento in materia di flotte aziendali, come pure le dinamiche e le esigenze del mercato. Ciò offrirà la possibilità di ulteriori scambi e collaborazioni per attivare tutti i soggetti pertinenti a livello nazionale ed europeo al fine di accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali.

Nel preparare l'**iniziativa legislativa**, la Commissione esaminerà aspetti diversi, tra i quali il tipo di soggetti, veicoli e flotte da considerare prioritari, il livello di ambizione, l'impatto sull'inquinamento atmosferico, la dimensione territoriale, la valutazione delle tecnologie e dell'impatto della massa e dei volumi sulle emissioni, nonché la necessità di garantire la competitività riducendo nel contempo gli oneri di comunicazione e amministrativi per le imprese e in particolare per le PMI, che rappresentano la maggioranza dei soggetti per taluni tipi di veicoli aziendali, in linea con le priorità della bussola per la competitività.

---

<sup>13</sup> Compresa le politiche di bilancio e sociali in linea con la raccomandazione del Consiglio, del 16 giugno 2022, relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica.

È importante che le opzioni tengano debitamente conto delle specificità regionali e di altro tipo e riconoscano che tali misure devono essere affiancate da incentivi adeguati e dalla capacità finanziaria complessiva ai fini della realizzazione di infrastrutture di ricarica adeguate.

La diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali sarà favorita da altri interventi volti a individuare l'uso più efficace del sostegno all'acquisto a livello nazionale. In linea con l'azione annunciata nel piano d'azione della Commissione per il settore automobilistico, la Commissione intende collaborare strettamente con gli Stati membri in materia di regimi fiscali e incentivi per le autovetture aziendali, anche per quanto riguarda l'allineamento a possibili approcci e a criteri comuni (ad esempio sostenibilità e resilienza) per gli incentivi nazionali a favore delle flotte aziendali. È essenziale che gli Stati membri avviino, ove opportuno, azioni in tempi rapidi per creare condizioni fiscali favorevoli per i veicoli a zero emissioni.