BR - 01

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA
SEKRETARIAT
wpłynęło dnia: 2026 -11- 17
Nr 2835
Podpis

Maciej Michałowski
Radny Miasta Krakowa

POPRAWKA

do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie określenia wysokości stawek podatku od środków transportowych (druk nr 1616)

1. **Załącznik nr 1 do projektu uchwały otrzymuje brzmienie:**

„Podatek od jednego środka transportowego wynosi rocznie:

1) od samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej:
   a) powyżej 3,5 tony do 5,5 tony włącznie – **816,00 zł**,
   b) powyżej 5,5 tony do 9 ton włącznie – **1356,00 zł**,
   c) powyżej 9 ton i poniżej 12 ton – **1632,00 zł**,
   d) równej lub wyższej niż 12 ton – **3120,00 zł,**

2) od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów:
   a) od 3,5 tony i poniżej 12 ton – **1908,00 zł**,
   b) równej lub wyższej niż 12 ton do 36 ton włącznie – **2412,00 zł,**
   c) powyżej 36 ton – **3120,00 zł**;

3) od przyczepy lub naczepy, która łącznie z pojazdem silnikowym posiada dopuszczalną masę całkowitą:
   a) od 7 ton i poniżej 12 ton – **1632,00 zł**,
   b) równej lub wyższej niż 12 ton do 36 ton włącznie – **1908,00 zł**,
   c) powyżej 36 ton – **2412,00 zł**;

4) od autobusu o liczbie miejsc do siedzenia poza siedzeniem kierowcy:
   a) mniejszej niż 22 miejsca – **1932,00 zł**,
   b) równej lub większej niż 22 miejsca – **2448,00 zł**."

2. **Załącznik nr 2 do projektu uchwały otrzymuje brzmienie:**

„Podatek od jednego środka transportowego, posiadającego dokument poświadczający, że pojazd spełnia warunki normy czystości spalin EURO 5 lub wyższej, wynosi rocznie:

1) od samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej:
   a) powyżej 3,5 tony do 5,5 tony włącznie – **612,00 zł**,
   b) powyżej 5,5 tony do 9 ton włącznie – **1020,00 zł**,
   c) powyżej 9 ton i poniżej 12 ton – **1224,00 zł**;

2) od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony i poniżej 12 ton – **1428,00 zł;**

3) od autobusu o liczbie miejsc do siedzenia poza siedzeniem kierowcy:
   a) mniejszej niż 22 miejsca – **1452,00 zł**,
   b) równej lub większej niż 22 miejsca – **1836,00 zł**."

3. **Załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie:**

„Podatek od jednego środka transportowego, posiadającego dokument poświadczający, że pojazd wyposażony jest w oś jezdną (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne, wynosi rocznie:

1) od samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton **2340,00 zł**;
2) od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów:
   a) równej lub wyższej niż 12 ton do 36 ton włącznie **1812,00 zł**,
   b) powyżej 36 ton **2340,00 zł**;
3) od przyczepy lub naczepy, która łącznie z pojazdem silnikowym posiada dopuszczalną masę całkowitą:
   a) równą lub wyższej niż 12 ton do 36 ton włącznie **1428,00 zł**,
   b) powyżej 36 ton **1812,00 zł**."

4. **Załącznik nr 4 otrzymuje brzmienie:**
   „Podatek od jednego autobusu, posiadającego dokument poświadczający, że jest zasilany gazem ziemnym lub wyposażony w napęd hybrydowy tj. silnik spalinowy i elektryczny, w zależności od liczby miejsc do siedzenia poza miejscem kierowcy wynosi rocznie:
   a) mniejszej niż 22 miejsca **960,00 zł**,
   b) równej lub większej niż 22 miejsca **1224,00 zł**."

Maciej Julian Michałowski

Elektronicznie podpisany przez Maciej Julian Michałowski
Data: 2026.11.17 08:27:29 +01'00'

UZASADNIENIE

Celem poprawki jest przywrócenie konkurencyjności podatkowej Gminy Miejskiej Kraków oraz powstrzymanie odpływu przedsiębiorców z branży transportowej i leasingowej do sąsiednich gmin oferujących niższe obciążenia fiskalne.

Przedłożony przez Prezydenta Miasta Krakowa projekt uchwały zakłada kolejną podwyżkę stawek podatku od środków transportowych na 2027 r. do poziomu 100% górnych granic stawek kwotowych (w przypadku stawek podstawowych). Analiza historycznego wykonania budżetu Miasta Krakowa w latach 2017–2025 dowodzi jednak, że podnoszenie stawek podatkowych nie przekłada się proporcjonalnie na wzrost dochodów, a wręcz prowadzi do erozji bazy podatkowej.

Wykonanie dochodów budżetu Miasta Krakowa z tytułu podatku od środków transportowych w latach 2017–2025:

Rok	Wykonanie dochodów (w zł)
2017	21 678 796,00
2018	**23 748 073,00**

2019 22 841 613,00

2020 22 247 523,00

2021 21 449 068,12

2022 20 564 966,82

2023 21 590 666,43

2024 24 391 954,07

2025 25 091 840,45

Powyższe zestawienie wyraźnie pokazuje, że w **2018 roku**, przy znacznie niższych stawkach podatkowych niż obecnie proponowane, Kraków osiągnął rekordowy w tamtym okresie poziom wpływów wynoszący **23 748 073,00 zł** (wzrost o ponad 2,06 mln zł względem 2017 r.). W kolejnych latach (2019–2022), mimo systematycznego podnoszenia stawek przez Radę Miasta Krakowa, dochody z tego podatku spadały – osiągając w 2022 r. poziom zaledwie **20 564 966,82 zł** (spadek o ponad 3,18 mln zł względem 2018 r.). Nawet po uwzględnieniu skumulowanej inflacji w latach 2018–2025, wpływy z lat 2024–2025 w ujęciu realnym pozostają wyraźnie niższe od wyniku osiągniętego w 2018 r.

Potencjał przyciągania przedsiębiorców i firm leasingowych

Przyczyną dotychczasowego spadku realnych wpływów jest wysoka mobilność podmiotów gospodarczych w sektorze transportowym i leasingowym, które przenoszą rejestrację pojazdów oraz swoje oddziały i bazy eksploatacyjne poza granice Krakowa. Zgodnie z przepisami ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, obowiązek podatkowy ciąży na właścicielu pojazdu (w tym na finansującym w przypadku umów leasingu), a organem właściwym jest gmina, na terenie której znajduje się siedziba podatnika lub miejsce jego zamieszkania.

Przyjęcie stawek proponowanych w niniejszej poprawce sprawi, że Kraków będzie oferował jedne z najniższych stawek podatku od środków transportowych wśród największych miast w Polsce (na poziomie konkurencyjnym wobec m.st. Warszawy i znacznie niższym niż w pozostałych metropoliach stosujących stawki zbliżone do maksymalnych).

Miasto powinno aktywnie wykorzystać ten atut jako narzędzie polityki gospodarczej:

- **Dla lokalnych przedsiębiorców i przewoźników** – niższe stawki stanowią bezpośrednią ulgę kosztową i impuls rozwojowy, eliminując potrzebę rejestracji spółek-córek lub przenoszenia baz poza Kraków w celu optymalizacji podatkowej.
- **Dla firm leasingowych** – atrakcyjne stawki podatkowe w połączeniu z potencjałem gospodarczym Krakowa są silnym argumentem za lokowaniem tu oddziałów rejestrujących floty pojazdów, z których każdy generuje stały wpływ do budżetu Gminy.

Przywrócenie stawek z 2018 r. (z uwzględnieniem ustawowych stawek minimalnych na 2027 r.) pozwoli zatem nie tylko zatrzymać odpływ obecnych podatników, ale przy odpowiedniej promocji oferty podatkowej Miasta – odbudować i trwale poszerzyć bazę podatkową Krakowa w perspektywie średniookresowej.

Maciej Julian Michałowski

Elektronicznie podpisany przez Maciej Julian Michałowski
Data: 2026.11.17 08:27:48 +01'00'