

UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W LĘBORKU

z dnia 2024 r.

**w sprawie określenia wysokości stawek podatku od środków transportowych na terenie miasta
Lęborka**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2024r. poz. 1465 ze zm.) i art. 10 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2023r. poz. 70 ze zm.)

uchwała się, co następuje:

§ 1.

Określa się wysokość stawek podatku od środków transportowych obowiązujących na terenie miasta Lęborka, jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Lęborka.

§ 3.

Z dniem wejścia w życie niniejszej uchwały traci moc uchwała Nr XIV-173/2015 Rady Miejskiej w Lęborku z dnia 24 listopada 2015 roku w sprawie określenia wysokości stawek podatku od środków transportowych na terenie miasta Lęborka.

§ 4.

1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.
2. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 roku.

Załącznik do uchwały Nr
Rady Miejskiej w Lęborku
z dnia.....2024 r.

Roczna stawka podatku od środków transportowych wynosi:

1. **Od samochodu ciężarowego** o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton:

Dopuszczalna masa całkowita	Roczna stawka podatku (w złotych)	
	Dla pojazdów spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 4/IV	Dla pozostałych pojazdów
a) powyżej 3,5 tony do 5,5 tony włącznie	600,00	720,00
b) powyżej 5,5 tony do 9 ton włącznie	840,00	880,00
c) powyżej 9 ton do poniżej 12 ton	1 150,00	1 196,00

2. **Od samochodu ciężarowego** o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton, bez względu na rodzaj zawieszenia i liczbę osi:

Dopuszczalna masa całkowita	Roczna stawka podatku (w złotych)
a) od 12 ton do poniżej 18 ton	1 640,00
b) od 18 ton do poniżej 25 ton	1 940,00
c) od 25 ton do poniżej 29 ton	2 340,00
d) równej lub wyższej niż 29 ton	2 680,00

3. **Od ciągnika siodłowego i balastowego** przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony i poniżej 12 ton:

Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów	Roczna stawka podatku (w złotych)	
	Dla pojazdów spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 4/IV	Dla pozostałych pojazdów
od 3,5 tony i poniżej 12 ton	1 230,00	1 300,00

4. **Od ciągnika siodłowego i balastowego** przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton:

Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów	Roczna stawka podatku (w złotych)	
Bez względu na liczbę osi i rodzaj zawieszenia		
a) od 12 ton do poniżej 25 ton	1 820,00	
b) od 25 ton do poniżej 31 ton	1 860,00	
c) od 31 ton do poniżej 36 ton	2 020,00	
d) od 36 ton do poniżej 40 ton	2 360,00	
Rodzaj zawieszenia i liczba osi		
e) od 40 ton i powyżej:	Z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne	Z innym systemem zawieszenia osi jezdnych
2 osie	1 900,00	2 380,00
3 osie i więcej	2 256,00	2 852,00

5. **Od przyczepy i naczepy**, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton i poniżej 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego - **366,00 zł**

6. **Od przyczepy i naczepy**, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą równą lub wyższą niż 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego:

Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów	Roczna stawka podatku (w złotych)	
	Rodzaj zawieszenia i liczba osi	
	Z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne	Z innym systemem zawieszenia osi jezdnych
1 oś		
a) od 12 ton do poniżej 25 ton	376,00	410,00
b) od 25 ton do poniżej 33 ton	660,00	710,00
c) od 33 ton i wyżej	680,00	720,00
2 osie		
a) od 12 ton do poniżej 25 ton	376,00	410,00
b) od 25 ton do poniżej 28 ton	660,00	710,00
c) od 28 ton do poniżej 33 ton	770,00	1 056,00
d) od 33 ton do poniżej 38 ton	1 060,00	1 640,00
e) od 38 ton i wyżej	1 414,00	2 106,00
3 osie i więcej		
a) od 12 ton do poniżej 33 ton	880,00	1 176,00
b) od 33 ton do poniżej 38 ton	950,00	1 412,00
c) od 38 ton i wyżej	1 174,00	1 584,00

7. **Od autobusu**, w zależności od liczby miejsc do siedzenia poza miejscem kierowcy:

Liczba miejsc do siedzenia	Roczna stawka podatku (w złotych)		
	Od autobusu zasilanego energią elektryczną	Od autobusu spełniającego normę emisji spalin co najmniej EURO 4/IV	Od pozostałych autobusów
a) do 15 miejsc włącznie	400,00	516,00	650,00
b) powyżej 15 miejsc do mniejszej niż 30 miejsc	600,00	980,00	1 020,00
c) równej lub większej niż 30 miejsc	800,00	1 472,00	1 840,00

Uzasadnienie

1. Stan istniejący

Uchwała Nr XIV-173/2015 Rady Miejskiej w Lęborku z dnia 24 listopada 2015 roku w sprawie określenia wysokości stawek podatku od środków transportowych na terenie miasta Lęborka. Aktualnie obowiązujące stawki podatku od środków transportowych w Lęborku są na poziomie stawek z roku 2011 (na przestrzeni lat 2011-2024 nie były podwyższane).

2. Cel i potrzeba podjęcia uchwały

Zgodnie z art. 10 ust.1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2024r. poz. 70 ze zm.) rada gminy w drodze uchwały określa wysokość stawek podatku od środków transportowych, biorąc pod uwagę górne i minimalne stawki podatkowe w tym zakresie. W myśl art. 10 ust. 2 przywołanej wyżej ustawy przy określaniu stawek, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3, 5 i 7, rada gminy może różnicować wysokość stawek dla poszczególnych rodzajów przedmiotów opodatkowania, uwzględniając w szczególności wpływ środka transportowego na środowisko naturalne, rok produkcji albo liczbę miejsc do siedzenia.

W projekcie uchwały proponuje się:

a) Podwyższenie stawek podatku od środków transportowych średnio o około 5% w stosunku do stawek aktualnie obowiązujących;

b) Wprowadzenie uproszczeń i zmian dla poszczególnych przedmiotów opodatkowania:

- dla środków transportowych wymienionych w art. 8 pkt 2 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (o DMC równej lub wyższej niż 29 ton) zrezygnowano z podziału według liczby osi, rodzaju zawieszenia,

- dla środków transportowych wymienionych w art. 8 pkt 3 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w miejsce dwóch przedziałów DMC zespołu pojazdów wprowadzono przedział ustawowy od 3,5 tony i poniżej 12 ton,

- dla środków transportowych wymienionych w art. 8 pkt 4 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych o DMC zespołu pojazdów od 12 ton do poniżej 40 ton zrezygnowano z podziału według liczby osi, rodzaju zawieszenia,

- dla środków transportowych wymienionych w art. 8 pkt 6 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wprowadzono dla 1 osi, 2 osi oraz 3 osi i więcej inne przedziały DMC zespołu pojazdów,

- przedstawiony projekt uchwały zakłada odejście od podziału przedziałów na cztery grupy autobusów o liczbie miejsc do siedzenia (do 15 miejsc włącznie; powyżej 15 miejsc do mniej niż 22 miejsca; od 22 miejsc włącznie do mniej niż 30 miejsc; równej lub

wyższej niż 30 miejsc) i wprowadzenie 3 przedziałów (a/do 15 miejsc włącznie; b/powyżej 15 miejsc do mniejszej niż 30 miejsc; c/równej lub większej niż 30 miejsc).

Dla pojazdów niwelujących szkodliwy wpływ na środowisko naturalne proponuje się wprowadzenie nowych kategorii, a mianowicie pojazdów spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 4/IV oraz wprowadzenie nowej kategorii autobusów, tj. autobusu zasilanego energią elektryczną. Jednocześnie rezygnuje się z podziału pojazdów -kategorii środków transportowych wyposażonych w katalizatory spalin lub o napędzie gazowym.

Zaproponowane w uchwale kategorie (podział środków transportowych) oraz stawki podatku od środków transportowych uwzględniają wymogi ustawowe zawarte w art. 10 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Przedstawiony wariant stawek spowoduje zwiększenie dochodów bieżących budżetu miasta, a tym samym wpłynie korzystnie na realizację zadań bieżących. Zgodnie z ustawą o finansach publicznych wydatki bieżące mogą być pokryte tylko i wyłącznie z bieżących dochodów oraz wolnych środków. Podatki lokalne to jedno z głównych źródeł finansowania zadań własnych.

3.Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Wykazano w załączniku do uzasadnienia.

4.Skutki społeczne i gospodarcze

Podwyższenie stawek podatku od środków transportowych do zaproponowanej wysokości spowoduje zwiększenie dochodów własnych, co wpłynie na właściwą realizację bieżących zadań.

5.Skutki finansowe

W wyniku zaplanowanych zmian dochody bieżące budżetu miasta na rok 2025 wzrosną o kwotę około 28 134,00 zł (wzrost w stosunku do roku 2024 o ok. 4,77%), co wykazano w załączniku do uzasadnienia.

6.Źródła finansowania

Nie dotyczy.

ZAŁĄCZNIK DO UZASADNIENIA UCHWAŁY

PRZEWIDYWANY PODATEK OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH NA ROK 2025 (OSOBY FIZYCZNE I PRAWNE)												UWAGI
	RODZAJ ŚRODKA I PRZEDZIAŁY DMC	STAWKI MAX. 2025 R.	STAWKI MIN. 2025 R.	W 2024 OPODAT. WG STAWKI	PROPONOWANA STAWKA 2025	ILOŚĆ ŚR. TRANSP.	PRZEWIDYWANE WYKONANIE					
							2024	2025	SKUTKI	wzrost stawki w %	wzrost dochodów	
1.	Od samochodu ciężarowego o DMC powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton					28	28178	29504	1326			
a)	powyżej 3,5 tony do 5,5 t włącznie								0			
	co najmniej EURO 4/IV	1204,87	-----	546	600	0	0	0	0	109,89%	-----	Nowa kategoria (w miejsce samochodów wyposażonych w katalizatory)
	dla pozostałych pojazdów	1204,87	-----	684	720	3	2052	2160	108	105,26%	105,26%	
b)	powyżej 5,5 tony do 9 t włącznie								0			
	co najmniej EURO 4/IV	2009,97	-----	814	840	5	4070	4200	130	103,19%	103,19%	Nowa kategoria (w miejsce samochodów wyposażonych w katalizatory), aktualnie (w roku 2024) brak pojazdów w kategorii z katalizatorami i stawką 650,00 zł
	dla pozostałych pojazdów	2009,97	-----	814	880	1	814	880	66	108,11%	108,11%	
c)	powyżej 9 tony do 12 t włącznie								0			
	co najmniej EURO 4/IV	2411,94	-----	1118	1150	10	11180	11500	320	102,86%	102,86%	Nowa kategoria (w miejsce samochodów wyposażonych w katalizatory), aktualnie (w roku

												2024) brak pojazdów w kategorii z katalizatorami i stawką 894,00 zł
	dla pozostałych pojazdów	2411,94	-----	1118	1196	9	10062	10764	702	106,98%	106,98%	
2.	Od samochodu ciężarowego o DMC równej lub wyższej 12 t bez względu na rodzaj zawieszenia i liczbę osi					87	169476	178200	8724			
a)	od 12 ton do poniżej 18 ton	4602,58	1199,27	1562	1640	32	49984	52480	2496	104,99%	104,99%	W kategorii samochodów cięż. o DMC równej lub wyższej niż 12 ton odstępiono od podziału według rodzaju zawieszenia i liczby osi.
b)	od 18 ton do poniżej 25 ton	4602,58	1510,12	1844	1940	10	18440	19400	960	105,21%	105,21%	
c)	od 25 ton do poniżej 29 ton	4602,58	1584,23	2224	2340	42	93408	98280	4872	105,22%	105,22%	
d)	równej lub wyższej niż 29 ton	4602,58	2349,79	2548	2680	3	7644	8040	396	105,18%	105,18%	
3.	Od ciągnika siodłowego i balastowego o DMCZP od 3,5 tony do poniżej 12 ton					0	0	0	0			
	od 3,5 tony do poniżej 12 ton											W miejsce 2 przedziałów (było od 3,5 t do 9 t włącznie, od pow. 9 to do poniżej 12 t) wprowadzono 1 kategorię (od co najmniej 10 lat brak śr. w tych przedziałach)
	co najmniej EURO 4/IV	2813,88	-----	1172	1230	0	0	0	0	104,95%	-----	Nowa kategoria (w miejsce ciągników wyposażonych w katalizatory)
	dla pozostałych pojazdów	2813,88	-----	1172	1300	0	0	0	0	110,92%	-----	

4.	Od ciągnika siodłowego i balastowego o DMCZP równej lub wyższej 12 ton					108	197998	206504	8506			
	bez względu na liczbę osi i rodzaj zawieszenia					1						
a)	od 12 ton do poniżej 25 ton	3557,48	1650,62	1336-2006	1820	0	0	0		-	-----	W kategorii ciągników siodłowych i balastowych o DMC ZP od 12 ton do poniżej 40 ton odstępiono od podziału na liczbę osi i rodzaj zawieszenia. Od co najmniej dekady w tych kategoriach występuje jedynie 1 ciągnik.
b)	od 25 ton do poniżej 31 ton	3557,48	1650,62	1778-2006	1860	0	0	0		-	-----	
c)	od 31 ton do poniżej 36 ton	3557,48	1650,62	1800-2098	2020	0	0	0		-	-----	
d)	od 36 ton do poniżej 40 ton	4602,58	1650,62	2266	2360	1	2266	2360	94	104,15%	-----	
	rodzaj zawieszenia i liczba osi											
	od 40 ton i wyżej					107	195732	206504	10772		105,50%	
	2 osie zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	4602,58	1353,03	1800	1900	98	176400	186200	9800	105,56%	105,56%	
	2 osie z innym zawieszeniem	4602,58	1856,37	2266	2380	0	0	0	0	105,03%	-----	
	3 osie zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	4602,58	1650,62	2148	2256	9	19332	20304	972	105,03%	105,03%	
	3 osie z innym zawieszeniem	4602,58	2441,61	2716	2852	0	0	0	0	105,01%	-----	

	zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	2813,88	814,27	1004	1060	5	5020	5300	280	105,58%	105,58%	
	z innym zawieszeniem	2813,88	1236,87	1562	1640	0	0	0	0	104,99%	-----	
e)	od 38 ton i wyżej											
	zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	3557,48	1100,79	1346	1414	16	21536	22624	1088	105,05%	105,05%	
	z innym zawieszeniem	3557,48	1628,50	2006	2106	0	0	0	0	104,99%	-----	
	3 osie i więcej											
a)	od 12 ton do poniżej 33 ton											
	zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	2813,88	648,33	834	880	0	0	0	0	105,52%	-----	
	z innym zawieszeniem	2813,88	902,75	1118	1176	0	0	0	0	105,19%	-----	
b)	od 33 ton do poniżej 38 ton											
	zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	2813,88	648,33	906	950	0	0	0	0	104,86%	-----	
	z innym zawieszeniem	2813,88	902,75	1346	1412	1	1346	1412	66	104,90%	-----	
c)	od 38 ton i wyżej											
	zawieszenie pneumatyczne lub uznane za równoważne	3557,48	902,75	1118	1174	88	98384	103312	4928	105,01%	105,01%	
	z innym zawieszeniem	3557,48	1226,92	1508	1584	0	0	0	0	105,04%	-----	

6.	Od autobusu, w zależności od liczby miejsc do siedzenia poza miejscem kierowcy					47	56902	59406	2504			
a)	do 15 miejsc włącznie					3	1718	1950	232		113,50%	
	autobus zasilany energią elektryczną	2848,04	-----	-	400	-						
	co najmniej EURO 4/IV	2848,04	-----	490	516	-				105,86%		Nowa kategoria (w miejsce autobusów wyposażonych w katalizatory)
	pozostałe	2848,04	-----	614	650	3		1950		105,86%		Aktualnie 1 autobus wg stawki 490 i 2 autobusy wg stawki 614
	- do 15 miejsc włącznie	2848,04	-----	614		2	1228					<i>Kategorie, przedziały miejsc do siedzenia, stawki - zgodnie z aktualnie obowiązującą uchwałą</i>
	- do 15 miejsc włącznie z katalizatorem	2848,04	-----	490		1	490					
b)	powyżej 15 miejsc do 30 miejsc					22	20140	21760	1620		108,04%	
	autobus zasilany energią elektryczną	2848,04	-----	-	600	-						
	co najmniej EURO 4/IV	2848,04	-----	760	980	17		16660				Nowa kategoria (w miejsce autobusów wyposażonych w katalizatory) -aktualnie 4 autobusy wg stawki 760 i 13 autobusów wg stawki 950
	pozostałe	2848,04	-----	950	1020	5		5100		107,37%		
	- powyżej 15 do mniej niż 22 miejsc	2848,04	-----	950		11	10450	0				<i>Kategorie i przedziały miejsc do siedzenia, stawki - zgodnie z aktualnie obowiązującą uchwałą</i>

	- powyżej 15 do mniej niż 22 miejsc z katal.	2848,04	-----	760		2	1520	0				
	- od 22 miejsc włącznie do mniej niż 30 miejsc	3600,69	-----	950		7	6650	0				
	- od 22 miejsc włącznie do mniej niż 30 z katalizatorem	3600,69	-----	760		2	1520	0				
c)	równej lub większej niż 30 miejsc					22	35044	35696	652			101,86%
	autobus zasilany energią elektryczną	3600,69	-----	-	800	-			0			
	co najmniej EURO 4/IV	3600,69	-----	1402	1472	13		19136	19136	104,99%		
	pozostałe	3600,69	-----	1752	1840	9		16560	16560	105,02%		
	- równej lub wyższej niż 30 miejsc	3600,69	-----	1 752		12	21024	0				
	- równej lub wyższej niż 30 miejsc z katal.	3600,69	-----	1 402		10	14020	0				
	OGÓLEM					408	589962	618096	28134			104,77%

Nowa kategoria

Nowa kategoria (w miejsce autobusów wyposażonych w katalizatory)

Kategorie i przedziały miejsc do siedzenia, stawki - zgodnie z aktualnie obowiązującą uchwałą