

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej
KANCELARIA GŁÓWNA

Data wpływu: 2026 -04- 07 -20-

L. dz.

RPM/31697/2026-1P

822 RP MRPiPS
(820-IV)
Data przekazu: 2026-04-07
Data wpływu: 2026-04-07

Szanowna Pani,
dr Agnieszka Dziemianowicz-Bąk
Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej
Ul. Nowogrodzka 1/3/5
00 - 513 Warszawa

Dot.: Zmian legislacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia MRPiPS z dnia 18 grudnia 1998 r. w zakresie zwolnienia z oskładkowania benefitów transportowych (tzw. *commuter benefit*).

Szanowne Pani Minister,

zwracamy się do Pani z uprzejmą prośbą o podjęcie działań legislacyjnych mających na celu aktualizację i doprecyzowanie przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe. Propozycja dotyczy doprecyzowania i dostosowania do obecnych realiów rynkowych §2 ust. 1 pkt 26 wspomnianego aktu prawnego, pozwalającego na wprowadzenie nowoczesnej usługi benefitu transportowego (tzw. *commuter benefit*).

Przedmiot i uzasadnienie zmiany

Obecne brzmienie przepisów, pochodzące jeszcze z 1998 roku, wyłącza z podstawy wymiaru składek ZUS korzyści materialne polegające na uprawnieniu do zakupu po cenach niższych niż detaliczne artykułów lub usług oraz korzystaniu z bezpłatnych lub częściowo odpłatnych przejazdów środkami lokomocji. Niestety, w obecnej praktyce interpretacyjnej ZUS, zwolnienie to jest stosowane jedynie w przypadku, gdy pracodawca przekazuje pracownikom bilety w formie fizycznej, a nie w przypadku nowoczesnych form zakupu (np. bezgotówkowe karty przedpłacone o zamkniętej architekturze *closed-loop*, identycznie jak karty lunchowe).

Prowadzi to do paradoksu: zakup biletów kartą bankową przez pracodawcę i ich rozdanie jest zwolnione ze składek, podczas gdy przekazanie pracownikowi nowoczesnej, przedpłaconej karty płatniczej służącej wyłącznie do zakupu tych samych biletów, jest uznawane za świadczenie pieniężne podlegające oskładkowaniu.

Proponowana przez nas zmiana dereguluje niejako zapis punktu 26 o możliwość udostępniania pracownikom **biletów, bonów i kart przedpłaconych** uprawniających do nabycia wyłącznie przejazdów środkami lokomocji miejskiej i masowej, bez prawa do ekwiwalentu czy wypłaty gotówki. Taki krok stanowiłby analogię do zmiany wprowadzonej w 2023 roku przez Panią, w tym samym rozporządzeniu (pkt 11), która w identyczny sposób uregulowała status kart lunchowych.

Korzyści wynikające z proponowanej zmiany.

Wprowadzenie nowoczesnej formy benefitu transportowego przyniesie wielowymiarowe korzyści dla państwa polskiego i obywateli:

- **Budżetowe** - szacuje się, że zmiana wygeneruje całkowicie nowe wpływy z podatku PIT, które do 2030 roku mogą osiągnąć poziom kilkuset milionów złotych rocznie. Obecnie wpływy te wynoszą zero, gdyż ze względu na archaiczne przepisy usługa ta praktycznie nie istnieje,
- **Spoleczne** - według badań UM Warszawa nawet 82% osób korzysta z transportu publicznego przynajmniej raz w miesiącu, a codzienne dojeżdżanie komunikacją miejską i zbiorową deklaruje 52% obywateli,
- **Strategiczne** - wprowadzenie takiego benefitu doskonale wpisuje się dalekosiężny program *Polska Bezgotówkowa*, którego interesariuszami są Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Związek Banków Polskich czy ZUS,
- **Biznesowe** - benefit ten stanowi skuteczną motywację dla pracowników do częstszej pracy w biurach, poprawia produktywność oraz obniża presję na placówkę,
- **Polityczne** - samorządowcy od lat pracują nad programami motywowania obywateli do korzystania z transportu publicznego, aby poprawić wydajność systemu transportowego w dużych miastach,
- **Środowiskowe** - promowanie komunikacji zbiorowej bezpośrednio przekłada się na niższe zanieczyszczenie środowiska oraz mniejsze natężenie ruchu (korki) w aglomeracjach,
- **Technologiczne** - rozwiązanie to wspiera polski sektor FinTech oraz wpisuje się w programy, których interesariuszem jest państwo polskie.

Warto nadmienić, że podobne systemy z powodzeniem funkcjonują w wielu krajach europejskich, takich jak Holandia, Niemcy, Belgia, Hiszpania czy Francja, a także w USA, gdzie wspierają mobilność pracowników przy jednoczesnym odciążeniu infrastruktury drogowej.

Licząc na przychylne rozpatrzenie powyższej propozycji, pozostajemy do Pana dyspozycji w celu przedstawienia szczegółowych analiz.