



Stowarzyszenie
Kraków **M**iałem **R**owerów

www.kmr.org.pl

PROJEKT ZMIAN
W RZĄDOWYM PROJEKCIE NOWELIZACJI
KODEKSU WYKROCZEŃ

USTAWA

z dnia ... o zmianie ustawy – Kodeks karny, Kodeks postępowania karnego i niektórych innych ustaw

Art. 3. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2010 r., Nr 46, poz. 275, z późn. zm.4)) wprowadza się następujące zmiany:

2) w art. 87

a) po §1 dodaje się §1a w brzmieniu:

„Art. 87. § 1a. Tej samej karze podlega, kto znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1.”;

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.”.

Uwaga: Propozycja dodania Art. 87. §1a. k.w. znajduje się w aktualnych propozycjach nowelizacji Kodeksu Wykroczeń. Nowością jest inne brzmienie Art. 87. §3 k.w. i to dla tej zmiany napisane jest uzasadnienie. W aktualnej wersji propozycji nowelizacji k.w. ten paragraf wygląda następująco:

„§ 3. W razie popełnienie wkroczenia określonego w §1, 1a lub 2 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.” - proponujemy usunięcie z niego odniesień do §1a i §2.

Uzasadnienie

Przedmiotem niniejszego projektu ustawy jest zniesienie obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w odniesieniu do osób oskarżonych z Art. 87 § 1a (nowoprojektowanego w związku z planowaną częściową depenalizacją czynu określonego obecnie w art. 178a § 2 Kodeksu Karnego) i § 2 Kodeksu Wykroczeń, a więc osób, które znajdując się w stanie po użyciu alkoholu, nietrzeźwości lub podobnie działającego środka, prowadziły na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania inny pojazd niż określony w § 1.

Użyte w opisie czynu zabronionego pojęcie "inny pojazd" niż pojazd mechaniczny obejmuje w szczególności "(...) zaprzęgi konne, rowery, a także statki żaglowe, łodzie wiosłowe, balony, szybowce itp., a więc bardzo szeroki krąg rodzajów pojazdów wyróżniający się tym, iż można o nich powiedzieć że są kierowane przez człowieka, tzn. że ich ruch jest bezpośrednio zależny od czynności kierującego takim pojazdem" (komentarz do Art. 42 Kodeksu karnego, A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, LEX, 2007, wyd- IV.).

Wśród sprawców skazywanych za wykroczenie z Art. 87 § 1a i §2 Kodeksu Wykroczeń znajdują się będą prawie wyłącznie osoby prowadzące rower w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości.

Wykroczenie określone w Art. 87 § 1a i § 2 ma charakter formalny, co oznacza, iż zostaje popełnione już z chwilą podjęcia jazdy w stanie po użyciu alkoholu, nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego i zagrożone jest karą grzywny, lub aresztu. Wg projektu Rady Ministrów w przypadku skazania za powyższe wykroczenie sąd obligatoryjnie orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju, na okres od 6 miesięcy do 3 lat (art. 29 § 1 k.w. w zw. z art. 87 § 3 k.w.).

Ocena zagrożenia jakie powodują tzw. „pijani rowerzyści” wymaga powołania danych statystycznych. Z dokumentu „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008-2011” opracowanego w Departamencie Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że nawet nietrzeźwi rowerzyści stanowią bardzo małe niebezpieczeństwo dla innych uczestników dróg: w odniesieniu do ogółu zabitych w wypadkach spowodowanych przez wszystkich nietrzeźwych (w omawianych latach od 450 do 571 osób rocznie), zabici w wypadkach ciągu ostatnich 6 lat (2006-2011) miał miejsce tylko jeden wypadek spowodowany przez nietrzeźwego rowerzystę, w którym zginęła inna osoba. Szczegółowa analiza Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji w latach 2006-2011 dostarcza dodatkowych informacji. Kierujący pojazdami innymi niż rower, którzy byli sprawcami wypadków w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości spowodowali śmierć 1428 osób "trzecich", czyli nie będących sprawcami, lub współsprawcami wypadków. Jednocześnie piesi, którzy byli sprawcami wypadków w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości spowodowali w ciągu tych 6 lat śmierć 8 osób "trzecich", czyli ośmiokrotnie więcej niż nietrzeźwi rowerzyści.

W przeciwieństwie do kierowców pojazdów mechanicznych rowerzyści w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości nie stanowią dużego i realnego zagrożenia bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu drogowego. Wynika to z niewielkiej prędkości i masy kierowanych przez nich pojazdów. Skutki powodowanych przez nietrzeźwych rowerzystów wypadków drogowych dotycząją w ogromnej większości samych sprawców.

Warto zauważyć, że liczba corocznych utonięć w stanie nietrzeźwości znacznie przewyższa liczbę nietrzeźwych rowerzystów, którzy zginęli w wypadkach z własnej winy, a mimo to nikt nie postuluje wydawania sądowych zakazów pływania osobom, które pływały po alkoholu, i w następstwie tego kryminalizacji samego pływania - nawet w bezpieczny sposób i na trzeźwo. Byłoby zresztą absurdem gdyby osoby z sądowym zakazem pływania spotykała odpowiedzialność karna np. za pływanie na strzeżonym kąpielisku.

Warto przytoczyć dane z niemieckiego opracowania „Verkehrsunfälle. Alkoholunfälle im Straßenverkehr. Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2010”: wpływ alkoholu na częstość wypadków u rowerzysty jest podobny jak u pieszego (do granicy 1,7 ‰ alkoholu we krwi) i nawet kilkakrotnie mniejszy niż u kierowcy przy niskich stężeniach alkoholu we krwi. Cenne są także badania, które przeprowadzono w Instytucie Medycyny Sądowej Uniwersytetu w Gießen pod kierunkiem prof. dr Güntera Schewe: „*Experimentelle Untersuchungen zur Frage der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Fahrrad- und Mofafahrern*”, Blutalkohol 1980; strony 298 – 329, oraz „*Experimentelle Untersuchungen zur Frage des Grenzwertes der alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern*”, Blutalkohol 1984, strony 97 – 109. Z niemieckich badań oczywiście nie wynika, że każdy rowerzysta poniżej 1,5 ‰ alkoholu we krwi zachowuje się jak trzeźwy, co więcej nawet przy 0,8 ‰ alkoholu we krwi odnotowano przypadki „*znacznego obniżenia sprawności prowadzenia pojazdów*”, jednak nie było to regułą, a nawet przy zawartości 1,3 ‰ alkoholu we krwi „*zanotowano przypadki, w których nie dało się zarejestrować spadku sprawności prowadzenia pojazdu względem sprawności rejestrowanej dla trzeźwych rowerzystów*”, a wszelkie wątpliwości co do rzeczywistego poziomu zagrożenia wygenerowanego przez rowerzystę w stanie po użyciu alkoholu trzeba rozstrzygnąć na korzyść oskarżonego. Badań tych, nie można pogodzić z orzekanym obligatoryjnie zakazem kierowania pojazdów.

Należy stwierdzić, iż orzekanie zakazu prowadzenia roweru kryminalizuje samą jazdę rowerem, a więc czynność pożyteczną dla reszty społeczeństwa, bowiem za złamanie tego zakazu grozi do 3 lat więzienia (Art. 244 k.k.). Art.244 kk, czyli złamanie zakazu sądowego to najpopularniejsza przyczyna orzekania kar bezwzględnego pozbawiania wolności: 5 579 osób w 2011. W tej grupie są też rowerzyści, którzy mimo 100% trzeźwości zostali złapani na kierowaniu rowerem po drodze publicznej. W ten sposób dla osoby z orzeczonym sądowo zakazem np. każda wycieczka rowerowa z dwuletnim dzieckiem w foteliku czyni z niej przestępcę. Świadomość kary za złamanie zakazu prowadzenia roweru jest bardzo niska w polskim społeczeństwie, bo w powszechnym mniemaniu za jazdę rowerem i zdrowy tryb życia powinno się raczej nagradzać, a nie karać pozbawieniem wolności.

Na podstawie analizy przepisów w następujących państwach: Austria, Belgia, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Rosja, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Ukraina, Węgry, Wielka Brytania można stwierdzić, że w żadnym z tych państw za kierowanie rowerem pod wpływem alkoholu nie orzeka się obligatoryjnie zakazu kierowania rowerem, co więcej w wymienionych krajach nie funkcjonuje taki zakaz w postaci fakultatywnego środka karnego, wobec tego w ogóle nie orzeka się takich kar względem rowerzystów. Poza kilkoma wyjątkami w większości państw europejskich wymiar sprawiedliwości nie ma także możliwości orzeczenia

zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a nietrzeźwych rowerzystów (przy najczęściej wyższym dopuszczalnym limicie alkoholu we krwi) dotyczą wyłącznie kary finansowe.

Badania dowodzą, że lata życia zyskane dzięki jeździe na rowerze przewyższają lata stracone na skutek wypadków w stosunku 20:1 (*Cycling Towards Health & Safety*, Dr. Mayer Hillman, British Medical Association, Oxford University Press, Britain, 1992). Jazda na rowerze zmniejsza ryzyko m.in. chorób serca, nadciśnienia, bronchitu, astmy, dolegliwości ortopedycznych, chorób gruczołów łojowych oraz żylaków. Z analizy statystyk (ryzyko wypadków na milion przejechanych kilometrów) wynika, że osoby w wieku 25–29 lat są dwa–trzy razy bardziej zagrożone wypadkiem, prowadząc samochód niż podczas jazdy na rowerze, a w wieku 18–24 lat nawet pięć razy bardziej ("Miasta rowerowe miastami przyszłości" str. 34, tablica 4.1 http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_po.pdf). Poprzez zakaz zmuszamy więc skazanych do prowadzenia alternatywnych rodzajów pojazdów (w szczególności mechanicznych), stwarzających większe zagrożenie.

W latach 2001-2010 z samego tylko Art. 178a §2 k.k. skazano ponad 600 tys. osób, a w roku 2011 liczba oskarżonych z Art. 87 §2 k.w. to 9 919 osób i z Art. 178a §2 k.k. 63 546 osób, a wobec wszystkich tych osób orzeczono zakaz prowadzenia roweru. Łącznie w ostatnich latach da nam to ponad 700 tys osób z orzeczonym zakazem prowadzenia rowerów, co miało bardzo negatywny wpływ m.in. na poziom zdrowia publicznego, koszty transportu i problemy parkingowe w miastach, koszt opieki zdrowotnej i wiele innych ważnych dla interesu narodowego dziedzin życia.

Duża ilość rowerzystów w miastach sprzyja zmniejszeniu się zatłoczenia na drogach, zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń i hałasu, uwolnieniu części miejsc parkingowych oraz poprawie jakości przestrzeni publicznej. Obligatoryjny zakaz prowadzenia rowerów przynosi dokładnie odwrotne rezultaty, bo pośrednio: zwiększa zatłoczenie (korki), zwiększa emisje hałasu i zanieczyszczeń, powoduje problemy parkingowe i degraduje przestrzeń naszych miast. Dla samorządów oznacza to też większe wydatki na pokrycie potrzeb transportowych mieszkańców, bowiem transport rowerowy jest dla samorządów najtańszym rodzajem transportu do utrzymania. Obligatoryjnie orzekany zakaz prowadzenia rowerów przekłada się bezpośrednio na spadek bezpieczeństwa na drogach, skrócenie średniej życia Polaków, pogorszenie zdrowia m.in. poprzez zwiększony zasięg chorób cywilizacyjnych, a w konsekwencji większe wydatki np. z tytułu rent zdrowotnych, czy zwiększonych kosztów opieki zdrowotnej.

Nie należy się łudzić, że liczba skazanych z Art. 87 §1a i §2 k.w. będzie w przyszłości o kilka rządów wielkości mniejsza. Przykładowo w Niemczech liczba skazanych rowerzystów z § 316 StGB to w 2009: 11782, w 2010: 10049 i w 2011: 9229 osób. Liczba ta obejmuje tylko rowerzystów z zawartością alkoholu powyżej 1,6 ‰, bo poniżej tej wartości nikt nie jest karany. Rzeczywista liczba niemieckich rowerzystów, którzy sięgnęli po alkohol jest więc kilka rządów wielkości większa, co mimo wszystko nie wpływa w dużym stopniu na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego przepisy trzeba tak skonstruować, by negatywne skutki orzekanych kar nie dotyczyły całego społeczeństwa, a tylko samego skazanego.

Obowiązujące uregulowanie nie przynosi efektów, bo wg literatury (m.in. Jacobsen, P. L. (2003). "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling") zmniejszenie się liczby rowerzystów na drogach wpływa na spadek ich bezpieczeństwa. Bezpośrednim skutkiem obowiązujących w Polsce regulacji jest więc pogorszenie bezpieczeństwa rowerzystów. Obecne prawo nakazujące ściganie trzeźwych rowerzystów za złamanie sądowego zakazu jazdy na rowerze w dużym stopniu absorbuje organy ścigania i wymiaru sprawiedliwości oraz powoduje znaczne wydatki dla Skarbu Państwa. Nie można także zupełnie ignorować negatywnych skutków wynikających ze stosowania wobec sprawców tych czynów (art 244 k.k.) represji karnej, a zwłaszcza kary pozbawienia wolności, a także poczucia nieadekwatności i niesprawiedliwości obecnego rozwiązania wśród dużej części społeczeństwa. Dodatkowo wobec niewielkiego wpływu tego rodzaju wykroczeń na bezpieczeństwo ruchu drogowego nie ma sensu angażowanie do tego typu spraw zbyt dużych zasobów pieniężnych, czasowych i osobowych.

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie niesie za sobą obciążeń dla budżetu państwa, ani nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Ponadto zmniejszy się obciążenie pracą wydziałów karnych sądów rejonowych, rozpatrujących tego rodzaju sprawy, bowiem samo postulowane (w projekcie Rady Ministrów) uchylene w Kodeksie Karnym Art. 178a §2 k.k. nie przyniesie zauważalnego uproszczenia procedur i oszczędności w tym zakresie, bowiem sprawę w dalszym ciągu będzie musiał prowadzić Sąd Rejonowy, w związku z tym że postępowanie mandatowe wyklucza stosowanie środków karnych. Co prawda postępowanie w sprawach o wykroczenia jest mniej sformalizowane niż postępowanie karne: np. nie prowadzi się postępowania przygotowawczego, a czynności wyjaśniające, a w rozprawie nie uczestniczy prokurator, lecz policjant jako oskarżyciel publiczny. Wielkiej różnicy, szczególnie pod względem kosztów, jednak nie ma, ponieważ sprawy z art. 178a k.k. rozpoznawane są obecnie w trybie uproszczonym. Dopiero możliwość karania rowerzystów w trybie postępowania mandatowego (art. 95-102 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia) da wymierne oszczędności i spowoduje znaczne odciążenie Sądów Rejonowych, z których w ciągu roku zniknie kilkadziesiąt tysięcy spraw, co znacznie usprawni wymiar sprawiedliwości, skróci czas oczekiwania na rozprawę i spadnie liczba spraw, które będą się przedawniać. Usprawni się także działania Policji, która zamiast prowadzić postępowania przygotowawcze będzie mogła poświęcić czas na zwalczanie kolejnych wykroczeń na ulicach. W ten sposób większość rowerzystów, która popełni wykroczenie z Art. 87 § 1a i § 2 k.w. przy małych stężeniach alkoholu we krwi mogła by być karana już na miejscu popełnienia wykroczenia, bez potrzeby użycia kosztownych i rozbudowanych procedur. Należy podkreślić, że w dalszym ciągu przy poważnych przypadkach policjanci mieliby możliwość skierowania sprawy do sądu rejonowego, gdzie sąd mógłby ukarać rowerzystę odpowiednio surowo, jednak póki zakaz prowadzenia pojazdów jest obligatoryjny te rozbudowane procedury są regułą, a nie wyjątkiem zarezerwowanym dla najpoważniejszych przypadków.

Analogicznie przekroczenie ograniczenia prędkości w większości przypadków karane jest jedynie mandatem w trybie postępowania mandatowego, a tylko w najpoważniejszych przypadkach sprawa trafia do sądu rejonowego. Analizując skutki wypadków będących następstwem obu wykroczeń należy stwierdzić, że przekroczenie ograniczeń prędkości w stosunku do wykroczenia z Art. 87 § 1a i § 2 k.w. jest groźniejsze w skutkach, szczególnie dla

osób trzecich, a nie jest karane obligatoryjnym zakazem prowadzenia pojazdów. Jak podaje KRBRD w obszarze zabudowanym kierowca najczęściej dostrzega pieszego na jezdni około 36 metrów przed pojazdem. Przykładowo przy prędkości 75 km/h, a więc prędkości często spotykanej dla drogi przechodzącej przez małą miejscowość, reakcja kierowcy nastąpi po przejechaniu około 21 metrów (czas reakcji około 1 sekundy), a droga hamowania wyniesie około 31 metrów. Samochód zatrzyma się więc po przejechaniu 52 metrów od momentu zauważenia niebezpieczeństwa przez kierowcę, wobec tego pieszy zostanie potrącony z prędkością 53 km/h. Przy tej prędkości prawdopodobieństwo śmierci pieszego wynosi 90%. Mimo olbrzymiego zagrożenia jakie powoduje taki kierowca i 90% ryzyka śmierci pieszego kierowca za przekroczenie prędkości o 25 km/h nie jest karany obligatoryjnym zakazem poruszania się pojazdem mechanicznym. Trudno więc uznać orzekanie obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów z Art. 87 § 1a i § 2 k.w. za stosowne w sytuacji, gdy ryzyko spowodowania śmierci u osób trzecich jest bliskie zeru, a inne, bardziej brzemiennie w skutkach wykroczenia nie są karane w taki sposób. Zwłaszcza, że europejska praktyka jest dokładnie odwrotna: W Szwecji na drogach z ograniczeniem prędkości do 30 km/h można stracić prawo jazdy już za przekroczenie prędkości o 21 km/h, a na drogach z ograniczeniem w granicach 40-120 km/h już przy przekroczeniu prędkości o 31 km/h. W Finlandii kierowca może stracić prawo jazdy za przekroczenie prędkości już od 36 km/h, a przy przekroczeniu od 48 km/h utrata prawa jazdy jest już obligatoryjna. W Norwegii stracimy prawo jazdy za każde przekroczenie obowiązującej prędkości od 26 km/h. W Niemczech kierowca straci prawo jazdy jeśli w obszarze zabudowanym przekroczy dozwoloną prędkość o co najmniej 25 km/h dwa razy w ciągu roku, lub od 31 km/h przynajmniej jeden raz. Jednocześnie poza Szwecją i Finlandią równolegle działa system punktów karnych. Tymczasem zgodnie z kalkulacją ryzyka we wszystkich tych państwach nie orzeka się zakazu prowadzenia pojazdu wobec nietrzeźwych rowerzystów. Należy zauważyć, że zniesienie obligatoryjności zakazu prowadzenia pojazdów dla wykroczenia z Art. 87 § 1a i § 2 k.w. pozwoli na zmniejszenie ilości procedur, biurokracji i czynności wyjaśniających obciążających policjantów, co da więcej wolnego czasu na rzeczywiste zwalczanie wykroczeń na drogach publicznych.

Należy zauważyć, że obligatoryjność orzeczenia zakazu kierowania rowerem generuje problemy z uzależnionymi od alkoholu recydywistami. To właśnie ta grupa jest w głównej mierze skazywana na bezwzględne kary pozbawienia wolności i samo postulowane w rządowym projekcie skreślenie z kodeksu karnego Art. 178a §2 k.k. niewiele tej grupie społecznej pomoże, ponieważ ludzie Ci zapewne w dalszym ciągu będą ignorować zakaz jazdy na rowerze i wynikające z tego sankcje karne w postaci Art. 244 k.k. W więzieniach dalej więc będziemy zamykać tysiące rowerzystów „alkoholików-recydywistów”, z tą różnicą, że teraz skazywani będą na kary pozbawienia wolności nie z Art. 178a §2 k.k., a z Art. 244 k.k. – niekoniecznie wtedy gdy byli pijani, bo zakaz dotyczy także kierowania rowerem na trzeźwo. Jeśli „alkoholicy-recydywiści” już teraz uchylają się od uiszczenia grzywny, od dozoru, od wykonania nałożonych obowiązków lub orzeczonych środków karnych nałożonych z art 178a §2 k.k., to nic się nie zmieni i dalej będą robili to samo, tyle że z art 244 k.k, co oznaczać będzie złamanie warunków warunkowego zawieszenia wykonania kary, a w konsekwencji pobyt w zakładzie karnym przez zasądzony okres. W przypadkach „alkoholików-recydywistów” podstawowym warunkiem zaniechania kolejnych wykroczeń jest przede wszystkim wyjście z nałogu, a jeszcze nikogo nie wyleczono z alkoholizmu zakazując mu jazdy na rowerze na trzeźwo.

Jak podaje Centralny Zarząd Służby Więziennej wg stanu na dzień 25.10.2012 w aresztach śledczych i zakładach karnych przebywa 7950 osób, które podczas aktualnego pobytu odbywają, odbyły lub będą odbywać łącznie 10966 orzeczeń za przestępstwa określone w art.178a §2. Z tej liczby 3137 osób posiada 4 562 orzeczeń za przestępstwa z art. 178a §2 kk w powiązaniu z art 244 kk.

Oznacza to, że w przypadku ok 41 % orzeczeń wobec ok. 39% osób mamy do czynienia z przypadkami, w których nietrzeźwych rowerzystów zatrzymywano ponownie w czasie orzeczonego zakazu prowadzenia rowerów. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że po dekryminalizacji art. 178a §2 kk ten typ więźniów "alkoholików-recydywistów" dalej będzie nagminnie łamał prawo i w dalszym ciągu ludzie Ci będą zatrzymywani ponownie jako nietrzeźwi rowerzyści przy orzeczonym już zakazie prowadzenia pojazdów, co spowoduje, że ponownie trafią do więzień z art 244 kk. W przypadku "alkoholików-recydywistów" jakkolwiek wyrok za przestępstwo z art 244 kk. oznacza duże prawdopodobieństwo pobytu w więzieniu, bowiem ludzie Ci najczęściej nie są w stanie zapłacić zasądzonych grzywien, co jest jedną z przesłanek do zarządzenia wykonania kary u osób z zasądzonym warunkowym zawieszeniem wykonania orzeczonej kary.

Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów uderza szczególnie w ubogie tereny wiejskie, gdzie samochód z powodów finansowych nie jest powszechnym środkiem lokomocji. Jednocześnie na terenach wiejskich oferta komunikacji publicznej często jest niewielka, lub w ogóle jej nie ma, wobec czego rower jest jedyną alternatywą dla ruchu pieszego m.in. w drodze do pracy, a należy pamiętać, że ciężko pokonywać pieszo dwa razy dziennie odległości większe niż 5 km. Nie jest to więc wyłącznie zakaz prowadzenia roweru, bo w wielu wypadkach oznacza on pozbawienie sprawcy jakiegokolwiek transportu. O ile bowiem kierujący pojazdem mechanicznym w razie orzeczenia zakazu jego prowadzenia, ma do dyspozycji najczęściej inne środki transportu, choćby rower. Tymczasem zakaz prowadzenia roweru orzeczony względem mieszkańca źle skomunikowanej wsi, nie posiadającego samochodu uniemożliwi mu często podróże na większe odległości, co w wielu przypadkach oznacza utratę pracy, lub trudności w jej znalezieniu. W przypadku alkoholika może jeszcze bardziej wpędzić w nałóg zamiast z niego wyleczyć. Jak więc wynika z powyższego sprawa ma istotne znaczenie społeczne, nieograniczone wyłącznie do aspektów prawnokarnych.

Podkreślić należy, że w obowiązującej wersji przepisów każdorazowe zastosowanie zakazu nie jest rozważone przez pryzmat konkretnej sprawy, ponieważ zakaz ten ma inny ciężar gatunkowy dla osoby mieszkającej w dużym mieście o dobrej komunikacji, a inny dla mieszkańca wsi, gdzie o inny transport niezwykle trudno; w stosunku do tych ostatnich osób zastosowanie zakazu oznacza de facto pozbawienie wolności przemieszczania się poza miejsce zamieszkania. Podobnie znaczenie ma posiadanie przez obwinionego innego pojazdu, z którego może korzystać i posiadanie uprawnień do posiadania tego typu pojazdów.

Rowerzysta z orzeczonym zakazem jadący rowerem na trzeźwo i zgodnie z przepisami jest przestępcą, jednocześnie rowerzysta po spożyciu 5 piw jadący w sposób nieprzepisowy popełnia tylko wykroczenie. Mamy więc paradoks: jazda zgodnie z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego może być czynem cięższym gatunkowo, niż oczywiste naruszenie zasad bezpieczeństwa.

Warto zauważyć, że uzasadnienie rządowej propozycji zmian jest niezgodne z projektem, który zaprezentowała Rada Ministrów: "Obok w/w kar za projektowane wykroczenie będzie można orzec także środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju od 6 miesięcy do 3 lat.", podczas gdy z ustawy po znowelizowaniu wg propozycji Rady Ministrów jasno wynikać będzie, że środek karny w formie zakazu prowadzenia pojazdów jest obowiązkowy, a nie fakultatywny.