



Αν, ξεφυλλίσει κάποιος την Βικιπαίδεια, στην ελληνική της έκδοση και στο λήμμα Κ.Ο.Κ. θα διαβάσει τα εξής:

«Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (συντ.: ΚΟΚ) είναι το νομοθέτημα που ρυθμίζει τη δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζώων στο οδικό δίκτυο και σε ορισμένους άλλους χώρους. Ο νέος Κ.Ο.Κ. τέθηκε σε ισχύ με τον νόμο 2696 στις 23 Μαΐου 1999 και έκτοτε έχει τροποποιηθεί κυρίως με τους νόμους 3542 το 2007 και 3710 το 2008. Ο κάθε οδηγός υποχρεούται να τον τηρεί καθώς σε περίπτωση παραβίασης του επιφέρει πρόστιμα, ποινές στο ΣΕΣΟ, μέχρι και φυλάκιση.»

Χωρίς να είναι λανθασμένα τα αναγραφόμενα δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια τα γεγονότα. Τον περιφημο Κ.Ο.Κ., που η τελευταία του έκδοση επιχειρεί να συνδέσει τα πρόστιμα με την οικονομική θέση του παραβάτη, τον πρωτογνωρίσαμε

ΑΠΟ του μεσονυκτίου της 26
πρὸς τὴν 27ην Ἰανουαρίου
1963 ἐπέβη ἐν ἰσχύϊ καθ' ἅπασαν
τὴν ἐπικράτειαν ὁ νέος Κώδικς δει-
κτικῆς κυκλοφορίας.
Ὡς γνωστὸν ὁ νέος «ΚΟΚ»
λαμπρὸν πνευματικὸν προϊόν ὄλι-
γων ἐλλεικτῶν Ἑλλήνων εἶναι ἐκ-
τὸ ἀπὸ τὰ σύγχρονα καὶ ἀριστερὰ
Νομοθετήματα τοῦ εἴδους τού-
του καὶ ἔτυχεν τῆς ὁμοθυμοῦ ἐγκρι-
σεως τῆς Ἑλληνικῆς Βουλῆς καὶ
τὸν κατέστησεν Νόμον τοῦ Κρά-
τους.
Ὁλίγα ὄραρα πρὸ τῆς ἐνάρε-
ως τῆς ἰσχύος τοῦ ὀξείτητος
Ἐπιτρόπου τῶν Συγκοινωνιῶν κ.
Δ. Βρανοπούλου ἀπερίθωτον θρη-
μὴν Ἐκκλησίαν πρὸς τὰ ἐντεταλμέ-
να διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπει-
νομικῶ ὄργανου, πρὸς ἀποκατα-
ταξὸς ἀπὸ τὴν Χώραν Ἀυτοκινη-
τιστῶν καὶ πρὸς πάντα ἀρμόδιον
ὅπως συμβάλωσιν ἑκάστος κατὰ
τὴν ἀρμοδιότητά του εἰς τὴν πε-
ρίστην καὶ ἀπρόσδεκτον ἐφαρμο-
γὴν τοῦ ἐπ' ἀγαθῆ τῆς ἀναγκαί-
ας διὰ τὴν χώραν κυκλοφοριακῆς
τάξεως.
Ἐκφορητήριον τὴν στιγμήν
τῆς ἐφαρμογῆς καὶ τὸν Κώδικα
ὡς ἔργα ἱστορικὰ καὶ εἶναι πρά-
γματι ἔργα ἱστορικὰ, εἶναι
ἐνὰ γιγαντιαίου ὄραμα διὰ τὸ
ὅποιοι ἐπιχειροῦσιν νὰ ἐγκατα-
λείψωσιν τὴν κρατούσαν ἀνα-
ρχίαν (κυκλοφοριακῆν), ἀσυνενο-
ησίαν, ζυμωφουτισμὸν ἀδιόφρα-
σίαν κλπ. καὶ νὰ μεταβῶσιν εἰς
ἐκ πολιτισμένους καὶ ἀποβει-
γματικούς ἀνθρώπους πού εἰχον
ὡς πρότυπον τὴν κατανοήσιν
καὶ τὸν σεβασμὸν πρὸς τὸν πᾶ-
σιον μας.
Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Νέου Νομοθε-
τήματος ἔχει τὸ μειονέκτημα ὅτι
στερεῖται τῶν ἀπαραίτητων δι' αὐ-
τὴν (τὴν ἐφαρμογὴν) προϋποθέσε-
ων καὶ ὀλικῶν μέσων καὶ ὀργανῶν
ὡς καὶ τῶν ἀπαραίτητων ἐιδικῶς
ἐκπαιδευμένων ὀργανῶν τῆς πᾶ-
ξεως.
Ὁ κ. Ἐπιτρόπος τῶν Συγκοι-
νωνιῶν εἶναι ἀναμφισβήτητος εἰς
θεσὶν νὰ γνωρίζῃ τὰς ὑπαρχού-
σας ἐλλείψεις καὶ ὡς ἐκ τούτου
σπαρῆσαι τὴν ἀρχὴν τῆς ἐπιτυχῆς
ἐφαρμογῆς του εἰς τὴν κατανοή-
σιν τῶν ὁδηγῶν αὐτοκινήτων καὶ
τῶν Ἀστυνομικῶν ὀργανῶν πρὸς
τοὺς ὁποίους κυρίως ἀπευθύνθη
διὰ τῆς ὡς ἂν ἐκλήσεώς του.
Ὁρθῶς ὅθεν ἐσκέφθη καὶ ἐ-
πεκαλέσθη κυρίως τὸ ἐφιλοτιμή-
σασθαι τῶν Ἑλλήνων, ζήτησας τὴν συμ-
βολὴν των, ἐπὶ τοῦ παρόντος μὴ
δὲν ἄλλο δύναται νὰ πράξῃ (καθὼς
δὲν εἶναι ἡ στιγμή νὰ ἐξετάσω-
μεν διατὶ) συνεπικουρούμενος ὅ-
θεν καὶ ἡμεῖς τὴν ἔκκλησιν τοῦ ἐπι-
τροποῦ τῶν Συγκοινωνιῶν κ. Δ.
Βρανοπούλου, ἀπειθυνόμεθα πρὸς
τοὺς φίλους μας αὐτοκινήτιστῶν
συνασπῶντες ἐαδόμεν τὴν μετρί-
σκολαστικὴν συμπεριφορὴν ἐπι-
λων μας εἰς τὰς διατάξεις τοῦ
λαμπροῦ αὐτοῦ Νομοθετήματος
ἧτις καὶ θα ἀποβῇ πρὸς ὠφέλη-
ν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος τῆς πα-
τρῆδος ἁλλὰ καὶ τῶν ἰδίων τῶν Ἀυ-
τοκινήτιστῶν.

