



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 ὄμι-
λων ἐλλεικτῶν Ἑλλήνων εἶναι ἐπι-
στὴν ἀπὸ τὰ σύγχρονα καὶ ἀριστερὰ
Νομοθετήματα τοῦ εἴδους τοῦ
καὶ ἔτυχεν τῆς ὁμοθυμοῦ ἐγκρι-
σεως τῆς Ἑλληνικῆς Βουλῆς καὶ
τὸν κατέστησεν Νόμον τοῦ Κρά-
τους.
Ὁλίγα ὄραα πρὸ τῆς ἐνάρε-
ως τῆς ἰσχύος τοῦ ὀξείτητος
Ἐπιβουλοῦ τῶν Συγκοινωνιῶν κ.κ.
Δ. Βρανοπούλου ἀπερίθωτον θρη-
μὴν ἐκκλήσιν πρὸς τὰ ἐντεταλμέ-
να διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπει-
νομικῶ ὄργανου, πρὸς ἀποκατα-
ταξὺς ἀπὸ τὴν Χώραν Αὐτοκινη-
τιστῶν καὶ πρὸς πάντα ἀρμόδιον
ὅπως συμβάλωλον ἑκατοὺς κατὰ
τὴν ἀρμολότητά του εἰς τὴν πε-
σὴν καὶ ἀπρόσδεκτον ἐφαρμο-
γὴν τοῦ ἐπ' ἀγαθῆ τῆς ἀναγκαί-
ας διὰ τὴν χώραν κυκλοφορικῆς
τάξεως.
Ἐκφορητήριον τὴν στιγμήν
τῆς ἐφαρμογῆς καὶ τὸν Κώδικα
ὡς ἔργα ἱστορικὰ καὶ εἶναι πρά-
γματι ἔργα ἱστορικὰ, εἶναι
ἐνὰ γιγαντισίῳ ὄραμα διὰ πρὸ
ὅποιοι ἐπιχειροῦμεν νὰ ἐγκατα-
λείψωμεν τὴν κρατούσαν ἀνα-
ρχίαν (κυκλοφορικῆν), ἀσυνενο-
ρησίαν, ζυμονφουτισμὸν ἀδιόφ-
ρησαν κλπ. καὶ νὰ μεταβλήωμεν
εἰς πολιτισμένους καὶ ἀποβει-
γματικούς ἀνθρώπους πού ἔχου-
ν ὡς πρότυπον τὴν κατανόησιν
καὶ τὸν σεβασμὸν πρὸς τὸν πλη-
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 ὄργανων
ὡς καὶ τῶν ἀπαραίτητων εἰδικῶς
ἐκπαιδευμένων ὄργανων τῆς πᾶ-
ξεως.
Ὁ κ. Ἐπιβουλοῦ τῶν Συγκοι-
νωνιῶν εἶναι ἀναμφισβητήτως εἰς
θέσει νὰ γνωρίζῃ τὰς ὑπαρχού-
σας ἐλλείψεις καὶ ὡς ἐκ τούτου
σπαρῆσαι τὴν ἀρχὴν τῆς ἐπιτυχῆς
ἐφαρμογῆς του εἰς τὴν κατανόη-
σιν τῶν ὁδηγῶν αὐτοκινήτων καὶ
τῶν Ἀστυνομικῶν ὄργανων πρὸς
τοὺς ὁποίους κυρίως ἀπευθύνθη
διὰ τῆς ὡς ἂν ἐκλήσεώς του.
Ὁρθῶς ὅθεν ἐσκέφθη καὶ ἐ-
πεκαλέσθη κυρίως τὸ ἐφιλοτιμίον
τῶν Ἑλλήνων, ζήτησος τὴν συμ-
βολὴν του, ἐπὶ τοῦ παρόντος μὴ
δὲν ἄλλο δύναται νὰ πράξῃ (καθὼς
δὲν εἶναι ἡ στιγμή νὰ ἐξετάσω-
μεν διατὶ) συνεπικουρούμενος ὅ-
θεν καὶ ἡμεῖς τὴν ἐκκλήσιν τοῦ ἐπι-
βουλοῦ τῶν Συγκοινωνιῶν κ.κ. Δ.
Βρανοπούλου, ἀπειθονόμεθα πρὸς
τοὺς φίλους μας αὐτοκινήτιστῶς
συναστῶντες ἐσθμῶς τὴν μεμρ-
σολογιστικῆτος συμμέθεσιν ἐπι-
λων μας εἰς τὰς διατάξεις τοῦ
λαμπροῦ αὐτοῦ Νομοθετήματος
ἧτις καὶ θὰ ἀποδῇ πρὸς ὠφέλησιν
τοῦ γενικοῦ συμφέροντος τῆς χω-
ρας ὅλα καὶ τῶν ἰδίων τῶν Αὐ-
τοκινήτιστῶν.

