



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 περίφημο 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 ἐπι-
στὴν 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 ἀπερίθρευτον θρη-
μὴν ἐκκλήσιν πρὸς τὰ ἐντεταλμέ-
να διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπει-
νομικῶ ὄργανου, πρὸς ἀποκατα-
ταξὸς ἀπὸ τὴν Χώραν Ἀυτοκινητι-
στῶν 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 ὄγκου διὰ τὸ
ὅποιοι ἐπιχειροῦσιν νὰ ἐπιτελέ-
σωσιν τὴν κρατούσαν ἀνα-
ρχίαν (κυκλοφοριακῆν), ἀσυνο-
νοῦσαν, ζυμωφουτισμὸν ἀδιόφ-
ρητον κλπ. καὶ νὰ μεταβληθῶσιν
εἰς πολιτισμένους καὶ ἀποβί-
σματικὸς ἀνθρώπους πού ἔχου-
σι πρῶτον τὴν κατανοήσιν
καὶ τὸν σεβασμὸν πρὸς τὸν πῶ-
σιον μας.
Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Νέου Νομοθε-
τήματος ἔχει τὸ μειονέκτημα ὅτι
στερεῖται τῶν ἀπαραίτητων δι' αὐ-
τὴν (τὴν ἐφαρμογὴν) προϋποθέ-
σεων καὶ ὀλικῶν μέσων καὶ ὀργανῶν
ὡς καὶ τῶν ἀπαραίτητων ἐιδικῶς
ἐκπαιδευμένων ὀργανῶν τῆς πῶ-
σεως.
Ὁ κ. Ἐπιτρόπος τῶν Συγκοι-
νωνιῶν εἶναι ἀναμφισβήτητος εἰς
θεσὶν νὰ γνωρίζῃ τὰς ὑπαρχού-
σας ἐλλείψεις καὶ ὡς ἐκ τούτου
στρατίζει τὴν ἀρχὴν τῆς επιτυχῆς
ἐφαρμογῆς του εἰς τὴν κατανοή-
σιν τῶν ὁδηγῶν αὐτοκινήτων καὶ
τῶν Ἀυτονομικῶν ὀργανῶν πρὸς
τοὺς ὁποίους κυρίως ἀπευθύνθη
διὰ τῆς ὡς ἄνω ἐκκλήσεώς του.
Ὁρθῶς ὅθεν ἐσκέφθη καὶ ἐ-
πεκαλέσθη κυρίως τὸ ἐφιλοτιμί-
ων Ἑλλήνων, ζήτησος 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 ἐκκλήσιν τοῦ ἐπι-
τροπῶ τῶν Συγκοινωνιῶν κ. Δ.
Βρανοπούλου, ἀπευθυνόμεθα πρὸς
τοὺς φίλους μας αὐτοκινήτιστῶν
συνασπῶντες ἐαδόμεν τὴν μετρί-
συχολογητικῆς συμπεριφορῆς ἐπι-
λων μας εἰς τὰς διατάξεις τοῦ
λαμπροῦ αὐτοῦ Νομοθετήματος
ἧτις καὶ θὰ ἀποβῇ πρὸς ὠφέλη-
τον τοῦ γενικοῦ συμφέροντος τῆς πα-
τρῆδος ἡμῶν καὶ τῶν ἰδίων τῶν Ἀυ-
τοκινήτιστῶν.

