

Law 3

DIE VERKLARING VAN VERKEERSKRIMINALITEIT EN DIE GEËVALUEERDE
VAARTBELYNING VAN DIE STRAFPROSESREG VIR MEER DOELTREFFENDE
VERKEERSADMINISTRASIE

THEUNIS JACOBUS BOTHA

Proefskrif ter vervulling van die vereistes vir die graad PhD aan die
Universiteit van Kaapstad
(verwysing BTH THE 002)

Junie 1989

Promotor: Prof D van Z Smit

The University of Cape Town has been given
the right to reproduce this thesis in whole
or in part. Copyright is held by the author.

The copyright of this thesis vests in the author. No quotation from it or information derived from it is to be published without full acknowledgement of the source. The thesis is to be used for private study or non-commercial research purposes only.

Published by the University of Cape Town (UCT) in terms of the non-exclusive license granted to UCT by the author.

INHOUD

VOORWOORD	(viii)

SUMMARY	(xi)

HOOFSTUK 1

DIE RASIONALISERING EN VAARTBELYNING VAN VERVOLGINGSPROSESSE EN PROSESSTUKKE VIR DOELEINDES VAN MEER DOELTREFFENDE BESTUURDERBEHEER IN DIE VERKEERSADMINISTRASIE

1. ORIENTASIE EN PROBLEEMSTELLING	BLADSY
1.1 INLEIDING	1
1.2 PROBLEEMSTELLING	3
1.3 AFBAKENING VAN DIE STUDIETERREIN	6
1.4 NAVORSINGSMETODIEK	9
1.5 PROBLEME TYDENS DIE ONDERSOEK	11

HOOFSTUK 2

LITERATUUR OOR VERKEERSKRIMINALITEIT, BOTSINGSBETROKKENHEID EN DIE AANWENDING VAN VERKEERSREKORDS

2.1 INLEIDING	15
2.2 GEBREK AAN EN PROBLEME MET NAVORSING OOR PADBOTSINGS EN OOR VERKEERSKRIMINALITEIT	16
2.3 STELSELBENADERING IS 'N VOORVEREISTE BY DIE ADMINISTRASIE VAN VERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID	22
2.4 DIE VERBAND TUSSEN BOTSINGSREKORDS EN VERKEERSKRIMINALITEIT	27
2.5 DIE KORRELASIE TUSSEN VERKEERSKONFLIKTE, PADBOTSINGS EN VERKEERSKRIMINALITEIT	39
2.6 VERKEERSWETSTOEPASSING EN VERKEERSKRIMINALITEIT	41
2.7 VERKEERSREGISTERS EN REGISTERINFRASTRUKTUUR	48
2.8 DIE MENSLIKE FAKTOR	60

2.9	RYBEWYSBEHEER	84
2.10	NAVORSING OOR TOEPASLIKE ONDERWERPE WAT NOG AAN DIE GANG OF PAS VOLTTOOI IS	91
2.11	SLOTSOM UIT DIE LITERATUURSTUDIE	96

HOOFSTUK 3

STATISTIEK OOR PADVERKEERSVEILIGHEID

3.1	SEKERE FAKTORE WAT DIE STATISTIEK OOR PADSTERFTES VERKEERDELIK BEÏNVLOED	101
3.2	DIE PADONGELUKSPRENTJIE IN DIE RSA	102
3.3	DIE PADBOTSINGPRENTJIE VAN DIE RSA TEENoor DIE VAN ANDER LANDE	107
3.4	PADSTERFTES IN VERHOUDING TOT ALLE ANDER STERFTES IN DIE RSA	124
3.5	OPMERKING	126

HOOFSTUK 4

STATISTIEK OOR VERVOLGINGS IN VERKEERSAKE, 'N EVALUERING VAN VER- VOLGINGSPROSEDURES EN DIE STRAFREGTELIKE WERKSLADING

4.1	ONTOEGANKLIKHEID VAN VERKEERSINLIGTING OOR VERVOLGINGS IN VEREERSAKE EN DIE GEVOLGE DAARVAN	129
4.2.1	Algemeen	130
4.3	DIE INSTELLING EN AFHANDELING VAN STRAFREGTELIKE VER- VOLGINGS IN DIE BESTAANDE BEDELING	142
4.4	DIE BESTAANDE VERVOLGINGSPROSESSE EN PROSESSTUKKE WAT VIR DIE DOELEINDES VAN DIE VERKEERSREG GEBRUIK WORD	146
4.5	TEKORTKOMINGE IN DIE STRAFPROSESREG RAKENDE VEREISTES VAN DIE VERKEERSREG EN DIE GEVOLGE DAARVAN	149

HOOFSTUK 5

SEKERE AFBREUKENDE ASPEKTE VAN VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA EN STAPPE VIR TEENWERKENDE INLIGTINGSTELSELS

5.1	PROBLEEMSTELLING RAKENDE DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA	159

5.2	'N ONTLEDING VAN DIE GEVOLGE VOORTSPRUITENDE UIT PROBLEME VAN DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA	166
5.3	DIE DAARSTELLING VAN EIE PADVERKEERSBURO'S IN DIE TBVC-LANDE	170
5.4	'N INTERNASIONALE PADVERKEERSBURO VIR SUIDER-AFRIKA	172
5.5	NOODSAAKLIKE STAPPE RAKENDE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA	172

HOOFSTUK 6

VERKEERSKRIMINALITEIT: 'N MOONTLIKE VERKLARENDE MODEL

6.1	DEFINISIE EN BESPREKING VAN VERKEERSKRIMINOLOGIE	179
6.2	MISDAADVEROORSAKINGSTEORIEË EN 'N VERKLARINGSTEORIE VIR VERKEERSKRIMINALITEIT	187
6.3	DIE BEREGTINGSPROSES TEN OPSIGTE VAN VERKEERSOORTREDINGS	231
6.4	SLOTSOM	243

HOOFSTUK 7

GESTANDAARDISEERDE VERVOLGINGSPROSESSTUKKE EN REKENARISERING AS VOORVEREISTES VIR 'N DOELTREFFENDE STELSEL VAN VERKEERSADMINISTRASIE

7.1	INLEIDING	247
7.2	ENKELE BELANGWEKKENDE ASPEKTE VAN DIE NUWE PROSESDOKUMENTE	250
7.3	'N STANDAARDSTELSEL VIR DIE GESTANDAARDISEERDE REKENARISERING VAN VERVOLGINGS VIR VERKEERSOORTREDINGS	252

HOOFSTUK 8

NOODSAAKLIKE RASIONALISERING EN VAARTBELYNING VAN PROSEDURES RAKENDE DAGVAARDINGS EN KENNISGEWINGS OM IN DIE HOF TE VERSKYN IN VERKEERSAKE EN VOORGESTELDE WETGEWING IN HIERDIE VERBAND

8.1	INLEIDING	259
8.2	VOORGESTELDE WYSIGING TEN OPSIGTE VAN DIE DAGVAARDING SOOS BESKRYF IN ARTIKEL 54SPW - KYK BYLAE A	262

8.3	VOORGESTELDE WYSIGING TEN OPSIGTE VAN BEPALINGS RAKANDE VERSUIM VAN BESKULDIGDE OM OP 'N DADGVAARDING TE VERSKYN (BESTAANDE ARTIKEL 55SPW) OF AAN 'N VONNIS TE VOLDOEN (VOORGESTELDE BYVOEGSEL TOT ARTIKEL 55SPW) - KYK BYLAE B	270
8.4	VOORGESTELDE WYSIGINGS TEN OPSIGTE VAN KENNISGEWING OM IN DIE HOF TE VERSKYN (VOORGESTEL DAT DIT NOU 'N "ONMIDDELLIKE DAGVAARDING" GENOEM WORD) INGEVOLGE ARTIKEL 56SPW - SIEN BYLAE C	277
8.5	SKULDERKENNINGSBOETE (ARTIKEL 57 - KYK BYLAE D)	282
8.6	TERSYDESTELLING VAN VONNIS (VOORGESTELDE ARTIKEL 57SPW A) (KYK BYLAE D))	286
8.7	SLOTPMERKING VIR DIE HOOFSTUK	286

HOOFSTUK 9

DIE DEKRIMINALISERING OF ADMINISTRATIEWE BERECHTING VAN PARKEERTIPE VERKEERSOORTREDINGS EN VOORGESTELDE WETGEWING IN HIERDIE VERBAND

9.1	INLEIDING	293
9.2	DIE BESTAANDE STATUTÊRE VERWYSINGS- EN VERVOLGINGS- DOKUMENTASIE WORD AANBEVEEL	310
9.3	BESPREKING VAN AANBEVELINGS AAN DIE HAND VAN WETGEWING WAT VOORGESTEL WORD	311
9.4.	EVALUERING VAN DIE VOORGESTELDE MAATREËLS VIR DIE ADMINISTRATIEWE BERECHTING VAN PARKEERTIPE VERKEERS- OORTREDINGS	325

HOOFSTUK 10

DIE SENTRALE PADVERKEERSBURO EN DIE VERSAMELING EN BESKIKBAARSTELLING VAN VERKEERSINLIGTING AS INFRASTRUKTUUR VIR STELSELWERKING IN DIE VERKEERSADMINISTRASIE

10.1	DIE DAARSTELLING VAN DIE SENTRALE PADVERKEERSBURO	329
10.2	NUWE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL	330
10.3	VERGELYKINGS TUSSEN DIE NASIONALE VERKEERSREGISTER MET SOORTGELYKE REGISTERS IN OORSESE LANDE	331
10.4	DIE BELANG VAN DIE NASIONALE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL BY HIERDIE STUDIE	334

HOOFSTUK 11

DIE KOPPELING VAN DIE IDENTITEIT VAN 'N VERKEERSOORTREDER EN BOTSINGS-BETROKKE NE AAN SY GERE GISTREERDE INLIGTING EN DIE BEWYS VAN VORIGE VEROORDELINGS

11.1	INLEIDING	341
11.2	DIE BESTAANDE PROSEDURES EN MAATREËLS VIR DIE BEWYS VAN IDENTITEIT BY VORIGE VEROORDELINGS	346
11.3	BEWYS VAN BETROKKENHEID BY, OF VORIGE VEROORDELINGS SOOS DIT IN ANDER LANDE TOEGEPAS WORD	355
11.4	ONDERSOEKE NA SEKERE TEGNOLOGIESE ONTWIKKELINGS RAKENDE IDENTITEITSKOPPELING	358
11.5	DIE ANALOGIE TUSSEN DIE WêRELDWYE SUKSESVOLLE WERKING VAN BANKKREDIETKAARTE EN DIE AANBEVELINGS VIR DIE NUWE RYBEWYS EN PROFESSIONELE BESTUURDERPERMIT VIR DIE RSA	359
11.6	VOORGESTELDE MAATREËLS VIR DIE REGISTRASIE EN BEWYS VAN VORIGE VERKEERS- EN VERVOERGEORIËNTEERDE OORTREDINGS	363

HOOFSTUK 12

DIE VERPLIGTE DRA VAN RYBEWYSE, MAATREËLS DAARVOOR, DIE PERIODIEKE HERUITREIKING VAN (SONDER HERTOETSING VIR) RYBEWYSE

12.1	INLEIDING	373
12.2	FORMULERING VAN MAATREËLS OM DIE DRA VAN RYBEWYSE VERPLIGTEND TE MAAK	378
12.3	DRA VAN RYBEWYS TEENoor NEEM VAN VINGERAFDRUK	382
12.4	SLOTSOM RAKENDE DIE VERPLIGTE DRA VAN RYBEWYSE	382
12.5	DIE PERIODIEKE HERUITREIKING VAN (SONDER HERTOETSING VIR) RYBEWYSE - BESTUURDERBEHEER DEUR BETER BEHEER OOR RYBEWYSDOKUMENTERING BINNE 'N TOTALE STELSELWERKING	382

HOOFSTUK 13

VOORTDURENDE STRAFPROSESHERVORMING EN 'N JURIDIESE EVALUERING VANUIT 'N STRAFPROSESREGTELIKE PERSPEKTIEF IN VERKEERSAKE VAN DIE AANBEVOLE MAATREËLS VIR DIE MEER DOELTREFFENDE PROSESSERING VAN VERKEERSAKE

13.1	INLEIDING	391
13.2	JURIDIESE EVALUERING VAN DIE BESTAANDE ARTIKELS 54, 55, 56 EN 57SPW	399
13.3	BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT BEIDE DIE VOORGESTELDE DAG-VAARDING EN ADMINISTRATIEWE BEREGTINGSPROSES RAAK	428
13.4	BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT EIE IS AAN DIE VOORGESTELDE DAGVAARDINGPROSEDURES IN VERKEERSAKE	473
13.5	BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT EIE IS AAN DIE VOORGESTELDE ADMINISTRATIEFREGTELIKE BEREGTING VAN PARKEERTIPE VERKEERSOORTREDINGS	495
13.6	SAMEVATTING	500
13.7	SLOTOPMERKING OOR DIE VOORGESTELDE VAARTBELYNDE PROSESREGTELIKE ASPEKTE	501

HOOFSTUK 14

SAMEVATTING VAN DIE VOORGESTELDE STELSELWERKING, EN DIE VOORSPELBARE EFFEK DAARVAN OP VERKEERSKRIMINALITEIT

14.1	PROBLEEM VAN 'N GEBREK AAN BESTUURDERBEHEER EN PROBLEME MET DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUID-AFRIKA	505
14.2	BEPAALE PROBLEME EN MOONTLIKE OPLOSSINGS WAT VOORGESTEL IS	507
14.3	DIE VOORSPELBARE EFFEK OP DIE MOTORBESTUURDER	518
	BRONNELYS	525
	REGISTER VAN ONVOLTOOIDE NAVORSING	571
	VONNISREGISTER	575

VERWYSINGS

BYLAE A: VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 54 SPW	581
BYLAE B: VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 55 SPW	591
BYLAE C: VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 56 SPW	603
BYLAE D: VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 57 SPW	613
BYLAE E: VOORGESTELDE WETSONTWERP: VOORGESTELDE NUWE ARTIKEL 341 SPW	623
BYLAE F: VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE WOORDOMSKRYWINGS EN BYVOEGINGS TOT ARTIKEL 41 SPW	639

VOORWOORD

Graag bedank ek verkeerslui van oor die hele Republiek van Suid-Afrika vir hulle aktiewe bydraes en kommentaar oor meer as tien jaar ten opsigte van aspekte en aanbevelings wat by hierdie studie ingesluit is. Ek bedank ook graag lede van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad, die Departement van Justisie, en die Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad wat bydraes en kommentare gelewer het. Regter V G Hiemstra word spesifiek bedank vir sy gunstige kommentaar op die aspekte wat aan hom voorgelê is en in Hoofstuk 8 van die proefskrif vervat word.

Ek kon met prof. Dirk van Zyl-Smit op die aangenaamste wyse saamwerk. Ek wil hom in die besonder vir sy deskundige leiding en persoonlike belangstelling bedank. Ek betuig ook my dank aan al my leermeesters in die Regte, sonder wie se vormingsarbeid ek so 'n studie nie sou kon onderneem nie.

Mej. Rhoda Hefer en mev. Renie Lubbe wat die tikwerk en uitleg onderneem het, verdien 'n spesiale woord van hartlike dank.

Die Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad het my die nodige vryheid om hierdie studie oor vele jare te onderneem, gelaat en verdien ook my opregte dank en waardering.

Ek vermeld graag dat my eggenote en kinders my te alle tye ondersteun en aangemoedig het. Ek wil hulle in die besonder vir hulle opofferinge bedank.

THEUNIS BOTHA

Junie 1989

(x)

SUMMARY

THE EXPLANATION OF CRIME AND AN EVALUATION OF THE CONTRIBUTION OF THE STREAMLINING OF CRIMINAL PROCEDURE TO MORE EFFICIENT TRAFFIC ADMINISTRATION

1. ORIENTATION AND PROBLEM STATEMENT

The regulation of traffic affects the community as a whole. In this sense it affects each member of the community the moment a street is entered.

Traffic administration in the Republic of South Africa is very diversified in respect of both legislation and law enforcement agencies. The chances of being apprehended for traffic offences are very remote in that only approximately one million out of at least four billion moving traffic offences are prosecuted in conjunction with another approximately two million other traffic offences per annum for which prosecutions are instituted. More than one million of these three million prosecutions are never finalised - the offenders do not pay their fines, do not appear in court or are not traced for summonses to be served on them. These cases are ended as accused being "*untraceable*". Prosecutions for traffic offences nevertheless swamp the magistrates' courts to the extent that justice personnel cannot cope with the workload. They are assisted by personnel from the law enforcement agencies who have to fill in summonses, receive fines, enrol cases on record books, make out warrants of arrests, etc.

In 1988 the Minister of Justice announced investigations into the possible introduction of administrative adjudication for stationary traffic offences which would remove prosecutions for such offences from the criminal justice system.

This study therefore addresses these problems. Recommendations are made and draft legislation furnished.

2. LITERATURE IN RESPECT OF TRAFFIC CRIMINOLOGY, INVOLVEMENT IN ROAD TRAFFIC COLLISIONS AND THE APPLICATION OF TRAFFIC RECORDS

A literature study was executed in respect of traffic criminology and very little literature was found on the subject. Related aspects are therefore being researched in the literature on subjects such as

- the requirement for a systems approach as a prerequisite for effective traffic administration and traffic safety;
- the relationship between the collision history of persons and their traffic criminality;
- the correlation between traffic conflicts, road traffic collisions and traffic criminality;
- enforcement of the traffic legislation and traffic criminality;
- the human factor on the road; and
- driver's licence control.

Research presently in progress is also analysed. It was found that very little is being done in respect of traffic criminality.

The literature shows that there is a direct relationship between road traffic collisions, traffic criminality and the level of traffic law enforcement. From the literature it is concluded that

- a criminological investigation into traffic criminality should be executed; and
- the success potential of traffic law enforcement and measures to increase that potential should be investigated.

The study thus centres round these investigations.

3 STATISTICS IN RESPECT OF ROAD TRAFFIC SAFETY IN THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

The road traffic collision picture of the Republic of South Africa since 1950 is given and then related to other countries in the world. Only four countries were found to have had more deaths on the road than the 9905 people killed in the RSA in 1987. The RSA also has of the highest number of people injured on its roads. The number of people killed on RSA roads in 1987 was ten times that of 1950. On the other hand, in countries of the developed world road deaths in 1987 equalled or less than doubled the figures of 1950. The RSA and a few other developing countries, such as India, Mexico, Korea and Nigeria could be said to have very serious road traffic problems.

4. STATISTICS IN RESPECT OF PROSECUTIONS FOR TRAFFIC OFFENCES, AN EVALUATION OF THE EXISTING TRAFFIC PROSECUTION PROCESSES AND THE WORKLOAD OF THE PROSECUTIONS FOR CRIMINAL OFFENCES

Very little information on traffic prosecutions in the RSA is available and the information is very inaccessible. This largely conceals the problem and the extent thereof.

The available statistics show that:

- the admission of guilt fine procedure mostly involves traffic prosecutions (80 %)
- although 60 % of criminal case recordings in court registers involve traffic offences, only a very few of the recordings (much less than 5 %) give rise to court appearances by the accused;
- 57 % of prosecutions for traffic offences are finalised through the payment of fines and administrative procedures.

Administrative acts are involved in more than 90 % of the remaining 43 % of traffic prosecutions. This raises the question of whether there is any involvement of the supervision function of the courts and whether the mass of paper work in criminal courts is worthwhile;

- the large number of failures to appear in court or to pay fines is totally unacceptable;
- any increase of prosecutions for traffic offences will be unmanageable through the existing law of criminal procedure, and there is no doubt that a substantial increase is not only imperative, but also unavoidable; and
- the Department of Justice has not been able to handle the workload of prosecutions for traffic offences on its own for a considerable period of time and will not be able to do so in the future under the present system.

The existing law of criminal procedure, as it applies to prosecutions for traffic offences, is outdated and requires considerable streamlining.

5. CERTAIN DETRIMENTAL ASPECTS IN RESPECT OF THE TRAFFIC ADMINISTRATION IN SOUTHERN AFRICA AND ADVERSE ASPECTS RELATING TO INFORMATION SYSTEMS

Traffic administration in Southern Africa is problematic in a number of respects, especially concerning cross border traffic. The crux of the problem lies in the absence of proper records and computerisation of records on vehicle and driver's licensing, traffic prosecutions, etc. Further problems are the forgery and counterfeiting of driver's licences and corruption. Prosecuted traffic offenders from across the border do not pay their traffic fines, nor do they appear in court. Their cases are never finalised and are recorded as "*untraceable*".

These problems have a large number of negative consequences, but may be able to be partially solved with properly computerised traffic records which are being planned.

6. TRAFFIC CRIMINALITY: A POSSIBLE EXPLANATION

A definition of traffic criminality is given. "*Community crime*" as a novel conception is presented and the "*traffic criminal*" discussed.

Theories on the causes of crime and the explanation of traffic criminality are presented. It relates to the differential association theory which is applied to "*community criminality*". "*White collar crime*" is discussed, evaluated and compared with traffic offences in twenty five respects. "*Community crime*" is presented as a new section of the criminology, with "*white collar crime*" and traffic criminality as two distinct sections thereof.

7. THE STANDARDISED PROSECUTION DOCUMENTS AND COMPUTERISATION AS PREREQUISITES FOR EFFECTIVE TRAFFIC ADMINISTRATION

The new standardised prosecution documents for traffic prosecutions are discussed. This is supplemented by a discussion of the standardised system for the computerisation of prosecutions for traffic offences.

8. THE NECESSARY RATIONALISATION AND STREAMLINING OF SUMMONSES AND NOTICES TO APPEAR IN COURT IN TRAFFIC CASES AND RECOMMENDED LEGISLATION

The great volume of traffic prosecutions warrants specially tailor-made processes. A traffic summons and an immediate

summons to supplement the existing summons and notice to appear in court respectively are recommended.

The traffic summons and the immediate summons should still provide for an admission of guilt fine and a court date on which the matter may be heard if the accused wishes to be heard (to dispute the matter or to put his case), as in the existing procedure. However, should the accused not pay the admission of guilt fine and should he not appear in court on the court date (exercising his right to be heard in terms of the *audi alteram partem* rule), judgement by default is entered against his name in his absence. Various ways of collecting the fine are proposed. This effectively abolishes the warrant of arrest, as the case is finalised with only the fine to be collected. It can then serve as a previous conviction against the accused at a future prosecution.

Outstanding fines could be collected, *inter alia*, by adding them to vehicle licensing fees, with the periodic re-issue of driver's licences (as in Bophuthatswana), with future prosecutions, through writs of execution comparable to the law of civil procedure etc.

In terms of the recommendations, a judgement by default may be rescinded on good grounds on application by the accused, comparable to the law of civil procedure.

9. THE DECRIMINALISATION OR ADMINISTRATIVE ADJUDICATION OF PARKING TYPE OFFENCES AND RECOMMENDED LEGISLATION

The existing process consequent to the issue of a "*parking ticket*" where the compounded (spot) fine is not paid involves the issue and service of a summons, a court appearance or the issue of a warrant of arrest or a resummons if the first summons had not been served personally - a very labour-intensive process.

The recommended process involves sending a copy of the "*parking ticket*" to the registered owner of the vehicle who becomes liable for the fine. If it is not paid, it is merely added to the licence fees of the vehicle. If the registered owner of the vehicle did not commit the parking offence, he may reclaim the fine from the offender if he so wishes.

Representations are dealt with by a representations official. The offender/vehicle owner then has a right of appeal to a magistrate in chambers whose decision is final and not open to appeal but may still be reviewed.

10. THE NATIONAL TRAFFIC INFORMATION SYSTEM AS PART OF THE INFRASTRUCTURE OF TRAFFIC ADMINISTRATION

The government originally approved a Central Road Traffic Bureau which is now being replaced by a National Traffic Information System to comply with the requirements of the new Road Traffic Act, 1989 (Act no 29 of 1989). The information system, if compared to similar systems in other countries, will be of the most comprehensive and advanced.

11. THE LINKING OF THE IDENTITY OF A TRAFFIC OFFENDER OR PERSON INVOLVED IN A ROAD TRAFFIC COLLISION TO THE RECORDED INFORMATION IN THE TRAFFIC INFORMATION SYSTEM AND THE PROVING OF PREVIOUS CONVICTIONS

The existing method of proving the identity of a person in respect of previous convictions are discussed. The position in other countries is analysed.

The successful method of linking transactions with bank credit cards to the holders of these cards through card imprints is given as the reason why the new professional driving permits and the driver's licences not contained in identity

documents are to be of credit card format and partially embossed. Imprints of these cards are to serve as the necessary link between the holders and their previous traffic convictions. Fingerprints instead of card imprints are to be taken in cases where cards are not available at the place where the prosecution is instituted.

12. THE COMPULSORY CARRYING OF THE DRIVER'S LICENCE AND THE PERIODIC RE-ISSUING OF (NOT RETESTING FOR) DRIVER'S LICENCES

Measures to make the compulsory carrying of driver's licences practicable and enforceable, are recommended. Taking of fingerprints in cases where driver's licences are not available on the spot, is recommended.

The introduction of the periodic re-issue of (not retesting for) driver's licences is motivated as a prime method to introduce proper driver discipline.

13. A JUDICIAL EVALUATION OF THE RECOMMENDED MEASURES FOR THE MORE EFFICIENT PROCESSING OF TRAFFIC PROSECUTIONS

The existing summoning procedures are properly evaluated from a juridical perspective. Clear evidence of radical departures from established principles of the criminal law and law of procedures is found. The proposed measures are evaluated and found not to be in conflict with existing principles of law.

The conclusion is drawn that the recommendations are acceptable at law.

14. SUMMARY OF THE PROPOSED SYSTEM FUNCTIONING AND THE PREDICTABLE EFFECT ON TRAFFIC CRIMINALITY

The existing problems and possible solutions are summarised,

together with a summary of the recommendations. The deficiencies of the existing system should be rectified, failing which all other measures are bound to be unsuccessful.

A prediction of the effect of the proposed measures on the average driver is ventured.

(xx)

HOOFSTUK 1

**DIE VERKLARING VAN VERKEERSKRIMINALITEIT EN DIE GEëVALUEERDE
VAARTBELYNING VAN DIE STRAFPROSESREG VIR MEER DOELTREFFENDE
VERKEERSADMINISTRASIE**

BLADSY

1. ORIENTASIE EN PROBLEEMSTELLING	1
1.1 INLEIDING	1
1.2 PROBLEEMSTELLING	3
1.3 AFBAKENING VAN DIE STUDIETERREIN	6
1.4 NAVORSINGSMETODIEK	9
1.4.1 Algemeen	9
1.4.2 Literatuurstudie	9
1.4.3 Ter plaatse ondersoeke, seminare en onderhoudvoering	10
1.4.4 Onderhandelings	10
1.4.5 Opleiding van verkeerslui	10
1.4.6 Kontrolerende ondersoeke	11
1.5 PROBLEME TYDENS DIE ONDERSOEK	11

HOOFSTUK 1.

DIE VERKLARING VAN VERKEERSKRIMINALITEIT EN DIE GEËVALUEERDE VAARTBELYNING VAN DIE STRAFPROSESREG VIR MEER DOELTREFFENDE VERKEERSADMINISTRASIE

1. ORIENTASIE EN PROBLEEMSTELLING

1.1 INLEIDING

Wanneer die padgebruiker sy blyplek verlaat op reis na en later terug vanaf een of ander bestemming, is sy verwagtings onder andere (a) om sy ritte in veiligheid en sonder onbehoorlike vertraging weens verkeersopeenhopings af te lê, (b) dat alle padgebruikers die padreëls in 'n redelike mate sal nakom en (c) dat verkeersoortreders aan die man gebring sal word, veral wat die sogenaamde ernstige verkeersoortredings betref. Die publiek maak dan ook 'n onderskeid tussen die sogenaamde meer en minder ernstige verkeersoortredings (Venter (1975: 53)).

Die feit is dat sekere verkeersoortredings as sogenaamde ernstige verkeersoortredings (soos dronk- en roekelose bestuur) deur die gemeenskap as onaanvaarbaar en verwerplik beskou word. Daarteenoor word die sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings rakende byvoorbeeld parkeertyd-verstreke, oorskryding van spoedbeperkings in 'n sogenaamd "*redelike*" mate ensovoorts meer tegnies en regverdigbaar beskou. Vervolgings daarvoor word ook dikwels en onder sekere omstandighede as geldmakery beskou (Dreyer (1986: 8)), Reeder (1975), Pretorius (1987: 70)).

Min, indien enige, motoriste is in staat om van punt A tot punt B op 'n openbare pad 'n voertuig te bestuur sonder om 'n verkeersoortreding van een of ander aard te pleeg, hoe tegnies dit ookal mag wees (Venter (1975)).

Alle vervolgings vir verkeersoortredings word in die gewone geregshoue saam met die ander misdade bereg. Elke verkeersoortreding moet dus tans nog as 'n misdaad beskou word en die verkeersoortreder as 'n misdadiger al sou dit slegs ten opsigte van die sogenaamd minder ernstige verkeersoortredings wees en al sien die oortreder homself nie as 'n misdadiger nie. Die gemeenskap verlang egter 'n verkeerswetstoepassingsprogram ter bevordering van die doelstelling van verkeersveiligheid (Reeder (1975)). Daar is uiteraard nie openbare eensgesindheid oor wat sogenaamd vervolgbare verkeersoortredings is en wat nie, en so 'n definisie bly 'n veranderlike, afhanklik van die omstandighede bv. die oorskryding van die spoedbeperkings (Venter (1975: 53)). Om 10 of 20 km/h bo die beperking te bestuur, word in alledaagse gesprekke dikwels regverdigbaar gestel, maar indien 'n persoon se kind onder dieselfde omstandighede die slagoffer daarvan in 'n motorbotsing word, word die motoris maklik as 'n jaagduiwel wat letterlik opgehang moet word, getipeer. Van belang is egter die feit dat elke motoris deurentyd 'n potensiële verkeersoortreder is en verkeersoortredings inderdaad pleeg. Hy is dus ook potensiëel voortdurend aan vervolging vir daardie oortreding(s) blootgestel. (Middleton, et al (1978)). Indien hy aldus vervolg sou word, sou dit in die reël sy enigste ondervinding van 'n botsing met die gereg wees en sou dit 'n groot invloed hê op sy indrukke van die funksionering van die beregtingsproses (Kriel (1974)). Mattie en Kraay (1971: 357) skryf voorts *"de weggebruiker heeft in het algemeen weinig ervaring met het krijgen van straffen, waardoor hij de objektiewe kans op betrapping nauweliks kent"*.

Die publiek maak volgens Venter (1975) 'n vae onderskeiding tussen die sogenaamde meer ernstige verkeersoortredings wat as krimineel beskou word, en die sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings (soos sekere parkeeroortredings) wat nie as krimineel beskou word nie. *"Omdat hulle egter ingevolge die gemenereg saamgegooi word, het die minagting wat die gewone mens vir parkeerregulasies het, in 'n groot mate uitgebrei na die ander reëls en regulasies en gevolglik het die hele saak ver-*

troebel geraak". Die belang in hierdie vertroebeling word beklemtoon deur die feit dat verkeersoortredings getalsgewys die grootste aandeel in die strafberegting naamlik 70 persent van die Republiek van Suid-Afrika hou (Botha (1981 A)). 'n Sombere prentjie van ons strafregpleging word geskets deur die feit dat meer as 'n derde van vervolgings vir verkeersoortredings nooit gefinaliseer word nie. Die betrokke vervolgte verkeersoortreders betaal hulle boetes nie en kan ook nie opgespoor word om hulle te dagvaar, te herdagvaar of lasbriewe op hulle uit te voer vir inhegtenisneming weens hulle minagting van die hof deur nie te verskyn nie (Botha (1981 A)). Dit dra by tot die verdere vertroebeling van die prentjie en minagting vir die reg waarna Venter verwys.

Dit is dus noodsaaklik om die straf- en strafprosesreg soos dit op verkeersoortredings van toepassing is, behoorlik onder die loep te neem. Dit is dan ook die doel van hierdie studie. Daar sal ook gepoog word om die verkeersoortreding (beide die sogenaamde ernstige as minder ernstige verkeersoortreding) uit die oogpunt van die kriminologie te verklaar en 'n verklaringsteorie te ontwikkel. Hoofstuk 6 is in hierdie verband die uitstaande gedeelte van die studie.

1.2 PROBLEEMSTELLING

Die verkeersadministrasie in die Republiek van Suid-Afrika het 'n baie gediversifiseerde beeld (Botha (1980 A)). Provinsiale Ordonnansies beheer tans nog die verkeersreg maar dit sal in die voorsienbare toekoms deur die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989) vervang word. Die wet sal deur die Departement van Vervoer, die Provinsiale Administrateurs en plaaslike owerhede geadministreer word (Van Wyk en Louw Inc (1986), Witskrif (1987).

Vervolgings vir verkeersoortreders word ingestel deur verkeersbeamptes in diens van die onderskeie plaaslike en provinsiale owerhede, die SA Polisie en die Militêre Polisie. Elke owerheid, insluitende die honderde plaaslike owerhede, het tot nog toe

hulle eie dagvaardings en kennisgewings ingevolge die strafprosesreg opgestel en ontwerp (Botha (1980 B)).

Die administrasie van die strafprosesstukke is in die hande van óf 'n klerk van die hof in diens van die Departement van Justisie, óf 'n tydelike klerk van die hof wat deur daardie Departement aangestel maar wat in diens van 'n plaaslike of provinsiale owerheid is (Botha (1980 C)). Volgens Botha (1980 C) word die prosesse meestal per hand geadministreer maar is dit in die grootste sentra gerekenariseer. Elke gerekenariseerde stelsel is op sy eie nagevors, gespesifiseer en geprogrammeer en hulle verskil onderling van mekaar. Duur gedupliseerde maar gediversifiseerde ontwikkeling van rekenaarprogramme wat almal dieselfde basiese funksies moet verrig, is dus aan die orde van die dag. Die stelsels is ook onversoenbaar met mekaar.

Vervolgings ten opsigte van meer as 3 miljoen verkeersoortredings word jaarliks ingestel maar meer as 'n derde word nooit gefinaliseer weens die sogenaamde onopspoorbaarheid van die verkeersoortreder nie (Botha (1981 A)). 'n Konserwatiewe beraming van R25 aan die administrasie van sulke onsuksesvolle sake, waarby 'n gemiddelde R26 boete per saak betrokke is, is gemaak (Botha (1987 A)). Dit beteken dat die onderskeie plaaslike owerhede meer as 25 miljoen rand spandeer aan die afskrywing van sake waarby meer as 26 miljoen rand betrokke is, 'n totale finansiële implikasie van meer as 40 miljoen rand. Die konserwatiewe beraming word bevestig deur die geskatte 17 miljoen rand wat by die bykans 300 000 teruggetrekte sake en "onopspoorbare" oortreders uit ongeveer 640 000 vervolgte verkeersoortredings in 1985 slegs in Johannesburg betrokke was (kyk Hoofstukke 4.2.4 en 4.5.1 verder).

Die geringe kans om vir 'n verkeersoortreding betrap te word (Schechter (1977: 8), Buikhuizen en Van Weringh (1969)) word aangevul met 'n geheel en al onaanvaarbare situasie dat meer as 'n derde van die min verkeersoortreders wat vervolgt word, hulle straf vryspring deur sogenaamd onopspoorbaar te raak of van hulle sake teruggetrek kry (Botha (1981 A), Hough (1977: 2-4)).

'n Groot probleem rakende vervalste en ander onwettige rybewyse, wat letterlik honderde duisende beloop, bestaan (Potgieter (1986: 10), Botha (1977 A), (1977 B), (1978 A), (1979 A), (1983 A) en (1985 A), onder andere). Die permanentheid van die rybewys en die feit dat die bestuurder van 'n voertuig dit nie te alle tye byderhand moet hê nie, skep ernstige probleme met die identifisering van verkeersoortreders en ongemagtigde voertuigbestuurders (Botha (1983 B)). Dit vererger ook die probleem om die identiteit van 'n oortreder aan 'n vervolging wat teen hom ingestel is, te koppel, veral indien hy later sou ontken dat hy die persoon is wat by 'n bepaalde oortreding en vervolging daarvoor betrokke was (Botha (1981 A), (1983 B), en (1985 B), onder andere). Dit hou uiteraard negatiewe gevolge in vir die Sentrale Verkeersoortredingsregister en 'n sogenaamde strafpuntstelsel wanneer dit ingestel sou word.

Rekords waarby vingerafdrukke geneem is, word slegs ten opsigte van die mees ernstige verkeersoortredings gehou. Al hierdie probleme word verveelvoudig deur die Onafhanklike State (Transkei, Bophuthatswana, Venda en Ciskei) en die Selfregerende Gebiede (Kwazulu, Kwandebele, Qwa-Qwa, Kangwane, Lebowa, Gazankulu). Elk van hierdie state promulgeer sy eie padverkeerswetgewing, het sy eie verkeerswetstoepassers, gebruik sy eie prosesstukke, ensovoorts (Botha (1983 C)). Geen uitleweringsooreenkomste rakende verkeersoortredings bestaan nie (Botha (1983 C)). 'n Hooflanddros van 'n sekere "*grensdorp*" weier byvoorbeeld dat 'n vervolging vir 'n verkeersoortreding teen 'n inwoner van die onafhanklike buurstaat in die hofregister ingeskryf word tensy die beskuldigde opdaag om verhoor te word. Die sake teen dié wat nie aldus opdaag nie, al was die hofprosesstuk op die beskuldigde persoonlik beteken, loop dan net dood en selfs 'n lasbrief word nie eens gemagtig nie (Botha (1987 G)).

Die groot getal vervolgings vir verkeersoortredings het 'n groot invloed op die werkslading van die Departement van Justisie wat reeds deur beamptes van plaaslike owerhede met die taak bygestaan moet word (Botha (1981 A), Departement van Justisie (1986)).

Dit veroorsaak vele oproepe tot en motiverings vir sogenaamde administratiewe beregting van sekere "*minder ernstige*" verkeers- en ander oortredings (Rabe (1977 A) en (1977 B), Middleton et al (1978), Pieterse (1976), Wiechers en Saunders (1984), Departement van Justisie (1986) en andere). Die vraag is of daar nie ook ruimte is vir strafprosesreghervorming om die "*meer ernstige verkeersoortredings*" beter te hanteer in plaas van die drastiese stap om oor te skakel na administratiewe beregting nie. (In Hoofstuk 9 sal na die begrippe "*dekriminalisering*" en "*administratiewe beregting*" gekyk word.)

Hierdie en vele ander probleme het 'n wye invloed op die verkeersadministrasie in die besonder en die respek vir wet, orde en beregtingsprosesse in die algemeen (Botha (1983 C)), (Prinsloo (1983)). Die verklaring van die verkeersoortreding vanuit 'n kriminologiese oogpunt verdien dus ook toegespitsde aandag.

1.3 AFBAKENING VAN DIE STUDIETERREIN

Die studieveld dek 'n wye terrein met 'n verskeidenheid van onderwerpe in groot besonderhede en is verskeie ander dissiplines soos stelselontleding, vormontwerp en rekenarisering, soos dit verband hou met die straf- en strafprosesreg in verkeersake, betrokke.

Die volgende onderwerpe word deur die studie gedek:-

- 1.3.1 'n Literatuurstudie oor verkeerskriminaliteit, botsing-betrokkenheid en die aanwending van verkeersrekords. Die belangrike verband tussen verkeerskriminaliteit en botsingbetrokkenheid word ook uitgelig (Hoofstuk 2).
- 1.3.2 'n Statistiese analise van die verkeersbotsingsbeeld van die Republiek van Suid-Afrika (Hoofstuk 3) gevolg deur 'n statistiese analise van vervolgings in verkeersake met 'n evaluering van vervolgingsprosedures en die strafregtelike werkslading (Hoofstuk 4).

1.3.3 'n Onderzoek na en ontleding van die verkeersadministrasie in Suider-Afrika, die posisie van die Onafhanklike Swart State en die selfregerende gebiede, die noodsaaklikheid vir en gewenste werking van 'n Internasionale Padverkeersburo vir Suider-Afrika en die rasionalisering van die rybewysadministrasie in Suider-Afrika (Hoofstuk 5).

1.3.4 'n Definisie en bespreking van verkeerskriminologie, die ondersoek van misdaadveroorsakingsteorieë en die bespreking van 'n moontlik verklaringsteorie vir verkeerskriminaliteit, gevolg deur 'n evaluering van die bestaande beregtingsproses teen verkeersoortredings en die tekortkominge van die bestaande proses (Hoofstuk 6).

1.3.5 'n Onderzoek na, onderhandelings met Departement van Justisie vir en die implementering van 'n gerassionaliseerde en gestandaardiseerde pakket van vervolgingsprosesstukke vir verkeersake in die bestaande strafprosesregtelike bedeling (Hoofstuk 7).

1.3.6 'n Onderzoek na en die formulering van voorstelle vir die rasionalisering en vaartbelyning van dagvaardings en kennisgewings om vir verkeersake rakende bewegingsverkeersoortredings in die hof te verskyn ten einde meer sake tot finale beslissing te bring en werk te bespaar sonder om afbreuk te doen aan die beginsels van die strafreg en strafprosesreg (Hoofstuk 8). Voorgestelde wetgewing word ook in hierdie verband geformuleer (Bylaes A, B, C en D).

1.3.7 Die ondersoek na die administratiewe beregting van parkeertipe verkeersoortredings en die formulering van voorgestelde wetgewing in hierdie verband (Hoofstuk 9). Voorgestelde wetgewing word ook in hierdie verband geformuleer (Bylae E).

1.3.8 'n Onderzoek na en ontledings van beskikbare en beoogde fasiliteite van die Sentrale Padverkeersburo wat deur die

Regering op 4 Desember 1981 goedgekeur is (Botha (1983 D)) en hoe inligting versamel en beskikbaar word of sal word (Hoofstuk 10).

- 1.3.9 'n Onderzoek na 'n praktiese en aanvaarbare metode om die identiteit van die persoon van 'n voertuigbestuurder te koppel aan verkeersoortredings en padbotsings wat teen so 'n persoon se naam by een of meer sentrale punte geregistreer mag word sodat hy nie later maklik kan ontken dat hy die persoon was wat fisies betrokke was nie (bv. met 'n verweer dat iemand anders sy naam en adres misbruik het - Hoofstuk 11).
- 1.3.10 Die ondersoek na die noodsaaklikheid vir die verpligte dra van rybewyse deur voertuigbestuurders op openbare paaie en die ontwerp van praktiese en toepasbare maatreëls daarvoor indien dit 'n gewenste maatreël blyk te wees (Hoofstuk 12). Voorgestelde wetgewing word in hierdie verband ook geformuleer (Hoofstuk 12.7).
- 1.3.11 'n Juriediese ontleding van die bestaande teenoor die voorgestelde maatreëls, afgesluit met 'n gevolgtrekking (Hoofstuk 13).
- 1.3.12 'n Samevatting van die hele stelselwerking wat voorgestel word en 'n ontleding van die verwagte of voorspelbare effekte daarvan op die verkeersoortreder (Hoofstuk 14).

Hoofstuk 2 is dus 'n literatuurstudie.

Hoofstukke 3 tot en met 5 beskryf verskillende fasette van die probleemstelling. In Hoofstuk 6 word verkeerskriminaliteit ontleed. Die voorgestelde oplossings word in Hoofstukke 7 tot en met 12 beliggaam en in Hoofstuk 13 word die bestaande en voorgestelde maatreëls juridies geëvalueer.

1.4 NAVORSINGSMETODIEK

1.4.1 Algemeen

Die probleme wat ondersoek is, is of relatief eiesoortig aan Suid- en Suider-Afrika, of is minder bekend of onbekend in vele van die oorsese lande waar 'n vergelykende ondersoek uitgevoer is (Botha (1978 B), (1981 A), (1982 A), (1983 E), (1986 A)). Baie lande met vergelykbare omstandighede soos Brazilië en Argentinië is egter nie vir Suid-Afrikaners vir sulke ondersoeke toeganklik nie.

Die studieterrein is bemoeilik deurdat ondersoeke ook die opbou van kundigheid op vreemde terreine soos die tegnologieë van die drukkersbedryf, vervaardiging van sekerheidsdokumente soos identiteitsdokumente en rybewyse en bankprosedures rakende kredietkaartgebruik ingesluit het. Dit was nodig ten einde die praktiese toepasbaarheid van aanbevelings en ontwerpe vir die doeleindes van die straf- en strafprosesreg te kon evalueer, byvoorbeeld die afdruk van 'n kredietkaarttipe rybewys op 'n vervolgingsprosesstuk ten einde die identiteit en persoon van die verkeersoortreder aan sy oortreding te koppel (Hoofstuk 11).

1.4.2 Literatuurstudie

Die gespesialiseerde aard van die onderwerp het die gevolg dat literatuur op die studieterrein relatief beperk is, hoewel aanverwante velde wel in literatuur beskikbaar is. Sulke aanverwante literatuur word, waar toepaslik, wel in Hoofstuk 2 en elders aangehaal maar die groot omvang van die studieveld maak 'n gedetailleerde bespreking van sulke literatuur onprakties. Die omvangryke bronnelys, waarvan so 'n groot deel bronne van die skrywer self is, getuig van die bronne wat geraadpleeg is of wat reeds uit die pen van die skrywer verskyn het.

1.4.3 Ter plaatse ondersoeke, seminare en onderhoudvoering

Ter plaatse ondersoeke by verkeerskantore is herhaaldelik landswyd uitgevoer terwyl besprekingseminare op 'n streeksgrondslag herhaaldelik met verkeerslui gehou is. Probleme en moontlike oplossings is bespreek. Hofpersoneel en die Departement van Justisie is betrek waar hulle tot deelname ingewillig het. Spesiale dokumentasie en voorleggings is vir hierdie doel voorberei (Botha (1982 B), (1982 C), (1984 A), (1984 B), (1985 C), (1985 D) en (1988 A)).

1.4.4 Onderhandelings

Onderhandelings is met instansies soos die Departement van Justisie, die Staatsdrukker, die SA Polisie en die Departement van Vervoer gevoer vir die bespreking van bepaalde voorstelle en aanbevelings (Botha (1984 A), (1984 B), (1985 C), (1985 D), (1988 A)). Dit het byvoorbeeld gelei tot die aanvaarding op 9 Julie 1985 van 'n gestandaardiseerde stel vervolgingsdokumentasies vir verkeersake (Botha (1986 B)), die vra van tenders en die druk van die dokumentasie vir verkeersowerhede (Botha (1986 C)) en die gefaseerde implementering van die vorms vanaf die beoogde datums van 1 Junie 1987 tot 1 Julie 1989.

1.4.5 Opleiding van verkeerslui

Die implementering van die gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie in verkeersake op 'n landswye grondslag het aanleiding gegee tot die bereiking van 'n buitengewone ondersoekdoelwit, naamlik die implementering van sekere van die aanbevelings. Bepaalde implementeringsondersoeke moes derhalwe uitgevoer word en 'n volledige opleidingspakket in skrif en op video is voorberei en versprei (Botha (1986 D), (1986 E), (1986 F), (1986 G), (1986 H) en (1986 I)).

1.4.6 Kontrolerende ondersoeke

Die aanvanklike omvattende ondersoeke na byvoorbeeld vervalste en ander onwettige rybewyse (Botha (1978 A)) is na verskeie onderhandelings en voorleggings aan die toepaslike owerheidsinstansies opgevolg deur 'n onafhanklike ondersoek deur die Kommissie vir Administrasie wat die ondersoekresultate in die grootste mate bevestig het en tot baie vergelykbare aanbevelings aanleiding gegee het (Potgieter (1986)). Van die gegewens wat in hierdie studie bekom is of van die bevindinge is dus ten dele reeds deur opvolgende maar onafhanklike ander ondersoeke in navorsing bevestig. In daardie verband ondersteun dit hierdie studie en die aanbevelings wat gemaak word.

1.5 PROBLEME TYDENS DIE ONDERSOEK

Daar moet aanvaar word dat die terrein van die ondersoek wyd is en noodwendig ander vakgebiede bysleep. Die bestudering van sulke aanverwante onderwerpe is 'n tydrawende en omvangryke taak.

Vele probleme kan egter herlei word na die problematiese administrasie van bepaalde en toepaslike regeringstake en funksies. Dit hou dikwels geensins verband met die bekwaamheid of bevoegdheid van die betrokke amptenare nie. Die ondersoek van sulke probleme is egter dikwels reeds genoeg om wantroue by die betrokke amptenare te skep met die negatiewe gevolge van weerhouding van inligting of afkeurende subjektiewe reaksies.

'n Verdere probleem was die onbeskikbaarheid of ontoeganklikheid van data en statistiek omdat dit redelik verouderd is, óf nie bestaan nie, of nie prakties bekombaar is nie. Verouderde statistiek en ondersoekresultate moes dus dikwels aanvaar of aangepas word en die volledigheid van die aanbevelings, sowel as die implementering van sekere aanbevelings voor die afhandeling van die studie met gevolglike implementeringsondersoeke het die studie verder uitgebrei as wat normaalweg vir die toepaslike doel van so 'n studie verwag sou word. Dit is egter ook waar dat min

navorsers die implementering van hulle aanbevelings op so 'n wye skaal en so vroeg ervaar en hierdie positiewe aspek laat 'n goeie smaak na.

Sekere ondersoeke van die Nasionale Vervoerbeleidstudie (NVBS) namens die Nasionale Vervoerkommissie het baie nou aangesluit by hierdie studieveld en die belang van 'n Sentrale Padverkeersburo en 'n verkeersgerigte rybewys. Die NVBS het bepaalde bykomende eise aan 'n verkeersinligtingstelsel soos die Sentrale Padverkeersburo gestel en die belang van 'n verkeersgerigte rybewystelsel erken. Die NVBS het die begrip kwalitatiewe vervoer van passasiers en goedere op paaie ingevoer om plek te maak vir die bestaande kwantitatiewe permitstelsel (Van Wyk en Louw Inc (1986); Witskrif (1987)). Die studie moes dus ook rekening hou met die vereistes wat die NVBS gestel het.

HOOFSTUK 2

LITERATUUR OOR VERKEERSKRIMINALITEIT, BOTSINGSBETROKKENHEID EN DIE
AANWENDING VAN VERKEERSREKORDS

BLADSY

2.1	INLEIDING	15
2.2	GEBREK AAN EN PROBLEME MET NAVORSING OOR PADBOTSINGS EN OOR VERKEERSKRIMINALITEIT	16
2.3	STELSELBENADERING IS 'N VOORVEREISTE BY DIE ADMINISTRASIE VAN VERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID	22
2.4	DIE VERBAND TUSSEN BOTSINGSREKORDS EN VERKEERSKRIMINALITEIT	27
2.5	DIE KORRELASIE TUSSEN VERKEERSKONFLIKTE, PADBOTSINGS EN VERKEERSKRIMINALITEIT	39
2.6	VERKEERSWETSTOEPASSING EN VERKEERSKRIMINALITEIT	41
2.7	VERKEERSREGISTERS EN REGISTERINFRASTRUKTUUR	48
2.7.1	Verkeersregisters in ander lande	48
2.7.2	Ondersoeke na en aksies rakende verkeersregisters in Suid-Afrika vir rekenarisering	53
2.8	DIE MENS LIKE FAKTOR	60
2.8.1	<i>"A man drives as he lives"</i>	60
2.8.2	Almal altyd onskuldig	60
2.8.3	Die mens as oorsaak van padbotsings	61
2.8.4	Houdings	64
2.8.5	Persoonlikheid, emosie en temperament teenoor pad- botsingsbetrokkenheid	68
2.8.6	Die risiko om by 'n padbotsing betrokke te raak	78
2.8.7	Selfmoord	83
2.9	RYBEWYSBEHEER	84
2.10	NAVORSING OOR TOEPASLIKE ONDERWERPE WAT NOG AAN DIE GANG OF PAS VOLTTOOI IS	91

2.10.1	Inleiding	91
2.10.2	Navorsing in die VSA	92
2.10.3	Navorsing elders as in die VSA	94
2.10.3.1	Navorsing oor gedrag en houding van voertuig- bestuurders	94
2.10.3.2	Registers en inligting uit registers	95
2.10.3.3	Bewuste en onbewuste risiko by padgebruik	95
2.11	SLOTSOM UIT DIE LITERATUURSTUDIE	96

HOOFSTUK 2

LITERATUUR OOR VERKEERSKRIMINALITEIT, BOTSINGSBETROKKENHEID EN DIE AANWENDING VAN VERKEERSREKORDS

2.1 INLEIDING

Literatuur oor navorsing rakende verkeersveiligheid en padbotsings is omvangryk en volop. Literatuur oor aangeleenthede wat in hierdie werkstuk aangespreek word, is egter nie so volop of onderwerpgebonde nie.

Literatuur word egter oor die volgende onderwerpe aangehaal;

- die gebrek aan en probleme met navorsing oor padbotsings en verkeerskriminaliteit;
- die stelselbenadering as 'n voorvereiste by die administrasie van verkeer en verkeersveiligheid;
- die verband tussen padbotsings en verkeerskriminaliteit;
- die korrelasie tussen verkeerskonflikte en padbotsings;
- die belang en effek van die vlak van verkeerswetstoepassing;
- die belang en aanwending van verkeersregisters en registerinfrastruktuur;
- die menslike faktor by padbotsings, wat as volg onderverdeel word;
- *"a man drives as he lives"*;
- die fenomeen dat alle voertuigbestuurders wat by padbotsings betrokke raak, hulleself altyd as onskuldig en as onblaamwaardig vir die botsings beskou;
- die mens as oorsaak van padbotsings;
- houdings van mense en verkeersveiligheid;
- persoonlikheid, emosie en temperament teenoor padbotsingsbetrokkenheid;
- die risiko om by padbotsings betrokke te raak;
- selfmoord en padbotsings;

- die komplekse onderwerp van rybewyse en rybewysprobleme;
en
- 'n oorsig van toepaslike navorsing wat nog aan die gang is.

Die literatuurstudie dek nie navorsingsverslae en geskrifte van die skrywer van hierdie werkstuk nie. Dit dien egter in meerdere of mindere mate as agtergrond vir vele van die aspekte wat in latere Hoofstukke behandel word. Ander literatuur kan ook aangehaal word, maar halt moet op een of ander stadium geroep word.

2.2 GEBREK AAN EN PROBLEME MET NAVORSING OOR PADBOTSINGS EN OOR VERKEERSKRIMINALITEIT

Shapiro (1966: 1) beweer dat 'n groot verskeidenheid studies reeds teen 1966 gedoen was *"and virtually every conceivable aspect of the accident problem has been explored, yet the amount of knowledge yielded has been scanty."*

One thing is clear and that is the obvious fact that an immense number of variables are involved in the "driver-vehicle-road" complex. Even if one could identify all the factors operative in the driver-vehicle-road combination one would still have to account for the not-present variables (which may even be more important) such as cultural and individual attitudes developed in past experiences". Volgens Shapiro is daar by motoriste 'n faktor wat Haddon (1964) 'n *"need for violence"* of wat Shapiro *"the basic urge to violence"* noem. Voorts is daar ook die hipotetiese moontlikheid van 'n *"need to speed"*, maar hierdie aangeleentheid word volgens Shapiro selde in literatuur bespreek.

Shapiro (1966: 1) haal T E Lawrence aan kort voordat Lawrence na 'n motorongeluk met 'n kragtige motorfiets gesterf het, waar hy skryf aan ene Kaptein Liddell Hart ten opsigte van 'n allesoorheersende genot wat spoed met 'n voertuig bied. *"To explain the lure of speed you would have to explain human nature; but it is easier understood than explained. All men of all ages have*

beggared themselves for fast horses or camels or ships or cars or bikes or aeroplanes; all men have strained themselves dry to run or swim faster. Speed is the second oldest animal craving in our nature, and our generation is fortunate in being able to indulge it more cheaply and generally than our ancestors", (soos aangehaal uit New Statesmen van 6 Augustus 1965).

Shapiro kom dan tot drie gevolgtrekkings ten opsigte van moontlike navorsingsresultate naamlik:

- (1) Ons moet nie te oeroptimisties ten opsigte van kanse van sukses om die padbotingsprobleem uit te wis of te verminder, wees nie. Enige vermindering in botsings moet as 'n mylpaal beskou word en uitskakeling van botsings sal vir die voorsienbare buite bereik moet bly.
- (2) Ons is steeds bloot data-versamelaars en moet gevolglik soveel veranderlikes as moontlik bestudeer.
- (3) Navorsingsprogramme moet multi-dissiplinêr wees met ingenieurs, statistici, sielkundiges, sosioloë ensovoorts om die verkeersveiligheidsprobleem te bestudeer.

Ook volgens Golding (1983 A: 4) is daar baie min logika by botsings en botsingsveroorsaking. *"There is very little logic in accidents. What exactly is an accident? By definition it is a meaningless event that should not have occurred. However, because it did occur, people rack their brains to find logical reasons to explain why it did occur, who caused it etc..... after all somebody must have caused it - or must they?"*

Volgens Haddon (1964: 14) kan verkeersveiligheidsnavorsing nagegaan word en baie lof en kritiek daarmee gepaard gaan. Een belangrike en finale gevolgtrekking van Haddon is egter dat literatuur op die onderwerp van botsings in die algemeen is *"largely parochial, fragmented and divergent"*.

Plomteux (1972: 20) sê in sy referaat by 'n internasionale kongres *"it is still necessary for many technical, psychological,*

sociological and multi-disciplinary studies to be made in order to establish the real causes of accidents. So far, relatively few attempts have been made in this direction. At present, most of the measures taken are based on the hypothesis that accidents which occur in the same circumstances have the same causes; the validity of this hypothesis is rather doubtful".

Odendaal (1974:1) beklemtoon die onverklaarbaarheid van motorbotsings; *"road accidents are a common occurrence with millions of accidents being reported and observed annually throughout the world, yet there is still a lack of understanding amongst so-called road specialists, researchers and the public at large as to why accidents occur and what action is required to reduce such accidents. The answer to these questions is to be sought in the complexity of the problem of accident causation, the large number of variables involved and the fact that scientific road accident research has only come to the fore in the last 10 - 15 years".*

Volgens gesprekke van die skrywer met 'n verteenwoordiger van die Britse Verkeersvereniging, Royal Society for the Prevention of Accidents (Rospa), die Britse verkeersvereniging word, 'n verkeersbotsing gedefinieer as; *"an accident is an extremely rare event where the driver of a vehicle is unable to cope with his environment"*. So 'n definisie illustreer die mateloosheid van die probleem.

Navorsing gedurende die jongste jare toon slegs steeds en weer eens dat verkeersveiligheid en bestuurderbeheer een van die mees komplekse vakgebiede is om te bestudeer. Daar is byvoorbeeld lank aanvaar dat persone met ouer voertuie meer botsingsbetrokke is as persone met nuwe voertuie en dat persone wat baie op die pad is, weens hulle verhoogde blootstelling en botsingsrisiko, noodwendig meer by motorbotsings betrokke moet raak. Frincke en Raty (1984) het egter nou die teendeel getoon en selfs spore van 'n verband tussen opvoeding en botsingsbetrokkenheid gevind: *"In general, respondents with the highest levels of education were*

the most likely to drive the newest cars while respondents with the lowest levels of education were most likely to drive the oldest cars respondents with the poorest accident records were the most likely group to drive the newest cars, while respondents with accident free records were the least likely to drive the newest cars". Die verband tussen opvoeding en botsings was egter nie baie sterk nie. Van belang was egter die feit dat, waar rybewysshouers met hoër opvoedingspyle spore van groot botsingsbetrokkenheid getoon het, die omgekeerde waar was waar daardie persone gemiddeld groter padgebruikers was, en dus meer aan die botsingsrisiko blootgestel is.

Frincke en Raty sluit hulle verslag af met 'n insiggewende paragraaf *"Future reports will present more detailed analyses of the present data. The milage data and other questionnaire response items will be correlated with driving record indices. These analyses will leed to multi variate profiles of accident free and accident involved drivers and perhaps a better understanding of the correlates of accident risk. These anlyses will also permit us to compute exposure-adjusted accident rates for comparison of different age and sex groups."* Dit is uit hierdie aanhaling duidelik dat daar steeds in navorsing rondgeskarrel word om behoorlike verklarings vir botsingsbetrokkenheid en verkeersonveiligheid te verkry.

Oor die verkeerskriminologie skryf Barit (1983: 90) *"the traffic criminologist will attempt to isolate deviant forms of behaviour concerned with driving. From the above, it can be seen that this will include aspects such as driving under the influence of alcohol, reckless driving, as well as the unlicenced driver traffic criminology deals with crimes which the criminologist regard as being against the law. Such traffic crimes could be against the statutory law, ... they could also be against the common law traffic criminology deals with road traffic offences"*. Barit gaan op bladsy 119 voort om te sê dat *"traffic criminology forms an integral part of criminology. Unlike other categories of criminology, in which various forms of crime date*

back in time to memoria, the problems relating to traffic criminology, dates back to the first mechanical powered vehicle at the end of the nineteenth century.

The laws and regulations which soon emerged to gather this new branch of criminology, had to be continually adapted and modified to meet the changing circumstances".

Odendaal (1968: 8-9) behandel die probleem van die verkeerskriminalologie aan die hand van die feit dat kriminoloë in die algemeen hierdie vakgebied vermy. "Kriminoloë oor die algemeen is nie juis geneë om hulles op die gebied van die verkeersoortreding te waag nie. Die feitlik algehele gebrek aan kriminologies georiënteerde ondersoek op dié gebied getuig daarvan. Die rede hiervoor moet in 'n mate in die volgende uiteensetting van Hermann Mannheim gesoek word (98, p.xi): 'Public opinion as a rule accuses it (criminology) of trying to white wash and pamper the criminal. In two cases, however, the charge is different: Whenever criminologists turn their attention to the white-collar criminal or the traffic offender, public opinion makes a volte-face and accuses them of being unduly harsh and punish minded'".

Odendaal het dan ook sy studie gerig op (i) die bestudering van die verkeersoortreding as maatskaplike verskynsel; (ii) die bestudering van die strafmaatreëls wat op verkeersoortreders van toepassing is; en (iii) die bestudering van die maatreëls wat getref kan word ter voorkoming en bestryding van die vraagstuk van verkeersoortredings.

Odendaal (P. 19) verklaar ook dat literatuur oor die verkeersoortreding as onderwerp uiters seldsaam onder Suid-Afrikaanse bronne te vinde is. Dit is ook die posisie wat oorsese literatuur betref. "Heelwat is en word geskryf oor die padveiligheidsvraagstuk oor die algemeen maar oor die verkeersoortreding opsigself is die oes bra skraal".

Die ondersoeker het heel gou tot die besef gekom dat die vraagstuk van verkeersoortredings so nou en onafskeibaar by die padveiligheidsvraagstuk as geheel en inderdaad die hele padvervoerstelsel ingeskakel is dat dit feitlik 'n onbegonne taak sou wees om die een te bestudeer sonder behoorlike inagneming van die ander.

Odendaal kom tot 'n lang lys gevolgtrekkings waaronder die volgende die belangrikste vir doeleindes van hierdie studie is (bladsy 356-357):

"(45) Die verskynsel dat verkeersoortredings in 'n groot mate deur die algemene publiek gekondoneer word, kan daaraan toegeskryf word dat (i) die verkeersoortreder nie as 'n misdadiger beskou word nie en dat geen of min sosiale stigmatisering aan verkeersoortredings kleef; (ii) verkeersoortreders in die algemeen 'n hoër sosiale status as die deursnee misdadiger beklee; (iii) dieselfde vervolgingsprosedure vir geringe sowel as ernstige oortredings gevolg word; (iv) die publiek oor die algemeen nie veiligheidsbewus is nie met die besef dat verkeersoortredings tot ongelukke aanleiding gee nie; (v) die publiek die mening toegedaan is dat alle padgebruikers hulle aan verkeersoortredings skuldig maak en dat dit net die ongelukkiges is wat vervolg word; en (vi) die publiek uit ondervinding weet dat die risiko om vir bewegende oortredings aangekeer en vervolg te word, uiters gering is.

(46) Wetstoepassing is die belangrikste enkele faktor wat padgedrag en wetsgehoorsaamheid van padgebruikers beïnvloed. Die publiek weet dat aan sekere basiese verkeersreëls voldoen moet word maar dat hy slegs tot verantwoording vir die verbreking van sodanige reëls geroep kan word indien dit deur die owerhede bespeur word. Indien die wetstoepassing onvoldoende is, word die oortredingshandeling naderhand gewoonte. Die owerhede en die publiek openbaar nie dieselfde intensiewe ywer tot opsporing van verkeersoortreders as wat die geval met misdade soos byvoorbeeld diefstal en moord is nie.

(47) 'n Lae graad van wetstoepassing werk minagting vir verkeerswette in die hand met die gevolg dat die sosiale organisasie ondermyn word. Streng toepassing van verkeerswette het 'n heilsame uitwerking op verkeersongelukssyfers en dra by tot die verbetering van 'n gemeenskap se bestuursgewoontes en padgedrag.

(48) Omdat 'n veelvoud van sosiaal-sielkundige en ander faktore onafskeibaar by die verkeersoortreding betrokke is - faktore wat ook ten nouste gemoeid is met die padveiligheidsvraagstuk as geheel - moet die verkeersoortreding gesien word as 'n inherente deel van die bekamping van padongelukvraagstuk in sy geheel. Die padveiligheidsvraagstuk kan nie nagevors word sonder behoorlike inagneming van die verkeersoortredingvraagstuk nie. Insgelyks kan die verkeersoortredings ook nie ondersoek word sonder dat die breër padveiligheidsvraagstuk daarby betrek word nie.

(49) Die verkeersoortreding en die onderliggende faktore wat daarby gemoeid is, is saamgestel uit 'n uiters ingewikkelde netwerk van sielkundige en sosiale aspekte. Die faktore wat tot verkeersoortredings aanleiding gee en die gevolge van sulke oortredings het dus nie net met regsaspekte te make nie, maar behels in 'n groot mate die mens met al sy wisselvallighede en tekortkominge en alles wat hom in sy padgedrag kan beïnvloed, hetsy van 'n persoonlike- of omgewingsaard."

2.3 STELSELBENADERING IS 'N VOORVEREISTE BY DIE ADMINISTRASIE VAN VERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID

Dehlen (1974:1) bepleit die stelselsbenadering om botsings en botsingverliese te verminder. "The circumstances under which the road user operates, and in which road accidents occur can be described as a "system" - one which is highly complex and involves the interaction of a great variety of elements. These include, to be brief, the road user, the vehicle, the traffic, the road, the society and its norms, the training and ongoing education of the user, the traffic law and its enforcement, and the emergency services provided. These elements and their

interactions may be depicted as a system in various ways ... in practice it is found that an effective loss reduction programme involves countermeasures relating to many or all of the elements in the system. Because of the complexity of the inter-relationships between the elements, these countermeasures cannot be planned and implemented in isolation from one another." Dehlen noem dan ook onder andere die inligtingstelsel as 'n element van die infrastruktuur van die stelselwerking.

Odendaal (1968: 318) wys op die belang van die verkeersstelsel in die uiteensetting van sy doktorale tesis: *"bondig gestel, is die leemtes in die huidige padverkeersstelsel as geheel die wortel van al die kwaad met, vir die doel van hierdie ondersoek, die man-masjienstelsel as die belangrikste onderdeel of sub-stelsel van die geheel. Ontleding van die stelsel openbaar besondere tekortkominge"*.

Pretorius (1987: 51) wys daarop dat verkeersveiligheid in Suid-Afrika benadeel word weens die gefragmenteerde hantering van die onderwerp. Daar is geen enkele organisasie wat opvoeding, wetstoepassing en ingenieurswese gesamentlik hanteer of koördineer nie. Pretorius wys daarop dat hierdie drie elemente die ruggraat van 'n verkeersveiligheidsstelsel is.

Ene Julian H Harvy, direkteur van die Kansas City Safety Council, was volgens Bolhuis (1986: Hoofstuk 4, p1) in 1923 die eerste persoon wat die beginsel van die sogenaamde drie "E's" naamlik *"education, engineering and enforcement"* gesamentlik geïdentifiseer het as die drie onontbeerlike elemente vir 'n omvattende en doeltreffende verkeersveiligheidsprogram.

Pretorius (1987: 114-123) bespreek die verskillende begrippe rakende stelsel en die verkeersveiligheidsstelsel. Hy haal ook verskeie skrywers en hulle definisies aan. In wese kom dit daarop neer dat dit 'n stelsel met inter-aktiewe komponente behels waar al die komponente in 'n groot mate mekaar beïnvloed of van mekaar afhanklik is ten einde 'n bepaalde werkverrigting daar te stel of 'n doelwit na te streef.

Veiligheidsstelsels is gewoonlik dan ook 'n onderdeel of 'n substelsel van 'n groter geheel soos wat die verkeersveiligheidsstelsel 'n onderdeel van die vervoerstelsel is.

In die geval van die verkeersveiligheidsstelsel moet gekyk word na padgebruikers, die omgewing en voertuigfaktore.

Volgens Pretorius moet die verkeersveiligheidsstelsel bestuur word en is bestuursgereedskap hiervoor nodig. *"The management model is not part of the Traffic Safety System. However, it interacts with the Traffic Safety System in such a way that it can be regarded as a "third component" ... because the Traffic Safety System cannot manage itself".*

Hy gaan op bladsy 124 voort om te sê dat niemand werklik die werking van die stelsel kan verduidelik nie maar dat almal saamstem dat al die elemente van die sogenoemde man-masjien-pad-stelsel in ag geneem moet word wanneer verkeersveiligheid bevorder word. Om die verkeersveiligheidsstelsel te bestuur, moet na bestuursbeginsels gekyk word: *"whatever the goals of the organization, they are achieved by means of a resource-conversion process in which inputs of men, money, machines, materials and information are converted to outputs of products and services. Control of these are exercised by management ... for the purposes of information systems, however, the most important functions are planning, organizing and controlling.... (P127) information is essential for decision making and therefore good and sound information systems are part of a management package".*

Pretorius beskryf dan die veiligheidsbestuursstelsels ten opsigte van verkeersveiligheid van verskeie lande en wys daarop direk of by implikasie dat elk van hierdie lande se stelsels gegrondves is op 'n volledige en toeganklike inligtingstelsel.

Norman (1962) sien botsingsvoorkoming en maatreëls ten opsigte van verkeerbeheer onder vier hoofde naamlik: Administratiewe maatreëls, maatreëls rakende die pad, die voertuig en die padgebruiker.

Dit is belangwekkend om daarop te let dat Norman hierdie bespreking reeds in 1962 so klinkklaar uitgelig het. Wat administratiewe maatreëls betref, moet dit volgens hom 'n *"more co-ordinated system or method of handling road traffic accident provision as a single problem"* wees. Onder sy aanbevelings (bladsy 83) is behoorlike rekordhouding waarvan die volledigheid een van die belangrikste onderafdelings is sodat behoorlike evaluering van voorkomende maatreëls gemaak kan word.

Wat maatreëls t.o.v. die padgebruiker betref, beskou hy opvoeding en beheer as die twee fondasie-stene. T.o.v. beheer, lig hy probleme uit t.o.v. die moeilikheid om beheermaatreëls en straf-toemeting toe te pas waar dit nodig is in soverre die skuldige motoris so dikwels *"gets away with it"*. Vir Norman is die waarskynlikheid om vir die pleging van 'n verkeersoortreding, hetsy sogenaamd minder of meer ernstige oortredings aldan nie, betrap te word, een van die belangrikste komponente by bestuurderbeheer en selfs meer doelmatig as om bloot boetes te verhoog sonder dat die wet behoorlik toegepas kan word.

Vorster (1973: 36-43) beskou menslike faktore by veilige padgebruik uit 'n nuwe oogpunt naamlik nie van die individuele bestuurder nie, maar die van die stelsel van padgebruik rondom die bestuurder. Volgens Vorster, *"any society experiences the traffic accident situation which it deserves"*. Hy sien die individu dus as 'n mikro-stelsel wat funksioneer binne 'n makro-stelsel en toon aan dat gebreke in die makro-stelsel baie gering verbeter kan word deur verbeteringe in die ondergeskikte mikro-stelsels. Vir Vorster is daar drie hoof bepalende faktore by veilige padgebruik nl: 'n verkeerstelsel wat georiënteerd is volgens menslike faktore, die status daarvan en die psigo-sosiale faktore by veilige padgebruik.

Volgens Vorster speel die verskeidenheid van omgewingsfasette 'n rol by 'n verkeerstelsel wat uit 'n menslike faktor, georiënteerdheid, bedryf word. In hierdie verband haal Vorster ene Malfetti aan wat in 1960 die volgende gesê het: *"... no driver*

is immune to accident producing behaviour. Driving is a highly complex task and driver behaviour at any moment is a point on a continuum, with safe driving at one end and unsafe driving at the other.

The initial position instability of this point is determined largely by the characteristics of the individual; physical characteristics such as age, size and sex; physiological characteristics such as perceptual abilities and response capacities; intellectual characteristics; personality characteristics; social characteristics like role in society; and educational characteristics like appreciation of the traffic problem.

In constant interaction with these characteristics are hundreds of forces, usually transient, which relate to a particular driving episode. Examples, to name a few, are the behaviour of other drivers, presence of police, signals, flow of traffic, condition of highway and the vehicle. Also where the driver is going, how much time he has, how he is feeling, what he is thinking about, looking at and listening to.

As these forces interact with one another, and with the characteristics of the individual, they may move the behaviour point towards one end of the continuum. The position of the point differs markedly among individuals. For some drivers it is so close to unsafe that the minimum of negative forces make for danger. For others the point is far enough of the unsafe end that even considerably negative forces might not be harmful.

The position of the point may also vary markedly in a person from day to day (he may be unusually fatigued or emotionally upset), or even from moment to moment when strong forces like alcohol or drugs are operative.

But most important is the understanding that for each driver, the unsafe end of the continuum can be reached. When sufficient negative forces are in play, no one is immune." (eie beklemtone)

Volgens Vorster, *"the model implies continuous feedback of information to the management of the traffic system on the basis of which assessment of the road user capabilities and limitations can be made for operational decisions about new or existing components of the traffic system"*.

2.4 DIE VERBAND TUSSEN BOTSINGSREKORDS EN VERKEERSKRIMINALITEIT

McFairland en Mosley (1954) het navorsing gerig op vragmotorbestuurders. Uit 'n steekproef van 147 vragmotorbestuurders is 59 as botsingherhalers en 88 as botsingvrye bestuurders geïdentifiseer. Hulle vorige rekords van verkeersoortredings is met hulle rekords van padbotsings terwyl hulle aan diens was en voertuie bestuur het, vergelyk. Die navorsers het bevind dat ligte verkeersoortredings beduidend verwant was aan en gekorreleer het met padbotsings. Veral oortredings in verband met meganiese defekte aan voertuie, rybewys-oortredings (byvoorbeeld bestuur tydens opskorting van rybewyse) en snelheidsoortredings het 'n positiewe korrelasie met botsingsrekords getoon. Geen beduidende korrelasie kon egter gevind word tussen ernstige verkeersoortredings en padbotsings gemaak terwyl die bestuurders aan diens was nie.

Goldstein en Mosse (1952) het ook beduidende positiewe korrelasie tussen bestuurders met 'n geskiedenis van verkeersoortredings en padbotsings aangedui.

Golding (1983 B) bespreek die bevindings van Quenault. Quenault was 'n navorser aan die Transport and Road Research Laboratory van Engeland. Quenault (1967) het bestuurders tydens die bestuur van voertuie dopgehou en geklassifiseer volgens 'n twee-dimensionele-tipologie van kognetiewe en affektiewe bestuurstyle. Drie metodes van observasie is gebruik om persone volgens die twee tipologieë verder te onderverdeel, nl: Betrokkenheid by amperse botsings (*"near misses"*), risiko-gebonde voertuigbewegings en onnodige voertuigbewegings. Bestuurders wat nie by amperse botsings of onaanvaarbare bewegings betrokke was nie, is as veilige bestuurders geklassifiseer en die res as onveilig.

Quenault het daarna die gebruik van die truspieël beoordeel. Onveilige bestuurders wat hulle truspieëls in meer as 25 % van die bewegings gebruik het, is as bloot onoordeelkundig (*"injudicious"*) geklassifiseer en die onveilige bestuurders wat dit in minder as 25 % van die bewegings gebruik het, as afgetrokke (*"disassociated"*), dit wil sê *"showing a lack of full awareness of the situation and of the consequences of their own actions"*. Die afgetrokke bestuurders wat meer voertuie verbygesteek het as wat deur ander voertuie verbygesteek is, is as aktief-afgetrokke (*"dissociated active"*) bestempel en die ander as afgetrokke-passief (*"dissociated passive"*).

Die drie kategorieë onveilige bestuurders het in die reël twee keer meer vorige veroordelings vir nalatige bestuur gehad as die veilige bestuurders.

Die veilige bestuurders was dié met 'n lae affektiewe en hoë kognetiewe bestuurstyl.

Odendaal (1968: 356) het 'n verband gevind tussen verkeersoortredings en verkeersbotsings en het tot die gevolgtrekking gekom dat wetstoepassing in Suid-Afrika en in besonder die bespeuring van verkeersoortredings, ontoereikend is as 'n doeltreffende afskrikmiddel vir oortreders. In Suid-Afrika word verkeersoortredings tot 'n groot mate deur die algemene publiek gekondoneer, aldus Odendaal.

Die relatiewe hoë botsings- en oortredingskoers wat gevind word by bestuurders met opgeskorte rybewyse is noemenswaardig bevind (Department of Motor Vehicles, Washington (1971: 10)): *"The expired licence group had an accident and violation rate significantly higher than all other subgroups with the exception of the suspended driver group Why does the expired driver's licence group have an accident and violation rate significantly higher than the corresponding rate computed for the valid licence group? Obviously there is no ready answer to this question but it is possible that individuals who let their licences expire but*

continue to drive live somewhat disorganised lives and have corresponding behaviour patterns which adversely affects their driving performance ... the high accident and violation rates found for the group of suspended drivers isolated during this study coupled with the fact that over 75 % of this group were suspended because they were not financially responsible validates the authenticity of this statement."

Vorster (1973) haal 'n studie aan wat deur Buikhuizen in 1968 namens die Nederlandse Regering uitgevoer is. Daarvolgens is 'n positiewe verband gevind tussen betrokkenheid by ernstige verkeersoortredings en persone met kriminele rekords. 65 % van persone wat veroordeel is vir drink- en bestuuroortredings, het aangetekende kriminele rekords gehad.

In 'n soortgelyke studie deur Willett van 1964 wat ook deur Vorster aangehaal word, is gevind dat, uit 'n steekproef van 653 verkeersoortreders, die proporsie verkeersoortreders met kriminele rekords drie keer hoër was as wat vir die gewone publiek gegeld het. Die ernstige verkeersoortredings wat betrokke was by persone wat ander kriminele oortredings teen hulle name aangeteken gehad het, was manslag (80 %), bestuur terwyl nie gemagtig weens geen rybewys, opgeskorte rybewys of ingetrekke rybewys (77 %), drink en bestuur (18,3 %) en gevaarlike of roekelose bestuur (13,4 %).

'n Verband is ook gevind tussen padbotsings en kriminele oortredings maar hierdie verband sal volgens Vorster na verwagting laer wees in lande met hoër botsingsrekords. Volgens Vorster dui die getuienis egter daarop dat die ernstige verkeersoortreder, nie die andersins gerespekteerde en wetsgehoorsame burger is soos wat algemeen gedink word nie. Daarteenoor haal Vorster die navorsingsresultate van Schaw aan waar Schaw in 1971 bevind het dat, in die woorde van Vorster, *"many of the traffic offenders in high accident rate countries are people who, though they may have developed a hearty respect for the well-enforced criminal laws, still have very little respect for poorly enforced traffic laws"* (eie beklemtoning).

Volgens Vorster kan ons gevolglik min bereik as ons nie aan die makro-stelsel regstellings maak nie en sê hy dat, *"the main promise of progress in accident prevention in contrast to accident therapy is to be found in the study and adaptation of the two systems within which the individual road user operates, namely; the physical traffic environment and the physio-social environment"*. Hy gaan voort om te sê dat *"it would seem that the bulk of accidents involve a large number of fearly normal drivers with one accident, who as a group cannot possibly be identified and eliminated from the traffic system"*. Sy drie insiggewende gevolgtrekkings kan as volg saam gevat word, nl;

- ons gemeenskap is geneig om die gevaarvlak van die verkeers-omgewing heeltemal te hoog bo die aanpassingsvermoë van 'n groot deel van die padgebruikers toe te laat;
- padbotsings kan beskou word as van die simptome van sosialepatologie en verkeersveiligheid is deel van die geestesgesondheid van 'n moderne gemeenskap. Verkeersgedrag kan nie heeltemal geskei word van algemene gedrag en pre-disposisies in ander situasies nie; en
- *"notwithstanding the best efforts of those who are actively engaged in the design, construction and management of the socio-technical traffic system no dramatic improvement in the traffic safety level is likely to be achieved until the tolerance threshold for traffic accidents in our society is broken and public opinion, including the driving public, declares itself prepared to carry the cost of a better designed and managed traffic system, as well as forgo some of the freedom, power and anonymity which a fast moving vehicle offers"*.

Davis (1973: 8) beskou die doel van verkeerswetstoepassing as tweeledig van aard nl., om botsings te voorkom en verkeersvloei te bevorder. *"Statistics show that most traffic accidents result from traffic law violations and that when traffic laws are rigidly enforced, deaths from traffic accidents go down. Enforcement should concentrate in those areas where statistics indicate a high accident rate."*

Davis maak hierdie gevolgtrekkings na 'n oorsese studie in verkeerspolisie-administrasie aan die Traffic Institute of the North Western University in Evenston, VSA.

Volgens Davis, is die doel van verkeerspatroliering die voorkoming van padbotsings deur middel van doeltreffende patroliering wat slegs bereik kan word deur soveel as moontlik bewegingsoortreders te vervolg.

Die onmiddellike doel van die vervolging is om die verkeersoortreder in die bek te ruk maar op die lang termyn om 'n vlak van vrywillige navolging van verkeersreëls te bewerkstellig. Motorbestuurders moet dus bewus word van die wetstoepassingsaksie. Die wetstoepassingsaksie moet gevolg word deur vinnige en beslissende hofuitsprake.

Die afskrikwaarde van wetstoepssing kan, volgens Davis, nooit oorskakel word nie. Die wetstoepasser moet egter te alle tye hoflik en redelik optree.

Een van die wêreld se mees erkende deskundiges op die gebied van bestuurderbeheer het by herhaling die verband tussen vorige veroordelings aan verkeersoortredings en betrokkenheid by padbotsings uitgewys. In so 'n verslag het Coppin (1977) dit baie duidelik gestel dat die kans om vir 'n verkeersoortreding betrap te word, relatief gering is. Voorts is die kans om in 'n padbotsing betrokke te raak, nog veel minder by wyse van verskeie veelvoude. Persone met relatief baie vorige veroordelings aan verkeersoortredings of wat oor 'n relatief kort periode by meer as een padbotsing betrokke raak, kan gevolglik beskou word as bestuurders wat aandag vanaf die kant van die Staat verdien. Coppin gaan voort deur te sê dat dit nie net die posisie in die VSA of sy tuisstaat, Kalifornië is nie maar ook in Australië waar;

- meer as 20 % van motorbotsings in enige gegewe jaar behels bestuurders wat ook betrokke was by ander padbotsings gedurende die voorafgaande twee jaar;

- ongeveer een helfte van alle padbotsings in 'n gegewe jaar behels bestuurders wat vorige veroordelings vir bewegende verkeersoortredings gedurende die vorige twee jaar opgedoen het;
- bykans 3 % van alle bestuurders het oor 'n voorafgaande periode van 3 jaar meer as vier vorige veroordelings aan verkeersoortredings of padbotsings teen hulle name aangeteken gekry en kan as probleembestuurders beskou word;

Volgens Coppin is daar dus 'n statistiese verwantskap tussen 'n bestuurder se botsingsrekord en die getal veroordelings vir verkeersoortredings wat teen sy naam aangeteken staan.

Hierdie bevindings van Coppin word sterk bevraagteken deur Perkins (1979). Perkins verkies om die verkeersveiligheidsprobleem uit die oogpunt van bestuurderopleiding, veral bestuurderopleiding na verkryging van 'n rybewys, aan te pak. Sy kritiek teen Coppin is gegrond op die feit dat, volgens hom, daar relatief min persone in padbotsings betrokke raak wat voorheen ook in ander padbotsings betrokke was, of wat gedurende die voorafgaande twee jaar enigsins in padbotsings betrokke was. Vir Perkins is dit meer belangrik dat 80 % van persone die voorafgaande twee jaar nie in padbotsings betrokke was nie teenoor Coppin se bevinding dat 20 % wel in ander botsings betrokke was. Perkins haal ook met kritiek Harrington aan waar Harrington in Kalifornië oor 'n vier jaar periode 13 915 nuwe rybewyshouers wat op 16 of 17 jarige ouderdom rybewyse verkry het, nagegaan het. Harrington het in 1972 bevind dat 3,5 % van die jong mans en 1 % van die jong vrouens oor die vier jaar periode in drie of meer padbotsings betrokke was. 45 % van die mans en 28 % van die vrouens was gedurende die eerste vier jaar in minstens een padbotsing betrokke. Perkins kritiseer ook Harrington as sou hierdie bevindings nie van veel waarde wees nie. Perkins kan egter nie 'n goeie begrip van die probleem hê nie aangesien die betrokkenheid van 20 % van persone by meervoudige padbotsings veelseggend is indien 'n padbotsing vir 'n persoon 'n rarigheid moet wees.

Pearce (1978:1) beskryf wetstoepassing as 'n komplekse aktiwiteit aangesien dit direk met gemeenskapsgedrag te doen het. Houdings, gewoontes, persoonlikhede en motiewe is dus betrokke. Wetstoepassing behels dus 'n kennis van wat die verkeerswetgewing behels, hoekom die verkeersreëls oortree word en hoe wetstoepassing verkeersoortreders beïnvloed of kan beïnvloed.

Gebrekkige bestuursgedrag is in die reël by elke motorbotsing betrokke maar 'n verkeersbotsing het nooit, of selde, 'n enkele oorsaak nie. Volgens Pearce is dit beter om aan 'n verkeersoortreding te dink as 'n faktor wat die kans van botsingsbetrokkenheid verhoog eerder as die oorsaak van 'n motorbotsing.

Aangesien verkeersoortredings dus die moontlikheid van botsingsbetrokkenheid verhoog, is een metode om die kans van botsingsbetrokkenheid te verlaag, om verkeersoortredings te bestry. Verkeersoortredings vind meer plaas of het 'n hoër frekwensie as padbotsings en die voorkoms van verkeersoortredings moet gevolglik aansienlik verminder alvorens die botsingskoers sou kon daal. Dit word geïllustreer deur die verhouding van byvoorbeeld 10 000 oortredings per padbotsing wat beteken dat die vermindering van 10 000 verkeersoortredings een verkeersbotsing sal verhoed (Bolhuis (1986: Hoofstuk 4, p2)).

Pearce(p6) vra waarom motoriste verkeersoortredings pleeg: *"drivers do not intend to become involved in traffic accidents, even when they knowingly violate traffic laws. ... traffic accidents actually occur quite frequently relative to the total exposure or opportunity before involvement. Only about one out of five drivers will become involved in an injury producing accident in the course of an average lifetime of driving. For this reason the fear of accident involvement by itself does not present a strong enough deterrent to prevent drivers from committing hazardous acts ... people violate traffic laws for extremely complex reasons. Normal driving behaviour usually represents a compromise between what we want to do and what society permits us to do. Many forces determine our driving behaviour. Some of*

these forces operate to keep our driving behaviour within safe or conventional patterns. Other forces often tend to direct driving behaviour into unconventional or hazardous patterns. It is the arrangements and relative strength of these forces in specific driving situations which determine the kind of action that drivers take. Enforcement is only one of the forces which influence driving behaviour. It is an important one since it deals immediately and directly with drivers as individuals. It is most effective when it serves to supplement other forces at work. ... almost all drivers disobey traffic laws occasionally. ... occasionally circumstances combine to create a situation where violating a traffic law seems to be justifiable or necessary.

"The kinds of circumstances which cause most people to violate vary enormously in intensity and arrangement from one time to another. Some of the pressures influencing driving behaviour are stable and exercise their influence more or less continuously. Others are temporarily and vary in the kind and intensity of influence they generate from one moment to the next."

Volgens Pearce(p9) is die vaste of stabiele faktore wat oor 'n lang tydperk 'n invloed oor bestuurders uitoefen, onder andere die volgende:

- Sosiale druk wat die gevolg is van hoe die publiek verkeerswetgewing en verkeersoortredings beskou. Die publiek voel in die algemeen verplig om te konformeer tot aanvaarbare sosiale eise.
- Houdings ten opsigte van bestuur, risikoneming, wetstoepassing en verkeerswetgewing. Houdings word oor lang tydperke ontwikkel en hou verband met 'n verskeidenheid van faktore soos ondervindinge met persone in gesagsposisies soos ouers en onderwysers, en kan dus ver verwyderd van ondervindinge met die lang arm van die gereg wees. Vaste houdings het dan ook die gevolg dat dit bepalend is by vele van die tydelike situasies wat tydens die bestuurstaak teëgekom word.

- Aangeleerde gewoontes wat tydens die proses om te leer bestuur, aangeleer is. In hierdie geval word herhalingsaksies later dikwels meganies uitgevoer en slegte gewoontes aangekweek wat aanleiding kan gee tot sogenaamde "onbewuste" verkeersoortredings.

Hierdie faktore mag oor die langtermyn verander maar kan in die meerderheid van gevalle as relatief stabiele invloede beskou word.

Tydlike of veranderende faktore wat bestuursgedrag beïnvloed, is volgens Pearce omvangryk. Die volgende kan voorbeelde daarvan wees:

- Tydlike emosionele faktore soos gemoedstoestand of persoonlike spanning uit besigheidsverband, familiekring, algemene sosiale probleme of die aggressiewe of onnadenkende handeling van ander bestuurders.
- 'n Bestuurder se gevoel met betrekking tot die redelikheid van die reg en die toepassing daarvan op spesifieke tye en plekke.
- Padgedrag deur ander verkeer op die pad ten opsigte van spoed, opsigtelike verkeersoortredings, verkeersdrukte ens., asook hoe ander bestuurders in sulke situasies reageer.
- Die verhouding tussen 'n bestuurder en die passasiers in sy voertuig.
- Die doel van 'n rit en die dringendheid of belangrikheid daarvan.

Volgens Pearce(p9) is verkeerswetstoepassing van die uiterste belang om 'n afskrikwaarde vir bepaalde verkeersoortreders te hê, maar ook om in die algemeen deur die voorbeeld van wetstoepassing op bepaalde persone, andere van hulle verkeersoortredings af te skrik. Wetstoepassing moet egter opsigtelik wees en daar moet 'n groot kans wees om vir 'n verkeersoortreding betrap te word ten einde enige gewenste uitwerking te kan hê. Dit volg ook dat wetstoepassing tot sy finale konsekwensies suksesvol deurgevoer moet kan word. Hierdie belangwekkende aspek kan nie oorbeklemtoon word nie.

Van der Nest (1979: 6) het 'n verslag uitgebring ten opsigte van die ontleding van faktore wat betrokke was by 120 padbotsings in Johannesburg waarin mense beseer is en waar elke beseerde vir meer as 'n dag in die hospitaal opgeneem is.

120 bestuurders se rekords is nagegaan. 64 van die bestuurders, wie se rekords nagegaan is, was betrokke by 'n totaal van 69 vorige ander padbotsings. 28 % van die pasiënte met wie onderhoude gevoer is, was betrokke by padbotsings wat nie by die polisie aangemeld was nie. Alkohol was by bykans 60 % van die nie-aangemelde padbotsings betrokke.

Van der Walt (1980: 7) opper 'n sorgwekkende aspek van verkeerswetstoepassing naamlik die ondersoek van padbotsings en daaropvolgende stappe: *"As 'n motoris 'n oortreding pleeg wat nie altyd noodwendig enige persoon benadeel of skade berokken nie, moet die wetstoepasser sodanige oortreder aankla en 'n boete wat deur die landdros voorgeskryf word, oplê. As 'n motoris ... egter 'n handeling verrig wat 'n botsing tot gevolg het, is die kans ongeveer 90 % dat hy nie aangekla sal word nie. ... vonnisse was dus opgelê in slegs 7 % van die totale aantal verkeersongelukke"*.

Kuan en Peck (1981: 6) het gevind dat, ten opsigte van die gemiddelde getal vorige padbotsings wat teen bestuurders se name aangeteken is, onversekerde motoriste 72 % meer botsingsbetrokkenheid teen hulle name aangeteken gehad het as die gemiddelde en vergelykbare ander bestuurders in die bevolking as 'n geheel. *"The uninsured group had (approximately) three times as many traffic convictions, and eight times as many major convictions (i.e. drunk or impaired driving, reckless driving, and hit and run)."*

Coppin en Van Odenbeeck (1966) het aangedui dat slegs een persent van bestuurders wat noodlottige padbotsings oorleef het, hertoetsings vir rybewyse gedruip het. Dit het getoon dat daar nie ernstige kennisprobleme en probleme met behendigheid by daardie bestuurders bestaan het nie.

Helander (1983: 1) toon dat daar min twyfel kan bestaan dat botsingsbetrokke bestuurders 'n hoër veiligheidsrisiko het as botsingsvrye bestuurders. Kwong et al (1976) het byvoorbeeld bestuurders in Kalifornië nagegaan ten opsigte van hulle bestuursrekords oor 'n periode van 6 jaar en dit bly opvolg vir 'n verdere periode van 3 jaar. Hulle het gevind dat bestuurders met 'n botsingsrekord meer geneig was om later weer in botsingsbetrokke te raak as botsingsvrye bestuurders. Hoe meer botsings in 'n bepaalde periode op rekord van 'n bestuurder aangeteken is, hoe groter was sy kans om verdere soortgelyke aantekeninge teen sy naam te kry. Stewart en Campbell (1972) het in 'n vier-jaar-studie van bestuurderrekords in Noord-Carolina, VSA gevind dat botsingsrekords beter voorspellers van verdere padbotsings is as wat die rekord van vorige veroordelings aan verkeersoortredings is. Peck et al (1971) het egter gevind dat die rekord van vorige veroordelings in Kalifornië 'n beter voorspeller van latere botsings was. Dit is onder andere bevestig deur Burg (1969) en Peck en Kuan (1982) wat drie jaar voorafgaande en drie jaar opvolgende rekordondersoeke gedoen het. McConnel en Hogen (1980) het, soos ook ander navorsers, tot die gevolgtrekking gekom dat die gekombineerde rekord van betrokkenheid by verkeersoortredings en padbotsings nog beter resultate gelewer het. Peck et al (1971) het byvoorbeeld gevind dat sogenaamde nalatige bestuurders, wat as sulks geklassifiseer is op grond van hulle botsings- en verkeersoortredingsrekords, drie keer meer botsingsgeneig was as die algemene bestuurderbevolking. Garnetson en Peck (1981) het bevind dat bestuurders wat by noodlottige padbotsings betrokke was, twee keer meer strafpunte oor die voorafgaande drie jaar opgedoen het as die gemiddelde vir al die bestuurders.

Helander (1983: 2) som die posisie as volg op: *"While accident-involved drivers would appear to be an appropriate high risk group for treatment, selection criteria which include the conviction record as well as accident involvement will identify a higher risk group for treatment than a selection criterium of accident involvement alone"*. Helander se benadering is dan ook

dat elke botsingsbetrokke bestuurder in 'n beseringsbotsing wat ook 'n ander botsing teen hom aangeteken het saam met twee tot ses strafpunte, binne 'n periode van drie jaar as 'n hoë risiko-groep vir verdere padbotsings geïdentifiseer moet word.

(In Kalifornië tel meeste bewegingsoortredings een punt behalwe ernstige oortredings soos drink-en-bestuur wat twee punte tel.)

Helander het vir doeleindes van sy studie ook 'n pamflet versprei onder die titel *"But it wasn't really my fault"*. Die pamflet is met sukses ook in Virginia gebruik. 'n Interessante aanhaling op die eerste bladsy van die pamflet is: *"Have you ever said this after an accident? Most drivers have, at one time or another ... it is very rare that a driver in an accident is completely without fault. In most cases there is something they could have done to prevent the accident."*

"The purpose of this booklet is to help you to see how accidents really happen, to see how the "faults" are shared by different drivers. ...

"We hope that reading this booklet will help you to become a safe driver and to avoid being in accidents - whether they are "your fault" or not".

Booyesen (1986) het 'n omvangryke literatuuroorsig oor die verband tussen enkele persoonlikheidsaspekte en roekelose en nalatige bestuursgedrag uitgevoer. Volgens haar is talle navorsingsondersoeke na bykans alle menslike vermoëns, fisiese- en omgewingsfaktore op bestuursvaardigheid en botsingsbetrokkenheid reeds onderneem. Daar is egter steeds 'n leemte op die gebied van die verband tussen persoonlikheidsaspekte en risikoneming sowel as roekelose en nalatige bestuursgedrag. Sy bevind voorts dat daar eerder van botsingsbetrokkenheid (of *"ongeluksbetrokkenheid"*, soos sy dit noem) as van botsingsvatbaarheid (of *"ongeluksvatbaarheid"*, soos sy dit noem) gepraat moet word. Volgens Booyesen vind 'n benadering van botsingsbetrokkenheid meer byval by

hedendaagse navorsers en hulle poog nou eerder om enkele persoonlikheidsaspekte uit te lig wat hoë-risiko-mense ten opsigte van padbotsings identifiseer.

Sy bevind voorts dat botsingsbetrokkenheid 'n onbetroubare en nie-toepaslike kriterium is om in botsingsvoorkomende navorsings te gebruik, en dat daar eerder gekyk moet word na die verband tussen persoonlikheidsaspekte en afwykende bestuursgedrag soos risikoneming en roekelose en/of nalatige bestuur. Daarom ondersoek sy in haar literatuurstudie die persoonlikheidsaspekte van die gevaarlike voertuigbestuurder vanuit informasieverwerkings-, psigo-analitiese-, trekteoretiese- en faktoranalitiese benaderings.

Frustrasie en aggressie word ook uitgelig as persoonlikheidstoestande wat met gevaarlike bestuursgedrag verband hou. (Alhoewel Booysen se literatuurstudie as 'n momentele werk beskou kan word, is haar bevinding dat botsingsbetrokkenheid 'n onbetroubare en nie-toepaslike kriterium is om in botsingsvoorkomende navorsing te gebruik, duidelik in stryd met die bevindings van vele navorsers wat omvangryke navorsing aan die hand van verkeersrekords uitgevoer het. Dit blyk eerder dat 'n vlag van botsingsbetrokkenheid op 'n eerste botsing in 'n lang tyd volg, en dat botsingsbetrokkenheid met 'n rekord van oortredingsgeneigdheid volg nog beter aanduiding van waarskynlike hoë botsingsrisiko is. Daar behoort dus nie 'n verwerping van navorsing oor botsingsbetrokkenheid ten gunste van navorsing oor persoonlikheidsaspekte en bepaalde afwykende bestuursgedrag te wees nie, maar behoort beide rigtings met groot vrug die onderwerp van navorsing te bly en in aanvulling tot mekaar te staan.)

2.5 DIE KORRELASIE TUSSEN VERKEERSKONFLIKTE, PADBOTSINGS EN VERKEERSKRIMINALITEIT

Spicer (1973), 'n navorser aan die Transport and Road Research Laboratory in Engeland, het navorsing gedoen oor verkeerskonflikte en beseringsbotsings. Hy bevind dat die getal ernstige verkeerskonflikte wat tydens die studie waargeneem is, proporsioneel

tot die getal beseringsbotsings is wat vir die toepaslike kruisings aangeteken is. Hy het ook inligting bekom dat hierdie verwantskap ook ten opsigte van verskillende tipes kruisings bestaan.

Bolhuis (1986: Hoofstuk 4, p1) skryf *"There is no doubt about the fact that there is a distinct and direct relationship between the number of driving offences, the level of traffic law enforcement and the number of road traffic accidents"*. Hy haal dan ook Coppin et al (1964) en Harrington aan as twee van vele beweerde bronne in hierdie rigting. Harrington het 73 000 voertuigbestuurders gedurende 1961 - 1963 nagegaan en gevind dat *"the more violations a driver has, the more likely he is to have an accident"* en *"increased accidents frequency is associated with a greater number of prior convictions"*

Die gevolg, volgens Bolhuis, is dat dit logies behoort te lyk om, ten einde die getal padbotsings te verminder, eers die getal bewegingsoortredings te verminder, iets wat opsigself strenger wetstoepassing op die oog af vereis. Dit is egter nie so 'n eenvoudige taak nie. Volgens Bolhuis het Dr Slade Hulbert van die Institute of Transportation and Traffic Engineering (ITTE) of UCLA van die Universiteit van Kalifornië 'n formule saamgestel waarvolgens die jaarlikse getal bewegingsoortredings bereken kan word indien die getal gerapporteerde motorbotsings bekend is. Volgens die formule is daar 'n honderd amperse padbotsings vir elke gerapporteerde padbotsing en vir elke amperse padbotsing is daar ongeveer 'n honderd bewegingsverkeersoortredings. Daar is dus ongeveer 10 000 bewegingsoortredings per padbotsing.

Op hierdie wyse bereken Bolhuis dat daar tussen 31 000 en 92 000 bewegingsoortredings per padbotsing vir elk van die stede Johannesburg, Kaapstad, Durban, Bloemfontein en Pretoria is.

Navorsingsresultate toon dus aan dat daar 'n verband tussen padbotsings en die sogenaamde verkeerskonflikte of amperse padbotsings per plek of waarby 'n motorbestuurder betrokke raak,

bestaan. Die ondersoek van verkeerskonflikte is egter ook die onderwerp van verdere navorsing wat steeds uitgevoer word. Oppe (lopende navorsing) stel tans byvoorbeeld in Nederland ondersoek in na 'n metode om verkeerskonflikte te ontleed vir die vasstelling van probleme en die evaluering van teenmaatreëls teen verkeersonveiligheid in verskillende omstandighede. Hyden (lopende navorsing) ondersoek tans in Swede die bestaande kennis oor verkeerskonflikte ten einde 'n grondslag daar te stel waarvolgens lande of navorsingsorganisasies inligting oor verkeersonveiligheid of verkeersonveiligheid op 'n aanvaarbare vergelykingsgrondslag kan uitruil. Dragac (lopende navorsing) is in Joego-Slawië besig om metodes te bepaal om verkeerskonflikte te bepaal en te tel, om dit te vergelyk met padbotsings, en om teenmaatreëls te evalueer.

Ondersoek is deur Millar en Generowicz (1979) ingestel na die effek van verskillende vlakke van verkeerswetstoepassing op bestuurderbeheer en veiligheid by robotbeheerde kruisings in stedelike gebiede. Daar is gebruik gemaak van die sogenaamde verkeerskonflikte-tegniek en die observasie van die voorkoms van verkeersoortredings om te bepaal of daar noemenswaardige veranderinge ingetree het met verhoogde wetstoepassings teenwoordigheid. Die resultate van die studie het aangedui dat wetstoepassings-teenwoordigheid, hetsy by wyse van meganiese wetstoepassingsmetodes of deur sporadiese teenwoordigheid van wetstoepassers, inderdaad die voorkoms van onveilige bestuursgedrag verminder het.

2.6 VERKEERSWETSTOEPASSING EN VERKEERSKRIMINALITEIT

Dit is moeilik om 'n wetstoepassingsdiens van land tot land te vergelyk. *"Law enforcement functions are unquestionably the product of history, culture, tradition and law. It is, therefore necessary to consider these various elements in making a comparison"*, aldus Kleeberg (1980: 17). Daar kan egter steeds met vrug na verkeerswetstoepassingbeginsels in ander lande gekyk word mits die onderlinge verskille in gedagte gehou sou word.

Volgens die Department of Motor Vehicles in Washington (1971: 9) *"the average motorist is stopped only once every five years"*. Die Departement sê ook *"it may be expected that any particular group of motorists stopped for traffic infractions will have a higher accident and violation rate than the general driving population"*.

Leutchford en Thurbin (1974: 143) definieer die doelstelling van verkeerspolisiëring op 'n unieke wyse as volg: *"To assist the community in obtaining value from the road traffic network through the use of personal, public and industrial transport resources on that network"*. Leutchford, wat van die polisie se wetenskaplike ontwikkelingsstak in Engeland is, en Thurbin wat lid is van die stelselnavorsings- en beplanningseenheid van 'n groot elektroniese vervaardigingsfirma, benader duidelik die vraagstuk van die ontplooiing van polisiemagte uit 'n meer wetenskaplike oogpunt. In hierdie verband is daar sekere fasette waaroor die polisie self beheer het en ander waaroor die polisie min of geen beheer het nie. Die omgewing is een van die invloede waaroor die polisie volgens die skrywers min of geen beheer het nie. Onder omgewing definieer hulle wetgewing, openbare houdings, verkeers-eienskappe, die weer, die padnetwerk, eienskappe van padgebruikers en inligting vanaf die publiek. 'n Faset wat nou aansluit by die omgewingsfaktore, is die waardes van die gemeenskap waaronder te onderskei is waardes van die individu, die gemeenskap se eie materiële en geesteswaardes asook die waardes wat die gemeenskap aan geleentheidskoste heg.

Die persoonlike ontasbare waardes van die gemeenskap, volgens die skrywers, kan amper tasbaar gesien word in vryheid, plesier en sekuriteit. Die ontasbare waarde van vryheid word beskryf as *"freedom is the lack of constraint on the individual's desired actions - for instance, to drive fast or to drive on a particular route. An important aspect of this is the consequence of an individual's actions should be predictable by him - so that for instance he can know in advance that if he goes at a particular speed whether he will be prosecuted or not. Security means absence of risk of incurring the more tangible types of loss, and so absence of worry"*.

Finally, pleasure of the psychological value derived by the motorist from the act of driving itself".

Volgens die skrywers word die aanname gemaak dat polisie teenwoordigheid wel bestuurderbeheer kan beïnvloed byvoorbeeld t.o.v. spoedoortredings, volgafstande tussen voertuie, verhindering van verbysteeke waar dit nie veilig is nie, ensovoorts, almal oortredings waarby motorbotsings of die intensiteit van motorbotsings 'n groot verband het. Die polisie het in hierdie verband twee hoofrolle naamlik die verskaffing van die potensiele dreigement van die vervolging van 'n voertuigbestuurder vir 'n verkeersoortreding ten einde die nakoming van verkeersregulasies af te dwing en, tweedens, om op te tree ten einde wetgewing af te dwing by wyse van advies, waarskuwings of selfs vervolgings via die regssisteem.

Volgens die skrywers moet daar na die gemeenskap wat voertuie bestuur in die breë gekyk word eerder as na individue aangesien dit die gemeenskap in die breë is wat deur optredes, konflikte en padbotsings geraak word en dit die somtotaal is van wetstoepassing of botsings wat belangrik is en nie 'n enkele vervolging of 'n enkele botsing opsigself nie.

Hulle gaan voort deur te bevestig dat die mens die belangrikste faktor by botsingsveroorsaking is en dat wetstoepassing inherent in die eerste plek moet poog om aspekte van risiko-gedrag te verstaan en verder te verstaan hoe wetstoepassingsaksie spesifieke risiko-gedrag kan verander. Daar blyk geen twyfel uit die geheelbeeld van die skrywers se bydrae dat hulle die gemeenskap as 'n geheel in wetstoepassingsaksies op die gebied van die verkeersadministrasie as hulle doelwitte sien nie.

Uken (1974: 1) haal die resultate van 'n navorsingsprojek van die Britse Verkeersowerhede en 'n Britse vervaardiger van elektroniese toerusting aan. Onverwagse spoedtoetse op 'n bepaalde punt het bestuurders twee dae later steeds stadig laat ry waarna die effek verdwyn het. Indien 'n spoedtoets weer binne die twee

dae uitgevoer is, het die effek van stadiger ryery deur die publiek agt dae aangehou. In gevalle waar die individuele bestuurders egter gestop is nadat hulle 'n paar keer as spoed-oortreders geïdentifiseer is, het die effek van stadiger ryery deur die publiek 'n periode van 10 weke geduur.

Slavick (1979) beskryf die twee komponente van wetstoepassing wat 'n afskrikwaarde het teen oortredings waaraan baie mense deelneem, naamlik hoë boetes of 'n groot kans om vir 'n oortreding betrap te word.

Volgens Slavick word dit algemeen aanvaar dat die gemeenskap goeie orde nodig het en daarby baat. Goeie orde word verkry deur die nakoming van reëls wat in die gemeenskap neergelê word. *"If all the members of a society adhere voluntarily to the rules there is no problem and no need for enforcement of the rules. ... When the number of violators is relatively large and/or the consequence of violations are serious, problems arise."*

"The usual way of dealing with a problem of violation is to force violators to comply with the rules." Dit word deur 'n wetstoepassingsprogram uitgevoer en die basiese doel daarvan is om die oortreder om te haal om ten koste van sy persoonlike vryheid hom aan die reëls te onderwerp. Die boete moet nie te laag wees nie terwyl 'n te hoë boete net 'n korttermyn effek het.

'n Belangrike gevolgtrekking van Slavick is dat *"the success rate of an enforcement scheme is defined as the probability of converting a violator into a non-violator as a result of the scheme"*.

Skutil (1985) het die effek van wetstoepassing op verkeersvloei bestudeer. Sy bevindinge in die algemeen sluit onder andere in dat wetstoepassing ter bereiking van ordelike verkeersdeelname, saam met 'n hoër standaard van dryweropleiding, tot gevolg sal hê dat 'n meer stabiele verkeersvloei en gevolglik beter gebruikmaking van die padvloekapasiteit, verkry kan word saam met verbeterde padveiligheid en verlaagde reiskoste. Hy beskou

daarom wetstoepassing as 'n goedkoop en vinnige metode van die bereiking van korttermyn doelwitte en selfs ook mediumtermyn-doelwitte.

Skutil het aansienlike veranderinge in bestuursgedrag onder polisie- of wetstoepassingstoedig bemerk, veral 'n vermindering van verkeersoortredings wanneer polisie- en wetstoepassingstoedig teenwoordig was. Volgens Skutil word die verkeersingenieur dikwels mislei deur 'n aanname dat bestuurders onder alle verbeterde padomstandighede beter sal saamwerk terwyl dit nie noodwendig die geval sou wees nie. Voorts is bestuurder-eie-belang teenoor bestuurgemak twee vreemde en onversoembare begrippe vir die verkeersingenieur en is dit noodsaaklik dat alle instansies 'n begrip vorm van die padgebruiker se houding in die algemeen.

Plomteux (1972: 24) beskou die belangrikste invloede ten opsigte van maatreëls vir verkeerbeheer en wat die polisie raak, die koste vir 'n regering, koste en tydverliese vir gebruikers, psigo-sosiale weerstand by die publiek of groepe van die publiek en veiligheidsvoordele.

Verkeerswetgewing kan ook op 'n sekondêre vlak 'n invloed hê naamlik repurkusies op die motorindustrie(ë) en ander sektore.

Ten opsigte van verkeersregulasies sê Plomteux: *"It is probably in the field of regulations that psycho-sociological resistance on the part of users is strongest. Sometimes such resistance is also found even in some of those who are responsible for replying or controlling the regulations which have been decided on. Psycho-sociological resistance on the part of users is important, since it can influence decisions of policy as a result of its possible electoral influence. Also, if those responsible for applying or controlling a measure are not in favour of it, the efficacy of the measure can be reduced ... a regulation which is not controlled is usually of no value and there is even a risk of it producing negative effects on road safety".*

Volgens De Villiers en De Villiers (1974) is bevind dat daar na die aanbreek van die oliekrisis en die drastiese verlaging in snelperke ook 'n drastiese verlaging van pasiënte met kopbeserings was wat tot die neurochirurgiese afdeling van die Grootte Schuur-hospitaal in Kaapstad toegelaat is. Hierdie verlaging was in pas met die veranderde verkeersomstandighede wat deur die oliekrisis veroorsaak is. De Villiers kon, as neuro-chirurg, die toedrag van padbeserings voor en na die aanbreek van die oliekrisis vanuit die oogpunt van die ernstigheid van kopbeserings voortspruitende uit padbotsings evalueer.

Nie net was die toelatings met kopbeserings minder nie maar het die gemiddelde hospitalisering van 16 dae tot 11 dae per pasiënt gedaal. *"An important question which has to be answered is why a lowering of the speed limit has brought about a profound drop in road traffic crashes. If one considered the problem from view point of host, agent and environment, with the driver, motor car and road circumstances filling these roles, it is obvious that either drivers, cars or roads or possibly all three, were not up to the demands of the previous speed limits. At the moment, one can only speculate, but what ever the reason, the result is clear - the lower speed limits save lives."* Dit is algemeen bekend dat streng wetstoepassing teen snelheidsoortreders na die aanbreek van die oliekrisis ingestel is en dat dit sterk deur die publiek gesteun is. Die publiek het ook die redes vir die spoedbeperkings verstaan en die beperkings nagekom. Die resultate was verstommend en bevestig ook wat Plomteux hierbo probeer oordra. Steyn (1974) word in Hoofstuk 2.8.4 verder oor hierdie onderwerp aangehaal.

Pretorius (1987: 70) beklemtoon die feit dat verkeershoofde hulle hoofsaak as wetstoepassing vir die bereiking van veilige verkeersvloei sien. Byna elke verkeershoof het ontken dat sy departement geld maak uit verkeersboetes as doelwit het *"although some of them admitted that the management of their departments depended on the funds obtained through fines"*. Volgens Pretorius het verskeie verkeersbeamptes op die pad egter erken dat hulle

bepaalde kwotas vervolgings per maand moet instel ten einde nie in die warm water by hulle hoofde te beland nie. *"Unfortunately, this practice violates traffic safety because, as the respondents pointed out, they had to search for violations, no matter what. Although technically correct, this practice seems to be counter-productive and unscientific"*. Pretorius sluit homself dus ook by Plomteux, Dreyer (1986: 8) en Rheeder (1975) aan. Dit is dus krities noodsaaklik om die verkeersoortreder wat herhaaldelik aangekeer word of wat herhaaldelik by padbotsings betrokke is, te kan identifiseer en na behore teen hom op te tree sodat die minste regverdigbare kritiek teen verkeerswetstoepassing geopper kan word.

Die VSA met sy 52 state en geweldige tussenstaatse padverkeer het die groot probleem van vervolging van verkeersoortreders in 'n staat wanneer daardie oortreders vanaf 'n ander staat afkomstig is. Daardie probleem is baie soortgelyk aan die probleem van tussenstaatse verkeer in Suider-Afrika.

Die gevolg is dat verskeie state in die VSA ooreengekom het op 'n grondslag waarvolgens verkeersoortreders van ander state aan die pen sal bly ry mits al die state ondertekenaars van 'n sekere ooreenkoms is. Stone (1978: 30) bespreek die voordele van deelname aan die sogenaamde *"nonresident violator compact of 1977"*. 'n Prosedure is uitgewerk waarvolgens tussenstaatse verkeer ten opsigte van deelnemende state en verkeersoortreders vanaf daardie state die minimum ongerief aangedoen sal word tydens wetstoepassingsaksies, wat nie net goeie verhoudinge tussen wetstoepassers en die motorreisende publiek bevorder nie, maar ook die publiek onder die indruk bring dat hulle nie soos voorheen met hulle oortredings kan wegkom nie.

Die ooreenkoms maak ook voorsiening vir eenvormige optrede van staat tot staat.

Die voorbeeld wat deur die sogenaamde *"nonresident violator compact of 1977"* gestel is, is ook vir doeleindes van die Suider-

Afrikaanse verband navolgingswaardig en kan nie oorbeklemtoon word nie.

Sillas (1975) haal Regter William F Brown Jnr van die VSA aan waar hy die volgende in kommentaar aan die ondersoekkomitee oor hierdie onderwerp verskaf het. *"The system of administrative adjudication should be carefully compared with our present quasi judicial handling of minor traffic matters by commissioners as to cost effectiveness, acceptance by the public and others connected with the system, fairness, etc., before acceptance and implementation. Many of the excellent ideas developed by the task force could be implemented in our present system to make it more effective at a fraction of the cost of handling the whole system. The legislature, I am confident, will consider all the facts and evidence to determine the best system for handling minor traffic matters for all the people of this state."* Regter Brown spreek die koste van administratiewe beregting (wat in Hoofstuk 9 voorgestel word) aan teenoor die koste van gedekriminaliseerde beregting aan die hand van die quasi-regshantering van verkeersake deur kommissarisse en wat reeds meer kostedoeltreffend as die tradisionele strafprosesregtelike hantering van verkeersake bevind is. Sy betoog gaan dus oor die kostedoeltreffendheid van verdere dekriminaliserende stappe. Ander literatuur oor dekriminalisering van verkeersake word in Hoofstuk 9 aangehaal.

2.7 VERKEERSREGISTERS EN REGISTERINFRASTRUKTUUR

2.7.1 Verkeersregisters in ander lande

Alhoewel verkeersrekords dikwels nie aan al die behoeftes voldoen nie, is dit tog in staat om 'n belangrike bydrae tot botsingsvoorkoming te lewer. Matson (1965) beklemtoon dat die verkeersbotsingsterftekoeers per 100 miljoen voertuigmyle in die VSA afgelê van 16,7 in 1934 tot 5,4 in 1963 geval het. Hy skryf hierdie verbetering in 'n baie groot mate toe aan die infrastruktuur van verkeersrekords waardeur publisiteit, patroliering, geometriese padontwerp en herontwerp, wetstoepassingsprosedures, ens., behoorlik beplan en aangewend kon word

aan die hand van inligting wat behoorlik ontleed is. 'n Belanrike probleem vir Mattson is egter die feit dat hierdie bydrae van verkeersrekords dikwels nie na waarde geskat word nie.

Volgens Garrett en Tharp (1969) is rekordhouding een van die belangrikste maatreëls vir die bepaling van 'n verskeidenheid fasette in die algemeen soos statistiek of in die besonder soos die identifisering van botsingherhalers.

Die inligting moet dus gebruik word deur die verskeidenheid instansies en beroepsgroepe wat by botsingsontleding en botsingsvoorkoming betrokke is, soos ingenieurs, bestuurderrekord-administrateurs, sielkundiges, polisie ens. Hulle haal ook 'n onderskrywende publikasie van die Traffic Institute van die North-Western University in Amerika aan waarvolgens hierdie rekordinligting belangrik is vir wetstoepassing (polisie en howe), opvoeding, openbare inligting, wetgewing, rybewysuitreiking (toetsing sowel as bestuurderverbetering), ingenieurswese (verkeersingenieurswese en padontwerp), voertuigontwerp, voertuigondersoek en finansiële verantwoordelikheid.

Stewart (ongedateer) bespreek in sy verslag metodes vir die verbetering van amptelike rekords ten einde inligting meer bruikbaar te maak. Hierdie verslag staan in skelle kontras met die posisie in die RSA waar die daarstelling van sulke registers en rekords steeds die kopseer is eerder as hoe om sulke registers te gebruik en te verbeter.

Uken (1974:16) haal die geskiedenis van die meer intensiewe aandag aan die Duitse maatreëls teen verkeersonveiligheid in sy verslag aan. Die Bundesanstalt für Strassenwesen (BAST), vir Wes-Duitsland is in Keulen geleë. Die Duitse Minister vir Verkeer het in 1971 'n navorsingsgroep by die BAST laat stig ten einde doeltreffende maatreëls vir verkeersveiligheid voor te stel. 'n Omvangryke verslag is gepubliseer onder die titel *"Die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und in Berlin (West)"* is daarop gepubliseer.

Die verslag behandel aspekte soos deelname deur die publiek, bestuurderopleiding, behandeling van herhalende verkeersoortreders, spoedoortredings, padkonstruksie, veiligheidsgordels, navorsingsvereistes, en so meer.

Van belang is egter die groot aandag wat gegee is aan die Sentrale Verkeersoortredingsregister, die Sentrale Verkeersregister en die aantekening van botsingsbetrokkenheid by die Kraftfahrt Bundesamt (KBA) in Mürwik/Flensburg, die mees noordelike stad in Duitsland. Spesifieke aandag moes gegee word aan die beter evaluering van verkeersrekords by die KBA en die registerstelsel by die KBA moes tot die optimum toe verbeter word. Die KBA is in 1969 daargestel.

In hierdie verband wys Uken daarop dat die KBA alle verkeersoortredings met boetes van meer as DM 40 op register neem.

Uken sluit sy verslag af met 'n sterk aanbeveling, onder andere, oor die daarstelling van, wat hy beskou as, 'n noodsaaklike sentrale verkeersregister in die RSA vir doeleindes van behoorlike verkeersadministrasie.

Statskonsult A B (Statskonsult: ongedateerde brosjure) is in November 1969 deur die Sweedse Regering opdrag gegee om 'n rekenaargebaseerde registerstelsel van voertuie daar te stel. Twee jaar later het die Sweedse Parlement besluit dat 'n rybewysregister ook by die voertuigregister geïntegreer moes word.

Die register is binne 'n tydperk van vier jaar funksioneel daargestel en lewer vandag vanaf Stragnäs 'n uiters waardevolle diens aan die openbare en private sektore.

Die register lewer 'n diens aan of vir voertuigtoetsentrums waar alle voertuie elke ses maande padwaardig verklaar moet word, die Departement van Binnelandse Inkomste vir die invordering van voertuiglisensiegelde, verdedigings- en burgerlike-

beskermingsbeplanning, die sentrale buro van statistiek oor voertuie, versekeringsmaatskappye ten opsigte van positiewe voertuig- en dryweridentifisering sowel as risikobepaling ten opsigte van bestuurders (aan die hand van botsingsbetrokkenheid- en oortredingsrekords), motorhandelinstansies ten opsigte van die registrasie van nuwe voertuie en registrasiestatistieke sowel as, na verneem word, ook voertuigbeswarings soos huurkooptransaksies, algemene openbare en private navrae ens. Voorts word inligting oor bestuurderslisensies verskaf aan die howe, die staatsaanklaers, ondersoekpersoneel van die verkeerspolisie, ander polisieafdelings, verkeersveiligheidskantore, militêre owerhede, en opvoedkundige instansies, veral die wat bestuurdertoetsing moniteer ens.

Die rybewys word vervaardig deur die Sweedse firma A B Id-Kort en die Sweedse rybewys word as een van die mees sekerheidsvaste dokumente ter wêreld beskou. Nogtans word dit periodiek heruitgereik ten einde bestuurders periodiek te herbeoordeel, en moontlike vervalsings wat mag ontstaan, deur die periodieke heruitreikings teen te werk (Botha (1978 B)).

Volgens Kleeberg (1980: 15) word die beskikbaarstelling van inligting vir verskeie doeleindes in Swede benodig. Die Sweedse burgers laat gevolglik toegang tot daardie registers geredelik toe.

Die "*National Driver Register Act of 1977*" van die VSA bepaal onder andere dat kennisgewing aan die register gegee moet word ten opsigte van elke individu ten opsigte van wie:

- (1) 'n rybewys geweier is;
- (2) 'n rybewys gekanseleer, ingetrek of opgeskort is;
- (3) wat in 'n staat skuldig bevind is aan die bestuur van 'n voertuig terwyl hy onder die invloed van sterk drank of 'n middel met 'n narkotiese uitwerking was;
- (4) skuldig bevind is in 'n staat ten opsigte van 'n verkeers-oortreding indien die sekretaris bepaal dat, ingevolge

regulasies deur die sekretaris voorgeskryf, inligting oor 'n individu wat skuldig bevind word aan 'n bepaalde oortreding, aan die register gerapporteer moet word ten einde enige staat met die beoordeling van 'n rybewystoekening by te staan (artikel 202).

Hierdie wet bepaal ook dat geen staat 'n rybewys aan 'n voertuigbestuurder sal uitreik nie tensy by die Nasionale Rybewysregister inligting oor die applikant aangevra is en inligting binne 30 dae voor datum van uitreiking van die rybewys verkry is (artikel 205).

LET WEL: 30 dae word as 'n voldoende reaksietyd in hierdie verband beskou. Navrae word per pos gedoen maar die Register is later op 'n interaktiewe grondslag deur terminaalskakeling na al die State van die VSA omgeskakel (NHTSA (1980 A)). Dit is verder belangrik om daarop te let dat elke Staat in die VSA sy eie Department of Motor Vehicles met sy eie verkeersregisters oor voertuie, bestuurders, verkeersoortredings en padbotsings bedryf. Die registers van die onderskeie State is nie met mekaar gekoppel nie hoewel verskeie naburige state soos Nevada en Kalifornië mekaar oor en weer toegang tot mekaar se registers deur middel van terminaalskakeling gee. Die Nasionale Rybewysregister van die VSA registreer slegs aansoeke om rybewyse wat nie suksesvol was nie en opskorting en intrekking van rybewyse (Botha (1978 B)).

In 'n nuusvrystelling deur die Departement van Vervoer in die VSA is bekend gemaak dat die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA (1980 A)), wat die National Driver Register administreer, die register gerasionaliseer en gemoderiseer het sodat navrae per rekenaarterminale uitgevoer kon word in plaas van die briefwisseling van voorheen. In die nuusvrystelling word genoem dat, sedert die National Driver Register in 1961 daargestel is, meer as 250 miljoen versoeke om rybewyskontrole uitgevoer is. Nagenoeg 4,2 miljoen rybewyse word jaarliks in die VSA opgeskort of ingetrek, maar 'n ver-

teenwoordigende gedeelte hiervan doen aansoek om rybewyse in ander state.

Die verbeterde stelsel sou, na verwagting, die getal geïdentifiseerde ongerymdhede vanaf 200 000 tot meer as 'n miljoen per jaar laat styg weens verbeterde doeltreffendheid. Die gevolg is dat daar na verwagting 945 000 rybewyse jaarlikse deur die verbeterde doeltreffendheid op grond van die genoemde omgerymdhede geweier sou word.

Dit is belangrik om daarop te let dat dieselfde beheeraksie in die Republiek van Suid-Afrika feitlik gladnie bestaan nie. Rybewyse word selde by die uitreikingspunt op ander gronde as 'n toets wat nie geslaag word nie, geweier.

2.7.2 Ondersoeke na en aksies rakende verkeersregisters in Suid-Afrika en rekenarisering

Uken et al (1976: 8) toon aan dat 'n register vir elke persoon wat 'n bestuurderslisensie in Natal bekom het, reeds sedert 1938 in Natal gehou word. Opgawes van skuldigbevindings aan ernstige verkeersoortredings word in Natal vanaf die howe verkry en aangeteken teenoor die bestuurderrekord waar so rekord bestaan of ordelik geliasseer, waar so 'n persoon sy rybewys nie binne Natal verkry het nie. Hierdie inligting word sedert 1972 ten opsigte van minder verkeersoortredings gehou aangesien die werkklas vir die Departement van Justisie onhanterbaar geraak het.

Die Komitee van Onderzoek na Padveiligheid (1957), soos aangehaal deur Uken et al (1976: 2) het in sy ondersoek bevind dat daar gebreke in die bestaande stelsel van die oplegging van strawwe vir verkeersoortredings is deurdat ernstige en gevaarlike verkeersoortredings nie na behore gestraf word nie. Gevolglik dien vonisse nie as genoegsame afskrikmiddel vir die bestuurder van 'n voertuig wat die veiligheid van ander padgebruikers in gevaar stel nie. Ontoereikende strawwe word

hoofsaaklik daaraan toegeskryf dat in die algemeen geen betroubare rekords van vorige veroordelings aan die meeste verkeersoortredings bestaan wat in aanmerking geneem kan word by die vonnis van skuldige persone nie. (Sulke rekords word net ten opsigte van enkele van die mees ernstige verkeersoortredings gehou.)

In die lig van voorgaande leemtes in die hou van rekords van bestuurders was die owerhede dit eens dat dit dringend noodsaaklik was dat 'n sentrale padverkeersburo of provinsiale padverkeersburo's daargestel word. Die Minister van Vervoer het derhalwe die Komitee van Onderzoek insake Padverkeersburo's (1962) aangestel om ondersoek in te stel na en aanbevelings te maak onder andere in verband met die omvang van die werksaamhede, pligte en bevoegdhede van sodanige buro's en die wyse waarop dit uitgevoer behoort te word, asook die wenslikheid en uitvoerbaarheid daarvan dat genoemde werksaamhede, pligte en bevoegdhede toegesê word aan 'n sentrale of provinsiale buro.

Die Komitee se verslag (Wood (1963)) beveel onder andere die volgende aan:

- Die daarstelling van sentrale registrasie van gelisensieerde bestuurders van motorvoertuie.
- Die funksies, werksaamhede en pligte van genoemde registrasie behoort die volgende te wees:
 - (a) Byhou van 'n sentrale register van alle rybewyse wat na 'n gegewe datum in die Republiek uitgereik is.
 - (b) Die hou van 'n sentrale register van sekere voorgeskrewe oortredings van die verskillende provinsiale ordonnansies.
 - (c) Die hou van 'n rekord vir alle hofbevele en bevele deur 'n Administrateur aangaande rybewyse.
 - (d) Die aantekening teen houers van rybewyse van enige inligting wat daarop dui dat sodanige bestuurder 'n bron van gevaar mag wees vir die publiek wanneer 'n motor bestuur word.

- (e) Verskaffing aan bevoegde outoriteite van die toepaslike inligting, en
 - (f) Die byhou van sodanige statistiek as wat die verantwoordelike Minister mag bepaal.
- Die sentrale register van geregistreeerde rybewyshouers onder beheer van die Suid-Afrikaanse Kriminele Buro te Pretoria ingestel word en;
 - dat die nodige wetswysigings, administratiewe en regstappe gedoen word.

Die Inter-Provinsiale Raad van Advies Insake Padverkeer het die aangeleentheid op 28 Oktober 1966 bespreek en soos volg besluit:

- Dat die sentrale verkeersburo deel moet vorm van die Kriminele Buro van die SA Polisie.
- Dat, wat die versameling van statistiek betref, dit statistiek oor verpligte motorvoertuigversekering en motortransportwetgewing saam met padbotsingbetrokkenheid van individuele bestuurders, oorsake, ouderdomsgroepe van bestuurders, ens., sal insluit.
- Die inligting van die sentrale verkeersburo beskikbaar moet wees aan alle rybewysuitreikende instansies en die administrasies van verkeer by die Provinsiale Administrasies en die gebied van Suidwes-Afrika (Botha (1980 B)).

Volgens Botha (1980 B) het die besluite veroorsaak dat die register in drie verdeel is, nl: 'n rybewysregister vir Swartmense by die Departement van Bantoe Administrasie en Ontwikkeling, 'n rybewysregister vir die ander bevolkingsgroepe by die Departement van Binnelandse Sake, en 'n register van vorige veroordelings aan verkeersoortredings by die SA Kriminele Buro van die S A Polisie. Slegs die eersgenoemde twee registers is van stapel gestuur deur die inlywing van die rybewys by die identiteitsdokument en bewysboek terwyl die SA Kriminele Buro slegs veroordelings aan verkeeroortredings waar vingerafdrukke geneem is, op rekord geneem het (dit is die

ernstige oortredings soos strafbare manslag, roekelose bestuur, tref-en-trap en sommige veroordelings aan nalatige bestuur, bestuur sonder rybewys en enkele ander gevalle).

Voorts het elke Provinsiale Administrasie voortgegaan om sy eie gerekenariseerde stelsel van voertuigregistrasies daar te stel maar was daar 'n gebrek aan koördinasie sodat die registers en die inligting op rekenaar aanmerklik verskillend van mekaar daarna uitsien.

Die Uken-komitee het in 1976 dus besluit dat die provinsiale rekenaars die rybewyse sou moes registreer terwyl dit ook geregistreer word by die Bevolkingsregisters en dat veroordelings aan oortredings ook op die provinsiale rekenaars saam met voertuigregistrasies en die rybewysregistrasies op rekenaar geneem moes word (Uken et al (1976)).

Volgens Botha (1980 B) het die feit dat die rybewys deel gevorm het van die identiteitsdokument, dit onprakties gemaak om die dra daarvan verpligtend te maak nieteenstaande die feit dat die dra van bewysboeke deur Swartmense verpligtend was.

Volgens Botha (1980 B) is dit voorts belangrik om daarop te let dat dit nie moontlik was om skuldigebevindings aan verkeers-oortredings teen die Bevolkingsregister en rybewyse aldaar geregistreer, aan te teken nie aangesien die Regering by die daarstelling van die Bevolkingsregister die publiek die versekering gegee het dat geen nadelige feite of kriminele rekords teen die register aangeteken sou word nie. Dit is dus uiters verbasend dat die Departement van Binnelandse Sake voortgegaan het om opskortings en intrekkings van rybewyse nietemin teen die Bevolkingsregister aan te teken aangesien dit 'n indirekte metode van aantekening van kriminele rekords daarstel.

Die LUK verantwoordelik vir padverkeer in Transvaal in 1977, Mnr Hough, het die noodsaaklikheid vir 'n verkeersregister en

toegang tot die verkeersregister tydens die tweede lesings-toespraak van die tweede Ontwerp Wysigings Ordonnansie op Padverkeer, 1977, verduidelik (Hough (1977:1)):

"Vir effektiewe wetstoepassing is dit nodig dat die wetstoepassingsbeamptes onmiddellike toegang tot die rekords en geskiedenis van voertuie en bestuurders moet hê. ... vir doeltreffende wetstoepassing is die verkryging van vinnige en akkurate inligting oor die volgende navrae ... noodsaaklik:

- (a) Gesteelde of vals registrasiedokumente of klaringsbewyse.*
- (b) Vorige veroordelings van bestuurders sodat afkoopboetes vir die gewoonte-oortreder geweier kan word.*
- (c) Besonderhede van opgeskorte bestuurderslisensies.*
- (d) Uitstaande dagvaardings en lasbriewe - veral waar die bestuurder by 'n ander registrasie-owerheid geregistreer is as dié waar hy woon of selfs 'n valse adres by registrasie opgegee het.*
- (e) Voertuie wat pas gesteel is en nog nie in polisie-omsendbriewe bekend gemaak is nie.*
- (f) Gesteelde en/of omgeruilde enjins in voertuie.*
- (g)*
- (h) Waarskuwings wat aan die motoris deur ander wetstoepassingsbeamptes uitgereik is.*
- (i) Inligting oor 'n voertuig en sy bestuurder buite kantoorure - veral by tref-en-trap-ongelukke.*
- (j) Inligting aangaande die houding of gesindheid van 'n bestuurder wat, byvoorbeeld by 'n ander misdaad betrokke was soos gewapende roof. Die verkeersbeampte sal vooraf weet hoe hy so 'n bestuurder moet hanteer.*
- (k)"*

Meneer Hough het voortgegaan om die verskillende probleme in verband met wetstoepassing in groter detail te behandel nl:

1. Bestuurderslisensies

Meneer Hough het die probleem t.o.v. die maklike verkryging van bestuurderslisensies, vervalsings, en duplikaatrybewyse behoorlik behandel.

2. Vorige veroordelings

Die gebrek aan 'n inligtingstelsel waarvolgens vorige veroordelings aan wetstoepassingsowerhede en howe beskikbaar gestel word, is uitgelig: " 'n Kroniese oortreder behoort immers so gestraf te word dat hy afgeskrik word".

3. Uitstaande dagvaardings en lasbriewe vir inhegtenisname

" 'n Probleem met veel wyer implikasies as dié van die roekelose bestuurder is die bestuurder wat boetes met voorbedagde rade ontduik. In die groter munisipaliteite is daar tot 40 % van voertuigeienaars wat óf met opset óf deur nalagtigheid nie hulle korrekte woonadres opgegee het of opgee nie. Een van die gevolge is dat van die 771 660 dagvaardings wat gedurende 1973 in die Transvaal vir verkeersoortredings uitgereik is, slegs 296 109 uitgevoer is. Slegs 30 % van lasbriewe vir inhegtenisname word uitgevoer ... in Transvaal alleen ontduik meer as 'n kwart miljoen motoriste hulle straf vir gevaarlike en kleiner oortredings. In hierdie verband is daar gedurende die boekjaar 1972/73 'n beraamde bedrag van R4 958 871 aan boetes verloor. Genoemde statistiek is gedurende 1973 as gevolg van 'n spesiale ondersoek verkry."

4-9. ...

10. Uitreikings van dagvaardings

Mnr Hough het die belang van rekenarisering by die uitreikings van dagvaardings sterk beklemtoon.

11-13.

14. Lasbriewe vir inhegtenisname

"Lasbriewe vir inhegtenisneming van padverkeersoortredings in die Transvaal is baie hoog. Daar word vandag 'n baie lae persentasie lasbriewe uitgevoer ... die gevolg sal wees dat al minder mense hulle aan dagvaardings sal steur en 'n nog laer persentasie van lasbriewe sal uitgevoer kan word. Die hele wetstoepassingsfunksie kan in 'n klug ontaard." Mnr Hough het die erns van die saak geïllustreer by wyse van statistiek ten opsigte van vervolgings wat deur die Transvaalse Provinsiale Administrasie ingestel is nl:

"Lasbriewe vir inhegtenisname vir 1973	155 000
Lasbriewe uitgevoer	43 400
Lasbriewe onopgespoor	111 600

In die stede is die posisie nog swakker as die gemiddeld aandui dat in Johannesburg kon 84 % van lasbriewe nie uitgevoer word nie."

15. Administrasiekoste van dagvaardings

Mnr Hough het 'n pleidooi gelewer vir die meganisering van die vervolgingsprosesse wat betrokke is by die administrasie van dagvaardings sowel as die betekening van dagvaardings. "Die plaaslike owerhede in Transvaal het gedurende 1973, 548 persone geëmplojeer net om dagvaardings te administreer, te prosessee en af te lewer. Die jaarlikse salarisse en afleweringskoste betaalbaar aan die SAP en deeltydse personeel beloop R1 390 990 (syfer in 1973)."

Die geskiedenis en die daarstelling van die Sentrale Padverkeersburo van die Republiek van Suid-Afrika word in Hoofstuk 10 in verdere besonderhede toegelig.

2.8 DIE MENSLIKE FAKTOR

2.8.1 "A man drives as he lives".

Tulman en Hobbs (1949) het gevind dat botsingsherhalers in 'n monster van 70 manlike huurmotorbestuurders 'n groter geskiedenis gehad het van kriminele verhore, maatskaplike ondersoeke teen hulle, en swak finansiële rekords by kredietburo's as wat botsingsvrye bestuurders gehad het. Daarteenoor sê hulle sal *"stable individuals whose lives are marked by caution, tolerance, foresight and considerations for others would drive the same"*. Hulle kom tot die gevolgtrekking dat gevaarlike bestuursgedrag en hoë botsingsrekords slegs een eenvoudige uitdrukking van 'n lewenswyse in persoonlike lewens weerspieël en dat *"a man drives as he lives"*, 'n sinsnede wat sedertdien wêreldberoemd geword het.

2.8.2 Almal altyd onskuldig

George Vold (1958: 201) het 30 jaar gelede reeds die gemeenskapsdeelname aan verkeersoortredings behoorlik geïdentifiseer met die volgende aanhaling: *"How does it happen that such a large proportion of the total population undertakes to drive on streets and highways in violation of traffic law? Most traffic offences appeared to be the behaviour of normal people who have acquired attitudes and learned behaviour in driving an automobile that are often dangerous and that are frequently contrary to traffic regulations and in violation of the traffic law. Yet to any suggestion that they may have been in error, or that they may be undesirable drivers, they react with few exceptions in the manner of outraged innocence expressed by the popular exclamation: "Who Me?". Careful study of how people acquire their automobile driving attitudes and behaviour might well be expected to support the differential association theory of misconduct ... explanations in terms of the normal learning process of normal people seem a much more realistic approach to this problem than any attempt to discover evidence of any individual deviance"* (eie beklemtoning).

Golding (1983 A: 1) kan aangehaal word waar hy sê dat *"death on the road has been defined as a crime of social violence to which no one will admit liability, the phrase "it was an accident" apparently resolving any party of blame."* Volgens hom is padbotsings die grootste oorsaak van dood onder Blankes onder die ouderdom van 40 jaar.

(LET WEL: Dit is daarom ondoelmatig om te praat van padongelukke waar die woord *"ongeluk"* die inherente betekenis het dat blaamwaardigheid geheel en al afwesig is. Dit word verkies dat gepraat word van padbotsings waar blaamwaardigheid of verontskuldiging nie 'n betekenselement by die woord *"botsing"* inhou nie sodat blaamwaardigheid logieserwyse afsonderlik aangespreek kan word.)

Van der Nest (1978) het 'n landswye padgebruikersstudie t.o.v. houding deur padgebruikers namens die International Drivers Behaviour Research Association (IDBRA) uitgevoer. Die ontledings t.o.v. data uit 15 lande het daarop gedui dat dieselfde houdings en gesindhede openbaar is nieteenstaande die verskil tussen land en land en verskillende padbotsingskoerse van land tot land. In die algemeen is bevind dat die meeste persone sterk onder die indruk was dat die menslike element by padbotsings die grootste blaam moet dra en was dit amper altyd die sogenaamde *"ander party"* by die padbotsing wat vir die padbotsing verantwoordelik was. Die bespreking van Helander (1983) in Hoofstuk 2.4 op bl 38 hierbo is ook hier van toepassing.

2.8.3 Die mens as oorsaak van padbotsings

Uken (1974:4) haal Professor C Melino aan waar dié tydens 'n internasionale simposium daarop gewys het dat 85 % van alle padbotsings die verantwoordelikheid van die bestuurder van 'n voertuig is.

Volgens die Professor is 'n persoon *"always a protagonist of his own actions. When he becomes mechanized he transcribes his own character on his vehicle. But man himself remains fragile"*

and it is incredible how the smallest mistake or misjudgment can lead to the greatest tragedy. Often the shy and repressed feel strong when they settle behind the wheel - especially that of a large vehicle" (aldus soos opgesom deur Uken).

Tydens die besprekings na 'n referaat deur Mnr J Vorget, is botsingsoorsake in vier hoofkategorieë ingedeel (Uken (1974)). Die belangrikste een wat ons aandag verdien word as volg aangehaal: *"One cannot blame only the lack of knowledge to be the main cause, but also the drivers' indifference and inattentiveness"*.

Pretorius (1987: 83-84) wys daarop dat botsingstudies op die toneel vanaf 1965 tot 1975 en weer vanaf 1981 tot 1985 dit duidelik gemaak het dat die menslike faktor 77 - 80 % tot botsings bydra, die voertuig as faktor 8 - 14 % en die omgewing 6 - 10 % .

Pienaar en Upton (1986) het 1 667 botsings ondersoek en kon bydraende faktore by 1 584 van die botsings identifiseer. 4 153 bydraende faktore is geïdentifiseer, dit is 2,62 bydraende faktore per botsing.

Die bydraende faktore is in drie hoofgroepe onderverdeel en die aandeel van elke groep as volg bepaal:

- menslike faktore	- 90,6 persent
- pad- en omgewingsfaktore	- 7,0 persent
- voertuigfaktore	- 2,4 persent

Die navorsers het elk van die hoofgroepe ontleed en verder onderverdeel. Die onderverdelings is vir die doeleindes van hierdie studie herrangskik en herbewoord, en die resultate word as volg weergegee:

Menslike faktore

(a) Verkeerskriminaliteit

(1) Onoplettendheid/onbedagsaamheid	30,0 %	
(2) Roekelose of nalatige bestuur	18,0 %	
(3) Spoed te hoog vir die omstandighede	16,5 %	
(4) Bestuur onder invloed van alkohol/ dwelms	3,2 %	
(5) Te naby volg	1,7 %	
(6) Ander verkeersoortredings	11,1 %	80,5 %

(b) Onbekwaamheid vir die bestuurstaak 7,5 %

(c) Fisiese/emosionele faktore (anders as alkohol/dwelms)

(1) Fisiese faktore (moegheid, siekte, ens.)	1,4 %	
(2) Emosionele faktore (spanning, ontsteltens, ens.)	0,7 %	2,1 %

(d) Ander 0,5 %
90,6 %

Pad- en omgewingsfaktore

(a) Weer (reën, mis, wind ens.)	3,0 %
(b) Geometriese padontwerp	2,8 %
(c) Omgewing (swak beligting, ontoereikende padtekens, ens.)	1,2 % 7,0 %

Voertuigfaktore 2,4 %

80,5 % van alle hydraende faktore tot padbotsings bestaan dus uit verkeerskriminaliteit.

Die navorsers het voorts die verteenwoordiging van die bydraende faktore in a die botsings bepaal: -

(a) Onoplettendheid/onbedagsaamheid by die bestuurder	26,2 %
(b) Onoplettendheid/onbedagsaamheid by 'n voetganger	4,3 %
(c) Roekelose of nalatige bestuur	47,2 %
(d) Spoed te hoog vir omstandighede	43,2 %
(e) Alkohol/dwelms	8,5 %
(f) Ander verkeersoortredings	29,1 %
(g) Onbekwaamheid vir bestuurstaak	19,6 %
(h) Weer	7,9 %
(i) Padontwerp	7,3 %
(j) Voertuigfaktore	6,2 %

Die items genoem onder (a) en (c) tot en met (f) verteenwoordig verkeerskriminaliteit as die allesoorheersende kategorie bydraende faktore tot alle padbotsings.

2.8.4 Houdings

Kay (1972) bestempel die bestuurder van 'n motorvoertuig se sosiale posisie as uniek. Daar bestaan geen ander situasie waar die gewone burger of lid van die publiek geplaas word in 'n posisie waar hy so vry en magtig voel om homself sonder die verwyt of verleentheid van 'n sosiale of openbare gehoor so te kan laat geld nie. Terselfdertyd is daar geen ander omstandigheid waarbinne hy homself maklik kan bevind met sulke verreikende en afbrekende gevolge nie.

Golding (1983 (B:25/26)) wys op die verontrustende tendens dat persone nie die waarheid vertel nie of, inderwaarheid hulle ware gevoelens weg steek en dus in 'n groot mate skynheilig is. *"This disquiet is supported by psychological research which shows that people's unconscious attitudes towards driving are radically different from their overtly stated concerns and*

attitudes. For instance, Black Hocky (1966) interviewed a cross section of drivers from all ages and professions who thought road safety a good thing (in short the all desirable and socially-acceptable attitudes). However, when interviewed under hypnoses they revealed the opposite desires for riskiness, speed and recklessness.

"The findings could relate to the uphill battle which has been fought by society in the forms of legislation, safety campaigns and enforcement against its own members. Many drivers still no doubt strongly believe that "highway freedom" is an inalienable right to do as they please."

Pretorius (1987: 68; 1985) behandel publisiteit se bydrae tot verkeersveiligheid; *"at the Evaluation/85 Meeting in Paris it was concluded that publicity had no value for road users, because research results mean nothing to them. In other words, it is meaningless to tell a road user that the average driving speed is too high and to request him to keep within the limits. He should either be educated or forced to keep within the speed limits"*.

Steyn (1974:93) bespreek houding- en gedragsverandering weens die oliekrisis van 1973. Hy haal 'n tabel aan van die gemiddelde spoed en die 85ste persentiel voertuigsnelhede voor en na die aanvang van die oliekrisis soos wat die snelhede gemeet is op snelweë en tweerigting paaie.

'n Voorbeeld word aangehaal van 'n twaalf-uur lange spoedtoets op die Pretoria-Warmbadpad gedurende Desember 1973 toe geen motoris vir 'n spoedoortreding vervolg is nie. Die vraag word deur Steyn gevra of hierdie gedragsverandering voorspelbaar is vanuit die oogpunt van 'n meer algemene gedragmodel van menslike gedrag teenoor 'n ander moontlikheid van latente en voorbeeldige trekke ("traits") van gehoorsaamheid en samewerking aan die kant van die Suid-Afrikaanse motoriste. Steyn kom tot die gevolgtrekking dat groepsgedrag, veral teen

die agtergrond van die dreigende noodtoestand van die olie-krisis, 'n sterk groepsamehorigheid by motorbestuurders tot gevolg gehad het en die ontstaan van groepmoraliteit, wat ook oorgespoel het in ander positiewe gedragsuitinge op die pad. Die motoris is uitgesonder as 'n spesiale groep van die samelewing wat 'n groot bydrae in nasionale belang kon lewer. Dieselfde bestuurderpubliek wat voor die krisis nog in 'n groot mate onverskillig gestaan en bestuur het, het na die aanvang van die oliekrisis 'n groot gedragsverandering ondergaan.

Volgens Steyn is dit verklaarbaar aan die hand van die sogenaamde Hawthorn-effek. Die oorspronklike Hawthorn-studies het aangedui dat, indien 'n bepaalde groep vir waarneming afgesonder en as spesiaal behandel word, die moraal in die groep wesenlik verbeter en gedragsveranderings grootliks in die regte rigting plaasvind. Dan breek die gevolge deur waarvolgens die gemeenskap, wat by die nuwe groepsnorm aangepas het, vind dat die groepsnorm minder streng toegepas word en gemeenskapslede toenemend die norm verbreek. Persoonlike prioriteite verkry dan groter waarde en groepsamehorigheid begin disintegreer. Tensy nuwe versterkings van groepsamehorigheid nie ontwikkel word nie, gaan baie van die positiewe elemente dan verlore.

Harano et al (1975) het in 'n omvangryke studie aangetoon dat persone wat dikwels by botsings betrokke raak meer negatiewe ervarings van ouer-kind verhoudings en strengere ouers gehad het en dat dit aanleiding gegee het tot 'n negatiewe houding ten opsigte van die Reg en Burgerskap. Sosialisering, sosiale konformiteit en risikoneming het geblyk die mees dominante persoonsentriese faktore onderliggend aan botsingsveroorsaking te wees.

Harano het ook bevind dat bestuurders wat hulle motorvoertuie gebruik as 'n metode om uiting te verleen aan emosionele gevoelens betrokke was by die groep met drie of meer padbotsings wat teen hulle name aangeteken was. Volgens Golding (1983 B: 25) verskaf die bestuur van 'n voertuig die ge-

leentheid om behoeftes soos opwinding, risiko, mag en status te bevredig. Volgens hom volg dit dat bestuursgedrag beïnvloed behoort te word deur nie-vervoermotiewe.

Clark en Prolisko (1979) het 'n studie uitgevoer om sosiale-roldkorrelatiewe by padbotsings te ondersoek. Hiervolgens het dit geblyk dat bestuurders met min respek vir die reg min empatie en meer beïnvloedbaarheid deur maats om risiko te neem, meer geneig was tot botsingsbetrokkenheid as bestuurders wat nie aldus op hierdie wyse geïdentifiseer kon word nie. Volgens Clark en Prolisko moet gevolglik meer gekonsentreer word op gemeenskappe en ouderdomsgroepe as op die individuele bestuurder self.

Van der Nest (1980:8) voer aan dat padbotsings steeds 'n belangrike ekonomiese, sosiale en openbare gesondheidsprobleem bly. *"Die mate waartoe die gemeenskap bereid is om die blootstelling van sy lede aan beserings en sterftes op die pad te duld, toon 'n gees van misplaasde prioriteite."* Volgens haar is die hoogste prioriteite by padgebruikers (1) ekonomiese aansien, (2) sosiale aansien, (3) persoonlike gemak en (4) gejaagdheid. Onder gejaagdheid beweer sy is daar 'n algemene houding dat spoedgrense vir mense is *"wat nie so goed as ek kan bestuur nie."*

"Daar kan met reg gesê word dat die gemeenskap 'n negatiewe houding teenoor ongeluksvoorkoming openbaar. Die padgebruiker is nie bereid om opofferings wat die padongeluksyfer sal verlaag, te maak nie. Om minder, stadiger en versigtiger te ry, is nie gewild nie. Dit is egter 'n vae troos dat dit nie net die RSA is wat hierdie siek gees openbaar nie. Volgens IDBRA is dit 'n wêreldwye probleem".*

Volgens Golding is daar een belangrike argument naamlik dat geen werklike afname in botsingsfrekwensie sal plaasvind totdat die risiko-vlak op die pad wat deur individue en die gemeenskap as 'n geheel gestel word, verlaag word nie. *"This view suggests that a "risk-homeostatic" mechanism operates to compensate*

for the danger that is reduced by safety measures. In other words drivers adopt a certain pace of driving characterized by a balance of risk and safety, ..., which they seem to be happy with rather than one's body being happy at a certain weight or temperature. When this balance is upset then some kind of governor or thermostat comes into operation."

2.8.5 Persoonlikheid, emosie en temperament teenoor padbotsings-betrokkenheid

Tulman en Hobbs (1949) het navorsing ten opsigte van 'n groep huurmotorbestuurders uitgevoer. Dié met hoë botsingsrekords is gekontrasteer met dié met lae botsingsrekords. Die eersgenoemde groep het 'n hoë mate van onverdraagsaamheid teenoor owerhede vertoon en deur aggressie, 'n onstabiele huisagtergrond en verskeie ander aspekte van anti-sosiale gedrag hulle van die laasgenoemde groep onderskei.

Lynette Shaw (1959) het baanbrekerswerk by 'n groot busmaatskappy gedoen deur spesiale keuringsprosedures te ontwikkel vir busbestuurder-applikante. Haar doel was om botsings te bekamp. Hiervoor het sy die projeksiepersoonlikheidstoetse, T.A.T. ("*thematic apperception test*"), gebruik. Slegs reeds gelisensieerde applikante, swart bestuurders, is aan die toetse onderwerp. Emosionele stabiliteit en aanpassing op sosiale gebied was, volgens haar bevindings, die twee mees belangrike faktore wat met botsingswaarskynlikheid gekorreleer het. Deur die toepassing van die toetse is botsings deur bestuurders van een per 8 800 km tot een per 12 500 km verlaag ten opsigte van ligte botsings. Dit was 'n verbetering van 40 %. Terselfdertyd is die druipsyfer van leerlingbestuurders, waar die toetse op leerlingbestuurders toegepas is, van 60 % na 7 % verlaag.

Shaw (1965) het haar projek by die Putco busmaatskappy in 1953 begin en metodes ontwerp vir die selektering van lae-botsingsrisiko-busdrywers. Meer as 500 Swart busdrywers is in diens geneem om 85 passasiersbusse vir meer as 19 miljoen

kilometer per jaar te bestuur. Die drywers met 'n potensieel slegte botsingsrisiko is geïdentifiseer as uiters onoplettend en onaanpasbaar, emosioneel onstabiel en met ekstremistiese neigings, gebrek aan selfbeheersing, uiting van ongekontroleerde aggressie, die vertoning of weerspieëling van duidelike anti-sosiale houdings, kriminele neigings, selfsugtigheid, oorselfversekerdheid, griedgaarders, ongeduldigheid, tekortkominge om deur die bestuursgedrag te probeer om homself te bewys, geweldige besluiteloosheid ens. Die metodologie wat sy aangewend het was om drywers te selekteer en te beoordeel nadat hulle in botsings betrokke was.

Monica D van der Nest (1971) voer 'n redelik volledige literatuur oorsig uit ten opsigte van fisiese- en psigologiese eienskappe op die vaardigheid van motorvoertuigbestuurders.

Sy haal bloot die literatuur aan en beoordeel nie die geldigheid van die meetinstrumente wat gebruik is nie. Die literatuur-oorsig dek die dertigerjare tot en met die skryf van die verslag en veral ouer bronne word ten opsigte van gesigsvermoë, gehoorsin en reaksietye aangehaal. Die aangehaalde literatuur dui op geen of min korrelasie tussen die skerpte van gesigsvermoë, gehoorsin en botsingsbetrokkenheid. Die gesag wat sy aanhaal toon ook geen korrelasie tussen reaksietyd, eienskappe wat met psigomotoriese-apparaat, papier en potloodtoetse gemeet is en sensoriese waarneming by botsings nie. Voorts kan sy geen gesag vir 'n korrelasie tussen botsingsbetrokkenheid en intellektuele vermoëns vind nie.

Ouer bronne wat Van der Nest aanhaal, toon ook geen of min beduidende korrelasies tussen verkeer, die gemeenskap, risiko,

bestuursvermoë en spoed, aggressie, verkeerspolisie en verkeersoortredings ensovoorts nie. Sy het egter by Goldstein en Mossel (1952) gevind dat hulle 'n positiewe korrelasie tussen houdings teenoor oorsake van botsings en die neem van kans en die aanspreeklikheid vir botsings by 'n groep manlike bestuurders gevind het. Die volgende vier faktore hou volgens die genoemde skrywers verband met bestuursgedrag naamlik: Besef van gevaar, verantwoordelikheid en konformiteit ten opsigte van die gemeenskap, houding teenoor die voertuig en die bestuur daarvan asook houding teenoor spoed en spoedbeperkings.

Van der Nest het ook ondersoek ingestel na fisiese- en geestes-toestande soos aangehaal in die literatuur en verskeie verwysings gevind van studies waar geestestoestande, en spesifieke geestessiektes, goed korreleer met motorbotsings. Sy het ook ten opsigte van vermoeienis verskeie gewysdes gevind ten opsigte van 'n goeie korrelasie tussen moegheid of oormoegheid en motorbotsings.

Psigofisiese studies het volgens Goldstein (1962), geen noemenswaardige bydrae gelewer om botsingsvoorspelbaarheid te verbeter nie. Dit wil egter nie sê dat psigofisiese beperkings van bestuurders nie bestudeer moet word nie.

Volgens Booysen (1986: 19) en die gesag wat sy aanhaal, het die informasiewerkingsbenadering ten opsigte van menslike vermoëns egter in die laaste 20 jaar ontwikkel uit die kommunikasieteorie en kognitiewe teorieë. Dit het ook ontwikkel as kritiek en teenvoeter teen sommige psigometriese benaderings tot die meting van menslike vermoëns, hoewel beide benaderings die individuele verskille in taakverrigting ondersoek en dus as komplementêr tot mekaar beskou kan word. In Amerika blyk die hoofklem in die sielkunde tans egter op die informasieverwerkingsbenadering te wees.

Booyesen sê: *"Informasieverwerking is geweldig belangrik, want die effek wat die bestuurder op die bestuursituasie het, hang*

af van hoe goed die bestuurder belangrike informasie kan selekteer, verwerk en daarop kan reageer ten einde veilig te kan bestuur." Sy wys voorts daarop dat "Die bestuurstaak behels 'n-wisselwerking tussen die bestuurder, die voertuig en die voortdurende veranderende pad en omgewing ... Ongelukke en foute kan egter plaasvind wanneer die bestuurder se informasieverwerkingsvermoë oorskry word ... "

Quenault (1967) het in sy navorsing bevind dat persone met ekstroverte persoonlikhede meer geneig is om vorige veroordelings vir nalatige bestuur op te doen as ewekansig gekose bestuurders in sy steekproef.

Golding (1983 B: 20) haal Fine aan wat 937 manlike universiteitsstudente bestudeer en gevind het dat ekstroverte, soos gemeet op die "*Eysenck Personality Inventory*" (EPI) geneig was om meer vorige veroordelings vir verkeersoortredings en botsingsbetrokkenheidsrekords te hê as introverte. Volgens Fine is ekstroverte minder gesosialiseerd en gevolglik minder gebonde deur reëls wat lei tot 'n hoër botsings- en verkeersoortredingsbetrokkenheid.

Loo (1978) het die rol van primêre persoonlikheidsfaktore by die persepsie van verkeerstekens nagegaan. Hy het gevind dat bestuursoortredings en botsings 'n goeie verwantskap met faktore soos impulsiwiteit, sensasiesoeking en besluitnemings-tyd getoon het. Loo kom ook dan tot die gevolgtrekking dat primêre persoonlikheidsfaktore baie betekenisvol behoort te wees in die bestudering van risikobetrokke padgedrag, botsingsbetrokkenheid, verkeersoortredings en slaperigheid agter die stuur.

Golding (1983 A: 14) beweer dat uit persoonlikheidsielkunde ons kan verwag dat ekstrovertepersoonlikhede stimulasie soek by aktiwiteite buite hulleself. Persone met sulke persoonlikhede is daarom meer risikogeneig as persone met introvertepersoonlikhede wat oënskynlik genoeg put uit hulle innerlike gedagtes

en gevoelens. Golding beweer ook dat persone met ekstroverte-persoonlikhede minder gesosialiseerd is as introverte omdat hulle swakker gekondisioneerde response vir reëls en sosiale konvensies tydens die grootwordproses ontwikkel. Daarom mag die onvolwassenheid en gebrek aan gesosialiseerdheid by ekstroverte lei tot blatante minagting van verkeerswetgewing en gevolglike verkeersoortredings. Hulle impulsiwiteit kan hulle ook meer blootstel aan gevaarlike padgedrag. Golding beweer dat studies hierdie afleidings en voorspelbare gedrag tot 'n groot mate ondersteun maar dat die bevindings nog ver van eensgesind is.

Qwenault (1967) het bestuursvernuf bestudeer deur bestuurders onder observasie te hou terwyl hulle voertuie bestuur. Daarvolgens kon hy vier groepe bestuurders identifiseer naamlik: Veilige bestuurders, onoordeelkundige bestuurders, gedistansieerd-aktiewe bestuurders ("*dissociated active drivers*") en gedistansieerd-passiewe bestuurders ("*dissociated passive drivers*"). Die laasgenoemde twee groepe korreleer volgens hom positief met swak bestuursverrigting.

Williams en Van der Nest (1969) het 'n ondersoek na die houdings van padgebruikers teenoor padtekens ingestel. Slegs 11,6 % uit die steekproef bestuurders van 551 het die padtekens voor 'n redelike skerp draai raakgesien. In antwoord op 'n vraelys tydens 'n ander ondersoek wat in dieselfde verslag behandel word, het net 25 % by navraag aangedui dat hulle op die padtekenstelsel kan staatmaak terwyl 72 % die padtekens nie as baie belangrik beskou het nie. 47 % van die ondervraagdes het erken dat hulle net somtyds padtekens raaksien en 13 % dat hulle dit nooit raaksien nie. Slegs 38 % het beweer dat hulle altyd op padverkeerstekens ag slaan. Die skrywers het nie hierdie gegewens met botsingstatistiek vergelyk nie, maar dit kan nietemin dui op 'n minagtende houding van die Suid-Afrikaanse motorvoertuigbestuurder ten opsigte van die padtekenstelsel.

Booyesen (1986) wat in Hoofstuk 2.4 hierbo oor persoonlikheidsaspekte teenoor botsingsbetrokkenheid as navorsingsgebiede aangehaal is, wys in haar omvangryke literatuurstudie daarop (p. 90) dat daar 'n leemte in die navorsing op die gebied van die verband tussen persoonlikheidsaspekte en risikoneming sowel as persoonlikheidsaspekte en die roekelose en nalatige bestuursgedrag bestaan.

Sy ondersoek in die literatuur die persoonlikheidsaspekte van die gevaarlike bestuurder vanuit die informasieverwerkings-, psigoanalitiese-, teoretiese- en faktoranalitiese benaderings.

Daarbenewens ondersoek sy frustrasie en aggressie as persoonlikheidstoestande wat met gevaarlike bestuursgedrag verband hou. Die onderafdeling van hierdie Hoofstuk word vervolgens afgesluit met 'n samevatting van Booyesen se literatuurstudie sonder 'n verwysing na die literatuur wat sy aanhaal.

Die oortreding van roekelose en nalatige bestuur en hoe dit verband kan hou met voertuigbestuur, word bespreek. Roekelose en nalatige bestuursgedrag word uitgelig as ernstige verkeersoortredings wat in wese twee onderskeibare aspekte insluit waarin hofverskyning verpligtend is en waarvoor verskillende strawwe opgelê word, naamlik; roekeloosheid per se en nalatigheid waarby gevaarlike bestuursgedrag betrokke is.

Nalatigheid dui op gevaarlike bestuur sonder die opset om so te bestuur en sonder die risikobewustheid van die bestuursgedrag. Roekeloosheid daarenteen dui op gevaarlike bestuur met die opset om so te bestuur en die risikobewustheid daarvan. Tog kan roekeloosheid volgens haar ook op growwe nalatigheid met of sonder risikobewustheid dui.

Wat die fisiese en psigiese eienskappe betref, blyk uit die literatuur dat die mens, wat die grootste botsingsveroorsokende element in die mens-voertuig-padstelsel is, in sy geheel bydra tot botsingsveroorsoaking. Die fisiese en fisiologiese eien-

skappe sluit onder andere die volgende in: beperkte visie, koördinasie en stadige reaksietyd. Onder sy intellektuele eienskappe val onder andere kort aandagspan, gebrekkige konsentrasievermoëns en stadige informasieverwerkingstempo, terwyl sy nie-intellektuele eienskappe onder andere emosionele onvolwassenheid, swak sosiale aanpassing en ongekontroleerde aggressie behels. Die biografiese eienskappe wat dui op botsingsrisiko is min bestuurservaring, vorige bestuursgeskiedenis wat baie botsings kan aandui, en manlike persone tussen die ouderdom 17 en 25 jaar. Tydelike faktore soos vermoeidheid, kwaai hoofpyn, emosionele skoktoestande en depressie kan ook tot botsingsveroorsaking bydra. Voorts blyk dit dat persoonlikheidsfaktore uitgelig kan word as die belangrikste botsingsbydraende komponent in die menslike faktor.

Informasieverwerking word uitgewys as 'n belangrike persoonlikheidsproses wat ook tydens die bestuurstaak plaasvind. Gedurende die bestuurstaak, wat 'n wisselwerking tussen die bestuurder, die voertuig en die voortdurende veranderende pad en omgewing behels, is die bestuurder 'n aktiewe verwerker en gebruiker van informasie. Die bestuurder het 'n voortdurende stroom van informasie uit die omgewing wat hy moet waarneem, selekteer, verwerk ten opsigte van dringendheid, en waarop hy moet reageer. Die informasielading is meesal so hoog dat dit die bestuurder se informasieverwerkingspotensiaal kan oorlaai. Die bestuurder kan die oorlading meesal hanteer deur selektiewe inatensie en vorige bestuurservaring.

Botsings en foute kan egter plaasvind wanneer die bestuurder se informasieverwerkingsvermoë oorskry word, omdat die bestuurder sekere informasie-insette sal blokkeer ten einde ander informasie te kan hanteer, en sodoende belangrike informasie kan mis. Faktore wat informasieverwerking kan beïnvloed, is reaksietyd en eksterne sowel as interne informasiesteuring, soos byvoorbeeld angs en spanning, emosionele staat, swak waarneming en informasie-oorbelading. Dit is ook duidelik dat die bestuurder se fisiese, fisiologiese en geestestoestand, biografiese en persoonlikheidseienskappe en kognitiewe vermoëns die informasieverwerkingsproses kan beïnvloed.

Uit die bespreking van motorvoertuigbestuur as gedragsmanifestasie van persoonlikheid blyk dat sowel die psigoanaliste as trekteoretici alle gedrag herlei na die onderliggende persoonlikheidsdisposies of -trekke van 'n persoon. Die trekteoretici lê egter meer klem op die invloed van die situasie as die psigoanaliste.

Die psigoanaliste herlei gedrag (gevaarlike bestuursgedrag) na vroeëre frustrasies, konflikte en drifte in die ontwikkeling van persoonlikheid. Die konflikte word deur ego-verdedigings-meganismes hanteer en kom in reaksiepatrone na vore. Voorbeelde wat genoem word, is die selfgeldingsdrang, doodsdrang, onopgeloste minderwaardigheidsgevoelens en fiksasies in sekere ontwikkelingsfases.

Die Freudiaanse konsep Thanatos word in die literatuur deur verskeie hedendaagse navorsers as verklaring vir eenvoertuig-ongelukke aangebied, wat as die neiging tot onbewuste self-beserings of gedeeltelik doelbewuste selfmoord beskou kan word.

Die trekteoretici wil gedrag egter nie net verklaar nie maar ook voorspel en vergelyk met behulp van gestandaardiseerde psigometriese toetse en statistiese tegnieke waarmee die toetsdata verwerk en ontleed word. Die 16-PF word dan ook uitgewys as 'n besonder bruikbare meetinstrument in die verkeersnavorsingsveld. Alhoewel die betroubaarheidskoëffisiënte van die 16-PF redelik laag is, is dit nogtans hoër as die koëffisiënte van baie toetse wat daagliks gebruik word. Die Suid-Afrikaanse verspreiders van die 16-PF het nog nie 'n handleiding met betroubaarheids- en geldigheidsgegewens vir Suid-Afrikaanse populasiegroepe vrygestel nie.

Buitelandse navorsingsondersoeke waarin die 16-PF gebruik is om persoonlikheidseienskappe van die gevaarlike bestuurder te meet, toon dat die botsingsrisikoperson onkonvensioneel, gespanne en emosioneel onstabiel is en 'n verhoogde self-vertroue, gebrekkige selfkontrole en 'n lae egosterkte en superegosterkte het.

Frustrasie en aggressie wat algemeen in die verkeersituasie voorkom, kan motorvoertuigbotsings en gevaarlike bestuursgedrag met gepaardgaande beserings of dood tot gevolg hê. Aggressie kan direk of indirek teen ander bestuurders, objekte of die self gerig wees, en kan ook deur katarsis opgehef word. Aggressie (gevaarlike padgedrag) kan deur middel van versterking, modellering, direkte ervaring of waarneming aangeleer word.

Uit die aangehaalde besprekings van die persoonlikheidsaspekte van die gevaarlike bestuurder blyk dit dat navorsing aantoon dat daar wel 'n hele aantal persoonlikheidsfaktore geïdentifiseer kan word wat botsings veroorsaak, tog is daar nie eenstemmigheid onder navorsers oor dié faktore nie, en duidelike teenstrydighede kom selfs voor.

Die moontlikheid van twee tipes botsingsrisikopersonoonlikhede word dan gestel as verklaring van die teenstrydighede. Reeds in 1968 word twee tipes botsingsrisikopersonoonlikhede geïdentifiseer. In 1984 word op die idee uitgebrei en die botsingsrisikopersonoonlikhede in die angstige en roekelose tipes ingedeel.

Volgens Booysen dui navorsing ook daarop dat die roekelose bestuurders sosiaal wanaangepaste persone is wat 'n algemene gevoel van vyandigheid, negativisme en antisosialiteit openbaar wat in hul bestuursgedrag tot uiting kom. Ook word daarop gewys dat die roekelose oortreder se persoonlikheid ooreenstem met dié van 'n gewone kriminele oortreder, en dat die meeste botsings gemaak word deur mense wat moedswillig en onverskillig teenoor verkeersreëls staan.

Sy kom uit die literatuur tot die gevolgtrekking dat gevaarlike bestuursgedrag nie karakteristiek van 'n sekere persoonlikheidstipe is nie, maar eerder die gedragsmanifestasie van twee verskillende tipes persoonlikhede is, naamlik die angstige en die roekelose tipe.

Die angstige botsingsrisikopersoon aanvaar verkeersreëls en regulasies as wettig, wil dit nakom en onderhou, maar as gevolg van defektiewe aanpassingsmeganismes raak hy angstig of is gepreokkupeerd met eie probleme wanneer 'n probleemsituasie opduik en moeilike verkeersbesluite geneem moet word. Sodoende raak hy dan in 'n botsing betrokke of begaan hy 'n verkeersoortreding.

Die roekelose botsingrisikopersoon daarenteen, aanvaar nie verkeersreëls of enige ander reëls as wettig nie en kom dit nie na nie. Die roekelose bestuurder leef sy aggressie ongekontroleerd uit, sy selfgeldingsdrang kom as 'n soort kragkompleks op die pad tot uiting en hy maak van die voertuig gebruik om sy emosies uit te leef, om sodoende persoonlike kontrole te verhoog. Die roekelose bestuurder se verhoogde selfvertroue, selfgeldingsdrang en ontoereikende verdedigingsmeganismes lei daartoe dat hy geneig is tot risikoneming en onverantwoordelike bestuursgedrag.

Booyesen maak verskeie aanbevelings waaronder die belangrikstes vir die doeleindes van hierdie studie as volg uitgelig word;

- intensiewe navorsing behoort gedoen te word om die verband tussen persoonlikheidsaspekte en gevaarlike bestuursgedrag uit te lig ten einde 'n goedontwikkelde sielkundige keuringsbattery vir professionele voertuigbestuurders daar te stel;
- kennis van die verband tussen botsingstempo en sekere relevante biografiese data, byvoorbeeld ouderdom, huwelikstatus, vorige werksgeskiedenis, botsingstaat, huidige mediese toestand en geslag, bestuurservaring, kriminele toestand en tipe lisensies wat verwerf is, is nodig ten einde biografiese botsingsrisikofaktore te kan identifiseer;
- verbeterde praktiese en teoretiese bestuurderopleidingsprogramme kan met groot nut deur die voornemende professionele voertuigbestuurders asook die algemene padgebruiker gevolg word;

- die botsingsrisikopersoonlikheidsaspekte wat deur navorsing uitgelig word, kan ook met groot vrug in die opvoedingstaak van die kinders, ouers en algemene publiek aangewend word. Byvoorbeeld om kinders van kleins af te leer om aggressie op 'n konstruktiewe manier uit te leef, om frustrasie en konflik toepaslik te hanteer en om die motorvoertuig nie as 'n middel tot uitlewing van emosies of selfgeldende gedrag te gebruik nie. Die ouers en algemene padgebruiker behoort daarop gewys te word dat hul eie padgedrag as model vir die kind dien, en derhalwe ten alle tye onberispelik behoort te wees;
- verskerping in padverkeerswetstoepassing sal die strafisiko van wetsoortreding verhoog en kan sodoende verbeterde verkeerswetsgehoorsaamheid in die hand werk.

Met dié aanbevelings beoog Booysen nie om die verkeersveiligheidskrisis geheel-en-al die hoof te bied nie, maar slegs om enkele knelpunte te probeer verlig.

2.8.6 Die risiko om by 'n padbotsing betrokke te raak

Finkelstein et al (1971) het bestuurderrekords en botsingsstatistiek in groot besonderhede ontleed en onder andere tot die volgende gevolgtrekkings gekom;

- daar is geen wyse om akkuraat te voorspel wat die toekomstige botsingsbetrokkenheid van individuele voertuigbestuurders sal wees nie;
- 80 % van alle botsings behels bestuurders wat nie gedurende die voorafgaande 2 jaar in 'n ander botsing betrokke was nie;
- daar is 'n sterk verband tussen 'n bestuurder se botsingsrekord en die getal verkeersoortredings wat teen sy naam aangeteken staan. Sogenaamde "*negligent operators*" is drie keer meer by botsings betrokke as die gemiddelde bestuurder;
- meeste bestuurders wie se lisensies opgeskort of ingetrek word, gaan voort om te bestuur.

"These conclusions indicate that there is no single or simple solution to the traffic safety problem. The driver, being a human being, is not subject to the same precise analysis as is the design of an automobile or a road way. He is the most complex component of the highway transportation system and is subject to breakdown, and thus to a potential accident, in many different ways. This breakdown can take the form of inattention, lack of skill, slow reactions, poor driving practices, violation of the rules-of-the-road, poor judgement, driving under the influence of alcohol or drugs, etc. Accidents can happen to any driver at almost any time. An average "good" driver may have other things on his mind, and therefore not devote the necessary concentration to his driving. In most cases nothing happens and the driver may not even realize that he has increased his accident risk. However, sometimes his lapse will be coupled with other conditions beyond his control to produce an accident ... of course, there is the very small percentage of problem drivers who are repeatedly involved in traffic accidents and convicted for traffic violations ... a driver with two or more accidents in one year is more than twice as likely to be involved in an accident during the next year as a driver with no accident involvement during the first year. For convictions the recidivism rate is seen to increase drastically so that the driver with four convictions in one year is 4,5 times as likely to receive a conviction and 3,5 times as likely to be involved in an accident during the next year as a driver with no convictions during the first year. However, only one driver in two hundred receives four or more convictions in one year" (eie onderstreping).

Ook Golding (1983 A: 9) sê dat die gedagte van sogenaamde botsingsgeneigdheid 'n uitgediende gedagte is, alhoewel botsingsbetrokkenheid by sekere groepe of sekere ouderdomme meer voorkom as by ander.

In plaas van botsingsgeneigdheid, verkies Golding die terminologie van gedifferensieerde botsingsbetrokkenheid ("diffe-

rential accident involvement"). Dit is volgens hom 'n moontlike verklaring waarom sekere individue meer by botsings betrokke raak as ander. Botsingsbetrokkenheid is, volgens Golding, 'n multi-faset-aangeleentheid wat faktore soos persoonlikheid, sosiale houdings, risikoneming, geneigtheid tot beskonkenheid, bestuurstyle en omgewingsafhanklikheid betrek.

Vorster (1973: 36) bevestig dat *"traffic accidents ... are very rare events compared to the opportunities for collisions and the complexity of the task. At the same time it can be argued that it is the driver who, by his adaptability and skill, make what is a badly designed car and/or road system work comparatively safely"*.

Hy gaan voort om te sê dat: *"In order to adapt traffic systems to human requirements, knowledge and understanding of the driving task itself is required. However, despite the efforts of many researchers an accepted task analysis of driving has defied description suggesting the driving task consists of more than control, manipulation and obstacle avoidance. Whatever the complexities of the driving task, limitations to what can be expected of the human driver's skills and judgement must be acknowledged. It must be established how far the human operator can be effectively extended in terms of increased traffic speed and density. If some limits in the abilities of the populations have not already been reached under certain modern traffic conditions they will be reached soon and therefore future developments must lay even more in aids to assist man in his driving task."*

Die werklike vlak van padgevaar is volgens Golding (1983 A: 2) reeds bereken as synde een noodlottige per miljoen per persoon-uur van bestuurderbetrokkenheid by motorbestuur. Hierdie blyk 'n baie lae risiko vir die individu te wees, en alhoewel die totale getal botsings groot is, kan botsings beskryf word as *"comparatively rare events."* Volgens Golding is die gemiddelde ongevallebotsing per bestuurder een in 25

jaar *"but since accidents follow a random distribution in time, a low average road leads to considerable fluctuation from year to year so that people have often a flood of accidents in quick succession and then no more for a long time."*

Golding (1983 A: 13) beweer dat bestuurders in die algemeen die risiko van 'n botsing onderskat. Volgens hom is daar getuienis van 'n groot gaping tussen die sogenaamde objektiewe risiko ten opsigte van 'n bepaalde bestuursmanipulasie onder bepaalde omstandighede byvoorbeeld, verbysteeek op 'n bepaalde plek, en die subjektiewe risiko soos deur die bestuurder self beoordeel. Die bestuurder mag wel aanvaar dat daar 'n kans van 'n konfliktsituasie met 'n voertuig van voor af mag wees, maar sê óf dat 'n botsing nie met hom sal gebeur nie, óf dat die botsing vermy sal kan word. Bestuurders mag onder sekere omstandighede meer risiko-geneigde gedrag openbaar byvoorbeeld, tydens spits-ure of ander geleenthede waar sy frustrasiedrumpel verlaag.

Fel (1967: 14) neem die meer konvensionele standpunt in met die volgende stelling: *"Risk taking behaviour, in effect crucial disregards pre-danger-signal information to the point that it is too late to react to the crucial stimuli. Examples include speeding, violating stop signs and signals, make improper maneuvers and following to close. The driver is typically aware that he is taking a chance. However, for some reason or other (e.g. attitude, mental state, experience) he chooses to proceed with the action in the hope that he will get away with it".*

Golding (1983 B: 13) noem die begrip *"risikoneming"* as 'n problematiese en ingewikkelde onderwerp aangesien objektiewe teenoor subjektiewe risikoneming betrokke is. Voertuigbestuurders sien nie die risiko almal op dieselfde en geykte wyse nie met die verdere verskil tussen opsetlike en onopsetlike risikoneming. Beide opsetlike en onopsetlike risikoneming kan verdere faktore soos impulsiewe persoonlikhede of stimulus-

soekende persoonlikhede betrokke hê. Dit is ook nog nie duidelik wat die rol van gemeenskapsnorme by padgedrag of norme wat deur ander sosiale invloede by die pad betrokke maak, op risikoneming het nie.

Volgens Svenson (1978: 269) behels 'n objektiewe hoë risiko-vlak in die eerste plek 'n doelbewuste besluit van 'n voertuigbestuurder om teen 'n hoë risikovlak te bestuur óf, in die tweede plek, die oorskatting van eie bestuursvernuf en/of die onderskatting van die moeilikheidsgraad van die bestuurstaak onder die bepaalde omstandighede. Svenson onderskei ook tussen twee tipes risikoneming naamlik risikoneming gegrond op die persoonlike persepsie van die persoon en risikoneming gegrond op die persoonlike kriteria van besluitneming van die persoon soos beïnvloed deur sy houding teenoor risikoneming.

Evans en Wasielewski (1982: 57) het die volgafstande van 2 576 voertuigbestuurders op 'n deurpad gemonitor en hulle nommerplate op film vagelê ten einde later die geskiedenis van die voertuigbestuurders en die voertuie na te kon gaan (daar is klaarblyklik aanvaar dat die voertuigeienaars die voertuie bestuur het). Persone met padbotsing- en verkeersoortredingsrekords het korter volgafstande as botsings- en oortredingsvrye bestuurders op rekord gehandhaaf. Die navorsers kom tot die gevolgtrekking dat botsingsbetrokke persone en persone met verkeersoortredingsrekords 'n hoër vlak van risikoneming in hulle daaglikse verkeersdeelneming handhaaf as botsingsvrye persone en persone sonder verkeersoortredingsrekords.

Verdoorn (1964), met groot ondervinding, sê: "*I have yet to meet the self-confessed mediocre driver.*" Meeste voertuigbestuurders, sê Verdoorn, mislei hulleself ten opsigte van hulle eie bestuursbehendigheid en oorskat dit.

Svenson (1981) beweer dat die meerderheid motoriste hulleself meer behendig en veiliger as die gemiddelde padgebruiker ag.

2.8.7 Selfmoord

Crancer en Quiring (1970) het 915 persone wat na selfmoordpogings of dreigemente gehospitaliseer is, ondersoek en vergelyk met die res van die bestuurdersbevolking van hulle land. Hulle het gevind dat die selfmoordgeneigde pasiënte 81 % hoër botsingskoerse en 146 % hoër oortredingsbetrokkenheidskoerse gehad het. Die oortredings wat betrokke was, was onder andere drink-en-bestuur, roekelose bestuur, nalatige bestuur en bestuur terwyl rybewys opgeskort is.

Hieruit is dit vir die skrywers baie duidelik dat selfmoord en selfmoordpogings 'n verteenwoordigende rol kan speel by botsingstatistiek. Van groter belang, sê die skrywers, is die feit dat sulke persone herhaaldelik in botsings betrokke is en ook oorvertreenwoordig is by die vervolgings vir verkeersoortredings.

Golding (1983 B: 18) haal Seltzer en Payne aan wat in 1962 bevind het dat persone wat gepoog het om selfmoord te pleeg, twee keer meer by motorbotsings betrokke was as die pasiënte in 'n kontrolegroep.

Golding (1983 B: 18) haal voorts verskeie navorsers aan waarvolgens daar 'n sterk korrelasie tussen vele motorbotsings en voorafbeplande selfmoord of selfmoordpogings betrokke is:

"Death by automobile conceals the suicide component which, if known, may bring disgrace to self and family and impede the payment of life insurance. Suicide may be due to a deliberate or impulsive, irrevocable decision when accompanied by high speed and common potential sources of collision e.g. high density and fast traffic."

Vorster (1973: 39) haal verskeie verwysings aan van studies waar positiewe verband gevind is tussen selfmoord, manslag en verkeerssterftes. Hy haal ook bronne aan waarvolgens gemeenskappe waar sulke studies uitgevoer is, 'n gemeenskaplike deler

het naamlik: *"a low regard for life - both that of others and themselves"*.

Konflik en frustrasie binne die gemeenskap word volgens studies deur Vorster aangehaal, hanteer by wyse van onder andere óf beskonkenheid óf die sogenaamde *"ego-expressive driving where the emphasis falls on power, speed and appearance to the neglect of safety."*

2.9 RYBEWYSBEHEER

Volgens 'n publikasie van die Department of Motor Vehicles, Washington (1971: 1) word bykans 8,5 % van alle vervolgings wat ten opsigte van verkeersoortredings ingestel word, ingestel teen motoriste wat bestuur het terwyl hulle nie 'n rybewys byderhand gehad het nie.

Die vervolging behels die instelling van 'n vervolging vir die versuim om 'n rybewys te dra indien die wetstoepassingsbeampte oortuig is dat die persoon oor 'n rybewys beskik, andersins vir bestuur sonder rybewys.

Die publikasie (p. 2) bespreek watter persoon nie in besit van 'n rybewys is nie naamlik die volgende ses moontlike kategorieë;

- (a) persone wie se rybewyse opgeskort is en dus nie tydens die aanvraag die rybewys kan toon nie;
- (b) inwoners van die Staat Washington maar wat nie oor Washingtonse rybewyse beskik nie;
- (c) Washingtonse inwoners wie se rybewyse in die Staat Washington verval het;
- (d) Washingtonse inwoners wat oor Washingtonse rybewyse beskik maar dit nie byderhand het nie;
- (e) Washingtonse inwoners wat nie oor 'n Washingtonse rybewys beskik nie of nie oor 'n Washingtonse rybwysrekord beskik tydens die navraag nie;
- (f) daardie individue wat nie 'n rybewys kan verskaf nie en vals identiteitsbesonderhede verskaf.

Diegene wat onder paragrawe (a), (b), (e) en (f) resorteer, mag ook opgeskorte rybewyse in 'n ander staat hê.

Diegene wat oor rybewyse in kategorieë (c) en (d) beskik, kan volgens die publikasie behoorlik hanteer word. Die probleem ten opsigte van die ander vier kategorieë is dat *"if adequate investigative or punitive steps are not taken at enforcement or court levels, they can receive relatively minor penalties when in reality rather severe countermeasures should be imposed due to the danger potential they represent for other driver's in the traffic environment."* Indien 'n bestuurder met 'n opgeskorte rybewys deur 'n wetstoepasser genader word, en die wetstoepasser nie die rybewys op die register nagaan of tyd het om dit na te gaan nie, kan die oortreder verkeerdelik vervolg word vir versuim om sy rybewys te dra in plaas van vir geen rybewys of bestuur van voertuig terwyl die rybewys opgeskort is.

"The responsibility for making the no licence law an effective means for controlling the behaviour of certain types of drivers seems to rest with the courts and police headquarters rather than with the arresting officer.... If the enforcement headquarters failed to make adequate records investigations and if the courts failed to act upon the basis of these investigations or on the implications of the type of citation issued then one of the main objectives for issuing the citation in the first place will not have been met. That being the invocation of the proper sanctions upon individuals who, for anyone of several high risk reasons, have had their driving privilege revoked or have never had one in the first place, but continued to operate a motor vehicle upon the state's streets and highways."

Op bladsy 10 word verklaar: *"The relatively high accident and violation rate found for the expired driver's licence subgroup is worth mentioning, however. While all subgroups had relatively high accident and violation rates, the expired licence group had an accident and violation rate significantly higher than all other subgroups with the exception of the suspended driver group"*

... Why does the expired driver's licence group have an accident and violation rate significantly higher than the corresponding rate computed for the valid licence group? Obviously there is no ready answer to this question but it is possible that the individuals who let their licences expire, continue to live somewhat disorganized lives and have corresponding behaviour patterns which adversely affect their driving performance."

Op bladsy 11 sê die verslag dat dit noodsaaklik is om nuwe en inoverende administratiewe en wetgewende aksies van stapel te stuur ten einde bestuur nadat rybewyse opgeskort is, die nek in te slaan.

Op bladsy 11 van die verslag word Andrew R Hrucko van die *"General Council for the Insurance Institute for Highway Safety"* aangehaal as sou die houding en standpunt van die houe die grootste afskrikwaarde hê teen bestuur van voertuie terwyl rybewyse opgeskort is. *"Driving while under suspension is one of the few traffic law violations that requires premeditation, yet from all reports, it is treated as a minor offence even though the penalties are one of the stringent among traffic offences."*

Magistad et al (1976) was deel van 'n span wat die beheermaatreëls na lisensiëring van rybewyshouers in Kalifornië ondersoek en geïmplementeer het. Die sogenaamde *"Post Licensing Control"* (PLC)-program is toegepas op die sogenaamde *"Negligent Operator (Neg Op) Component"*. Die PLC-program is beskou as 'n botsingsvoorkomingsprogram asook 'n bestuursinligtingsstelsel ten opsigte van doeltreffendheid.

Die sogenaamde *"Neg Op Treatments"* het 'n waarskuwingsbrief, groepsopvoedingsontmoeting, individuele verhore en verhore van proeftydoortreders ingesluit. Al die sogenoemde *"Neg Op Treatments"* is uiters doeltreffend ten opsigte van die vermindering van verkeersoortredings beskou en net so doeltreffend ten opsigte van die vermindering van botsings behalwe dat die groepopvoedingsontmoetings nie so doeltreffend bevind is nie.

Die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA 1980 B: (B)) het in 'n ondersoek bevind dat proeftyd of voorwaardelike toelating van bestuurders 'n doeltreffende maatreeël in 22 state van die VSA en in die meeste van die gevalle die enigste teenmaatreeël teen gevaarlike bestuurders was. Die opskorting of intrekking van rybewyse was ingelyks as 'n doeltreffende maatreeël beskou maar was moeilik om te evalueer. Pennsylvania het gevolglik volgens Staplin en Knoebel (1985) 'n omvattende ontwikkelingsprojek om bestuurderverbetering te bevorder, aangepak. Vir hierdie doel is die botsings- en oortredingsrekords by 'n omvattende projek ingeskakel. Staplin en Knoebel het bevind dat baie nuwe of baie ou voertuie heeltemal onderverteenwoordig was in die botsingsstatistiek en dat voertuie met middeljarige ouderdom oorverteenwoordig was. 'n Verband is ook gevind tussen oortredings en botsingsrekords.

Hulle het verskeie belangwekkende bevindings gemaak waaronder die volgende:

- Na-lisensiëringsopleiding het min waarde teenstrydig met die tradisionele geloof dat dit van hoë waarde sou wees. Onaanvaarbare of nalatige bestuursgedrag is njet primêr die resultaat van 'n gebrek aan kennis, inligting of ander tekortkominge nie. *"It is recommended that special emphasis be placed on attitude changed techniques and related motivational treatments to improve the performance of habitual traffic offenders while retaining the option of educational treatments"*.
- Verkeersrekords, spesifiek wat oortredings, botsings en rybewyse betref, moet volledig en op datum wees.
- Die strafmaatreeëls en afskrikwaarde rakende rybewysopskorting is 'n doeltreffende maatreeël wat behou moet word.
- Die plaas van sogenaamde krediete op die strafpuntstelsel vir persone wat geruime tye oortreding- of botsingsvry bestuur, het geen noemenswaardige bestuursverbetering tot gevolg nie.
- 'n Bestuurderverbeteringsprogram moet gerig wees op die keuring van bestuurders sowel as die hou van kontak met

bestuurders nadat hulle hulle rybewyse gekry het en daardie kontak moet op 'n gereelde grondslag uitgeoefen word ten einde die publiek onder die indruk te bring van die aandag wat op hulle toegespits is (periodieke heruitreiking van rybewyse en berispingsbriewe nadat skuldigbevindings vir verkeersoortredings aangeteken is, dien as voorbeelde van die onderhawige kontak).

Die Insurance Institute for Highway Safety (1981) het aangetoon dat motorbotsings Amerika meer as 20 biljoen dollars in 1980 gekos het. Die Instituut het verskeie teenmaatreëls om motorbotsings en die koste daaraan te verminder, in sy publikasie bespreek. Ten opsigte van die bestuurder kry die 55-myl-per-uur-spoedbeperking, dronkbestuur, dryweropleiding, probleem bestuurders, ens., aandag. Wat rybewyse betref, toon die Instituut aan dat *"the best research evidence in this field clearly shows less recidivism among drunk drivers when their licences are suspended or revoked than when they are placed in alcohol rehabilitation programmes"*.

Die National Transport Safety Board van Amerika het in sy verslag (NTSB (1980)) verskeie probleme rondom rybewysuitreiking en rybewyshouding in die VSA uitgelig. Een kernprobleem en aanbeveling is dat voertuigbestuurders van staat tot staat in staat is om 'n lisensie te kry en dit verhinder moet kan word deur die uitreiking van slegs 'n enkele rybewys aan 'n bepaalde persoon. Die bedoeling van 'n enkele rybewys is *"to prevent abuse of the driving privilege by a driver who, upon suspension of the driving privilege by one State, simply cross the State lines to obtain a licence from another State, and continues driving as irresponsibly as before. The one-licence concept is also directed at curtailing the holding of more than one licence at a time. A letter to the Safety Board from a Mississippi licensing official described the multiple licence problem: "... the reason, as you know, to obtain these licences is to switch them around so that they do not receive too many convictions on one driver's licence. They do not want to attract any attention to themselves by any"*

driver improvement office. ... this, in my opinion is why it has been extremely hard to slow the track down to the 55 miles per hour speed limit thus as long as they can avoid the driver improvement programmes they will not comply with the law."

In 'n besondere geval wat deur die NTSB ondersoek is, is die rybewyse van 44 vragmotorbestuurders nagegaan, nadat hulle in motorbotsings betrokke was. Die proses van nagaan was omslagtig aangesien elke rybewys in elke Amerikaanse Staat afsonderlik nagegaan moes word. *"This is the only way available to a State or a motorcarrier, or to any individual or organisation, public or private to determine the complete, nationwide driving record of a driver ... and in virtually every case investigated by the Safety Board, the process of obtaining and compiling the drivers record took months to complete. When the responses to these inquiries were compiled, the composite records of the 44 drivers listed a total of 63 driver's licences, 98 licence suspensions, 60 previous accidents, and 456 traffic convictions. These figures are considered minimum levels as in some cases complete information was not available due to lack of response to some inquiries, purges of State records, State privacy laws, and the lack of a uniform identifier for driver's".* Die totale botsings waarin die bestuurders betrokke was tesame met die botsings van die onderhawige ondersoek, was gevolglik 104 botsings tussen die 44 voertuigbestuurders. Die minste veroordelings vir verkeers-oortredings per bestuurder van die groep was 2 en die meeste was 41 vorige veroordelings vir daardie bestuurder.

Die verslag is baie uitgesproke oor die feit dat verkeersrekords per Staat in die reël doeltreffend en doelmatig is maar dat die onderlinge uitruil van bestuurder-, voertuig-, oortredings- en botsingsinligting nie net veel te wense oorlaat nie, maar in die VSA 'n bykans onmoontlike taak is.

Prinsloo (1978) bespreek in 'n referaat by 'n jaarvergadering van die S A Instituut van Lisensiebeamptes probleme rakende die rybewys soos dit gekoppel is aan die Bevolkingsregister.

Prinsloo was op daardie stadium verbonde aan die Bewysburo, die amptelike instansie wat bewysboeke aan Swartmense uitgereik het. Dit is belangrik om daarop te let dat Prinsloo ernstige gebreke aan die stelsel openbaar het wat daarop dui dat die Bewysburo wel deeglik bewus was van 'n groot verskeidenheid tekortkominge soos:

- Die aanbring van foutiewe nommers op kennisgewings sodat die kennisgewings nie by die amptelike rekords verenig kan word nie.
- Persoonsbedrog wat plaasvind by die aflê van rybewystoetse sodat rybewyse daarna aangeteken kan word teen persone se rekords by die Bevolkingsregister terwyl iemand anders namens hulle die toetse afgelê het. (In hierdie verband wys Prinsloo op bladsy 18 daarop dat in 'n steekproef 28 % gevalle van sodanige persoonsbedrog gevind is terwyl 'n verdere 28 % van die rekords nie behoorlik geïdentifiseer kon word nie.)
- Daar bestaan geen sentrale register van rybewyse nie aangesien rybewyse in al die onafhanklike state en self regerende gebiede in Suider-Afrika geregistreer kan word, daardie rybewyse deur inwoners in die RSA vanaf daardie State nie sentraal by die Bewysburo geregistreer hoef te word nie, en ander ernstige tekortkominge.
- Opskortings van rybewyse in die RSA het geen of min betekenis ten opsigte van Swartes wat bloot vervangende rybewyse in die Onafhanklike State of selfregerende gebiede verkry, selfs al is van daardie State bewus van die betrokke opskortings (wat beteken dat so 'n persoon dikwels selfs nie eens 'n ander rytoets hoef te slaag nie).

(Dit is ongelooflik dat sovele tekortkominge wel deeglik onder die aandag van die owerhede gebring is soos in hierdie geval deur Prinsloo onder die aandag van die hoofde van die Bewysburo en betrokke Departement gebring is maar dat niks of weinig aan die saak tot nog toe gedoen is nou op 'n stadium meer as 10 jaar later nie. Die owerhede moes van die betrokke tekortkominge bewus gewees het want die Direkteur van die Bewysburo het die Referaat skriftelik goedgekeur alvorens dit gelewer is en die skriftelike goedkeuring is aan die Referaat geheg!)

Die beskuldigde het in S v Jass 1965(3) SA 248 (ODPA) appél aangeteken teen 'n skuldigbevinding van bedrog. Die feite van die saak is dat hy 'n vervalste rybewys aan die Staatsaanklaer gebied het nadat hy vir 'n verkeersoortreding aangekla is. Die Staatsaanklaer het iets verdags aan die dokument opgemerk en by verdere ondersoek het dit geblyk dat die rybewys 'n vervalsing was. Die beskuldigde is daarna ook aangekla van bedrog en skuldig bevind. Op appél word die skuldigbevinding gehandhaaf en enkele opmerkings deur die hof is van belang: *"The control of motorvehicles driven on the public roads and the competence of driver's thereof is a matter in which the State, as society's guardian has a special interest. The Road Traffic Ordinance ... being intended to facilitate control of motor vehicles and drivers, it follows that the false representation made to RISTOW, who was performing a function provided for by the Ordinance, must necessarily be calculated to weaken the control over drivers of motor vehicles which the State has asumed, since the false representation would have had the effect, if believed of frustrating the purposes of ... the Ordinance. Thus, in my view, the false representation was calculated to harm the State really and not only theoretically, and prejudice to the State has thus been proved."*

2.10 NAVORSING OOR TOEPASLIKE ONDERWERPE WAT NOG AAN DIE GANG OF PAS VOLTOOI IS

2.10.1 Inleiding

'n Relatief omvangryke opname van alle bekende navorsing wat wêreldwyd oor verkeersadministrasie en verkeersveiligheid uitgevoer word, is gemaak. Die bekende en lopende navorsing wat op hierdie literatuurstudie en die onderhawige onderwerp betrekking het, is geselekteer en word hieronder genoem. Die lys is nie naastenby volledig nie, maar illustreer baie goed die gebrek aan navorsing wat werklik op die onderhawige onderwerp betrekking het. Dit word vir doeleindes van studies wat hierop mag volg, vervolgens kortliks weergegee en die verwysings word verskaf in die Register van Onvoltooide Navorsing.

2.10.2 Navorsing in die VSA

Green is in Michigan besig om die Michigan Driver Incident Record Analysis-rekenaarprogram te beskryf as 'n metode om spesiale ontleding te maak van aangetekende insidente waarby Michigan-bestuurders betrokke was. Pollock ondersoek weer wat die impak op verkeersveiligheid is van die wetgewing wat die vryskelding van padtoetse moontlik maak.

Riley is in New York besig om na te gaan wat die effek op bestuurderrekords (aangetekende padbotsings en verkeersoortredings) is nadat defensiewe bestuurderopleidingsprogramme bygewoon is. Die ontleding word uitgevoer aan die hand van die ouderdomme van programgangers, redes vir bywoning en die verwysende instansie.

Vous en McKnight is in Virginia besig om die effek van die sogenaamde ontberings- of noodrybewyse op die opskorting van rybewyse vir drink en bestuur het. McKnight probeer weer bepaal wat die waarde is van die verspreiding van brosjures met inligting oor verkeersveiligheid deur die polisie aan motoriste wat vir spoedoortredings gestop en gewaarsku is. 'n Loodsstudie waarby 37 000 bestuurders betrokke was, is reeds uitgevoer en geen verskil ten opsigte van latere spoedoortredings is gevind nie tussen motoriste wat brosjures ontvang het en diegene wat dit nie ontvang het nie.

In Kalifornië is die volgende navorsing aan die gang:

- Barnett et al is besig om die bestaande staatswye geïntegreerde verkeersregisterstelsel te ondersoek ten einde dit te verbeter en aanpasbaar te maak met federale, state en plaaslike behoeftes;
- Kuan et al herhaal die studiereeks oor bestuurderrekords soos dit uitgevoer is in 1964, 1975, 1979 en 1982;
- Liddicoat verfyn die ontwerp en dataversamelingstelsel om die effek na te gaan van die voorlopige rybewysstelsel, wat

gerig is op die vervolging van verkeersbotsings waarby 16- en 17-jarige bestuurders betrokke is;

- Helander ondersoek 'n uitgebreide selekteringskriterium waarvolgens sekere botsingsbetrokke bestuurders vir bepaalde opvolgoptredes geselekteer word. Hy sluit geregistreerde verkeersoortredings en botsingsbetrokkenheid as maatstaf in tenoor die standaardmaatstaf van óf 'n betrokkenheid by 'n noodlottige botsing, óf 'n betrokkenheid by drie botsings in een jaar;
- Janke et al. ondersoek die verlenging van rybewysgeldigheid (rybewyse moet periodiek hernieu word) van rybewyshouers met skoon rekords vir vier jaar of langer. 'n Skoon rekord behels geen aangetekende botsings, verkeersoortredings, versuim om in die hof te verskyn en versuim om 'n verkeersboete te betaal;
- Janke ondersoek die effek van rybewysheruitreiking (periodieke heruitreiking) per pos aan rybewyshouers van onder 70-jarige ouderdom en wat ten minste twee jaar maar nie langer nie as vier jaar skoon rekords het;
- Kalifornië DMV-personeel sit die "*Negligent Operator (Neg Op) Treatment Evaluation System*" voort. Die navorsing is gerig op die koste en doeltreffendheid van die behandeling van die sogenaamde "*Negligent Operators*", te wete residiviste ten opsigte van aangetekende verkeersoortredings en botsingsbetrokkenheid;
- Wootton en Carpenter is met 'n soortgelyke projek besig maar rig hulle aandag op na-lisensiëringsbeheer ten opsigte van die "*Negligent Operator*";
- Hensley en Bradley evalueer die stelsel van voorlopige lisensiëring wat in Oktober 1983 ingestel is. Die evaluering dek die aantekening van verkeersoortredings teen houers van voorlopige lisensies;
- Peck en Liddicoat ondersoek die vasstelling van die definisie vir 'n gewoonte-verkeersoortreder. 'n Persentasie gevalle vervolg (ongeach die uitslag van die vervolging, maar met insluiting van onskuldigbevindings) te same met 'n persentasie veroordelings vir verkeersoortredings sal die grondslag van die definisie vorm;

- Kadell et al. ontleed die tuisinstruksie/punteverminderings- en aanmoedigingsprogram asook 'n gewysigde groepopleidingsvergadering en die invloed daarvan op herhaling van spoed-oortredings;
- Arstein-Kerslake ontwikkel 'n waarskubrief wat gestuur sal word aan eerste drink- en bestuuroortreders om hulle teen die gevolge van 'n tweede veroordeling vir drink-en-bestuur te waarsku en om remediërend te wees vir die voorkoming van so 'n tweede oortreding.

2.10.3 Navorsing elders as in die VSA

2.10.3.1 Navorsing oor gedrag en houding van voertuigbestuurders

Rothengatter, ondersoek in Nederland die effek van verbeterde verkeersobservasie, veranderings en wetstoepassing en publisiteit op die gedrag en houding van bestuurders met die oog op aanbevelings vir polisiemagte en beleidmakers.

Ohtsuka, ondersoek in Japan enige psigologiese eienaardighede by botsingsgeneigde bestuurders en die ontwikkeling van 'n psigologiese bestuurderaanlegtoets. Mandor en Bhatt, ook in Japan, evalueer die psigo-fisiese gedrag van verskillende drywergroepe in laboratoriumomstandighede.

Abdul-Raheem bepaal in Kuwait die betroubaarheid van bestuurderrekords vir die identifisering van hoë-risikobestuurders. Die studie word gebaseer op die botsing- en oortredingsrekords vir vyf jaar van bestuurders wat in 1980 botsingsbetrokke was.

Herrstedt, voer in Denemarke 'n literatuurstudie uit oor padgebruikersgedrag. Dit sluit literatuur oor padgebruikersgedrag ten opsigte van verkeerspsigologiese aspekte, gekoppel aan werklike verkeerstegniese aspekte, in.

Sanchez-Gabriel et al. ondersoek in Spanje hoe verkeers-oortredings die gedrag van bestuurders beïnvloed.

Boyer en Dionne, ondersoek in Kanada 'n verduideliking vir die rasonale gedrag van 'n persoon ten opsigte van verkeersveiligheid en bestudeer hoe beleid rakende versekeringsstariewe botsingsvoorkoming kan beïnvloed.

South en King in Australië beoordeel botsingsvermindervoordele van kameras wat robotoortredings fotografeer.

2.10.3.2 Registers en inligting uit registers

Spoerer in Duitsland ondersoek die effek van verduidelikende brosjures oor verkeersveiligheidsprobleme rakende die toekomstige botsingsrisiko van bestuurders wat pas in botsings betrokke was.

Otto, ook in Duitsland, evalueer die sentrale verkeersregister van Duitsland as 'n middel om doeltreffendheid in verkeersadministrasie te beheer. Die effek van standarde by rybewystoekenning, strawwe en boetes en ander maatreëls rakende voorkoming van botsingsgeneigde gedrag word ondersoek.

2.10.3.3 Bewuste en onbewuste risiko by padgebruik

Bioëtticher en Van der Molen het modelle rakende risiko-persepsie hersien en 'n meer doelgemaakte model vir verkeersdeelname geformuleer. Inligting oor snelheidskeuses onder verskillende toestande in 'n nabootser sal bestudeer en vergelyk word met snelheidskeuses op die pad in 'n voertuig met gespesialiseerde instrumentasie.

Hampson in Australië ondersoek die gewaande risiko ten opsigte van spoedoortredings en drink terwyl bestuur (opsigtelik en onopsigtelik). Hy beoog om deur 'n vraelys verskille as gevolg van wetwysigings of veranderings in wets-toepassingspraktyke vas te stel.

Schlag et al. ondersoek in Duitsland die probleem van risiko-geneigde gedrag by jong bestuurders. Moontlike veroorsakende faktore word by die ondersoek betrek. Dit sluit in bepaalde bestuursituasies, lewenstyle en gedrag wat simptome is by die spesiale risiko's van jong bestuurders.

Gundy in Nederland ondersoek die verskille tussen individuele padgebruikers ten einde die risiko tot ongeluksbetrokkenheid te bepaal en aan die hand daarvan hulle verskille in verkeersgedrag te bepaal. Hulle beoog om die beweerde gebrek aan insig oor hierdie probleme so teen te werk.

Schreuder en Van der Colk ondersoek risikopersepsie en risikoneming by padgebruikers in Nederland.

Oppe et al, ook in Nederland, bestudeer die risiko's en besluite van verkeersdeelnemers om dit te beïnvloed.

Johnston in Australië ondersoek risikopersepsie en die risikodrempels by bestuurdergedrag in bepaalde situasies, met die oog op verandering van onaanvaarbare gedrag deur veranderings aan die ry-milieu.

2.11 SLOTSOM UIT DIE LITERATUURSTUDIE

Uit die literatuur wat aangehaal is, is dit duidelik dat daar 'n gebrek aan navorsing oor verkeersbotsings en verkeerskriminaliteit is en het verkeerskriminaliteit as onderwerp nog min aandag in studies ontvang. Die belang van verkeerskriminaliteit spreek duidelik uit die verband tussen botsingsrekords van persone en hulle rekords ten opsigte van verkeersoortredings. Voorts is daar 'n verband tussen verkeerskonflikte, padbotsings en verkeerskriminaliteit. Daar is voorts 'n verband tussen verkeerswetstoepassing en verkeerskriminaliteite.

Vorster (1973:39) haal studies in hierdie verband aan dat *"many of the traffic offenders in high accident rate countries are people who, though they may have developed a hearty respect for the well-enforced criminal laws, still have very little respect for the poorly enforced traffic laws"*.

Die literatuur toon voorts aan dat motorbestuur 'n eiesoortige vryheid vir die mens daarstel, dat die mens bestuur soos hy leef, dat hy in die verkeersituasie en by verkeersbotsings homself in die reël sien as iemand wat nie verkeersoortredings pleeg nie of wat onskuldig aan verkeersbotsings is, dat daar in elk geval 'n relatief klein risiko is om by verkeersbotsings betrokke te raak maar dat die menslike faktor die mees uitstaande veroorsakende faktor by verkeersbotsings is. Die rybewys kan as 'n baie doelmatige middel by bestuurderbeheer dien, maar dit vervul nie sy rol in Suid-Afrika nie.

Toepaslike navorsing wat huidiglik aan die gang is, strek oor 'n wye terrein maar die verklaring van verkeerskriminaliteit speel geen rol daarby nie, of speel 'n beperkte rol.

Daar is twee belangrike gevolgtrekkings wat uit die literuurstudie gemaak kan word:

- Dit is noodsaaklik dat 'n verklaring van verkeerskriminaliteit ondersoek moet word. 'n Kriminologiese ondersoek na verkeerskriminaliteit is dus noodsaaklik.
- Die suksespotensiaal van verkeerswetstoepassing binne die werking van die regstelsel moet ondersoek en gebreke geïdentifiseer word. Dit is dus noodsaaklik om die suksespotensiaal van verkeerswetstoepassing te ondersoek en aanbevelings te maak.

Dit is dan die doel van hierdie studie om daardie twee ondersoeke saam met verbandhoudende aangeleenthede te ondersoek. Die noodsaaklikheid van daardie ondersoeke sal aangedui word deur 'n ontleding van die statistiek oor verkeersveiligheid (Hoofstuk 3) en die beregting van verkeersake in die RSA (Hoofstuk 4).

HOOFSTUK 3

STATISTIEK OOR PADVERKEERSVEILIGHEID

BLADSY

3.1	SEKERE FAKTORE WAT DIE STATISTIEK OOR PADSTERFTES VERKEERDELIK BETYVLOED	101
3.2	DIE PADONGELUKSPRENTJIE IN DIE RSA	102
3.2.1	Inleiding	102
3.2.2	Padbotsingstatistiek van die RSA	103
3.3	DIE PADBOTSINGPRENTJIE VAN DIE RSA TEENoor DIé VAN ANDER LANDE	107
3.3.1	Getal padsterftes vir 1983/1984/1985	107
3.3.2	Getal padsterftes oor die tydreeks 1950-1987	108
3.3.3	Getal padbeserings: RSA teenoor ander lande	117
3.3.4	Verkillende koerse van vergelyking tussen lande	118
3.3.4.1	Ongevallekoerse per 10^8 km afgelê	118
3.3.4.2	Padsterftekoerse per 10^4 van die bevolking of 10^4 voertuie	118
3.3.5	Ernstigheid van padongelukke: RSA teenoor ander lande	119
3.3.6	Die vergelyking van botsingstatistiek: RSA teenoor Afrika-lande	121
3.3.7	Sekere evalueringsopmerkings oor padsterftesyfers van sekere lande	123
3.4	PADSTERFTES IN VERHOUDING TOT ALLE ANDER STERFTES IN DIE RSA	124
3.5	OPMERKING	126

HOOFSTUK 3

STATISTIEK OOR PADVERKEERSVEILIGHEID

3.1 SEKERE FAKTORE WAT DIE STATISTIEK OOR PADSTERFTES VERKEERDELIK BEÏNVLOED

Pretorius (1987: 22-25) toon dat die getal sterftebotsings en padsterftes in Suid-Afrika van 1973 tot 1979 gedaal het vanweë die volgende faktore: -

- Die brandstofkrisis wat laer snelperke en laer verkeersvolumes* tot gevolg gehad het, minstens aanvanklik.
- Wetgewing in Desember 1977 waarkragtens die dra van veiligheidsgordels verpligtend geword het (al is daar nie 'n 100 % drakoers nie).
- Die feit dat Transkei in 1976, Bophuthatswana in 1977, Venda in 1979 en Ciskei in 1981 onafhanklik geword het en hulle botsingstatistieke van dié van die Republiek van Suid-Afrika weggelaat is: en
- 'n Verandering in die definisie vir 'n padsterfte binne 90 dae na die botsing tot 'n sterfte binne 6 dae na die botsing.

(* Tabel 1 in Hoofstuk 3.2.2 toon egter dat die totale afstand afgelê in 1973, 1974 en 1975 konstant bly groei het.)

Die twee faktore wat aandag verdien, is die onafhanklikheid van die sogenaamde TBVC-state en die vermindering van 90 tot 6 dae by die definisie van 'n sterftebotsing. Pretorius toon dat, indien statistiese aanpassings vir hierdie aspekte gemaak sou word, die sterftebotsings in 1984 nie 8 376 sou gewees het nie, maar 10 289. Indien die getal 1 149 sterftes per sterftebotsing in ag geneem sou word, sou die padsterftesyfer vir 1984 dus 11 818 moes gewees het in plaas van die amptelike syfer van 9 621 of 22,8 % meer as die amptelike syfer.

Scheepers (1987) toon aan dat die definisie vir 'n padsterfte binne 90 dae na 'n ongeluk gegeld het tot Desember 1974. Die

periode is daarna tot 30 dae en daarna tot 6 dae verminder. Scheepers haal Smeed aan wat in 1968 in Engeland bepaal het dat die verandering van 90 tot 6 dae 'n onderskatting van die werklike getal padsterftes met 16 % tot gevolg sal hê. Padsterftes vanaf 1975 moet dus met 'n faktor van 1.16 geskaleer word ten einde dit vergelykbaar met syfers van 1974 en vroeër te maak. Dit sou beteken dat daar in 1984 11 160 padsterftes was en nie 9 621 volgens die amptelike syfer nie, en 10 408 in 1985 en nie 8 972 nie.

Daar word egter in hierdie Hoofstuk van die amptelike statistiek gebruik gemaak en moet die bogenoemde faktore in gedagte gehou word by die realistiese evaluering van statistiek oor verskeie jare.

Dit is egter ook so dat dit problematies is om botsingstatistiek tussen verskillende lande te vergelyk aangesien daar verskille ten opsigte van rapporteringsprosedures en definisies is. Die vergelykings bly egter handige metodes van tussenstaatse beoordeling. Aan die einde van die dag is die ordeverskille tussen die verskillende state, met uitsluiting van die VSA, so klein dat die verskille tussen lande in elk geval nie groot relatiewe verskille tot gevolg sal hê nie. Daar word dus met die onderhawige vergelyking voortgegaan.

3.2 DIE PADONGELUKSPRENTJIE IN DIE RSA

3.2.1 Inleiding

1973 was die laaste jaar voor die oliekrisis in November, 1973 ingetree het. Die oliekrisis het vanaf November 1973 'n merkwaardige daling in padbotsings tot gevolg gehad nieteenstaande 'n toename in padgebruik, uitgedruk in biljoen kilometer in die RSA afgelê tussen 1973 (38 623 000 000 km) en 1974 (41 885 000 000 km) (Hamilton (1983)). 1974 het dan ook gesorg vir die grootste daling in padsterftes teenoor die getal aangeteken vir 'n vorige jaar wat ooit in die Republiek aange-teken is.

3.2.2 Padbotsingstatistiek van die RSA

Tabel 1 weerspieël die padsterftesyfer van die RSA vanaf 1950 tot 1987 teenoor geregistreerde voertuie, padsterftes per 10 000 voertuie, padsterftes per honderdduisend kilometer afgelê en padgebruik vir die ooreenstemmende jare.

TABEL 1: Padsterftes per 10⁴ voertuie en per 10⁸ km gereis vanaf 1950 tot 1987 (Scheepers (1987); Hamilton (1988))

JAAR	PAD- STERF- TES	GEREGI- STREERDE VOERTUIE	PAD- STERFTES PER 10 ⁴ VOERTUIE	PADSTERFTES PER 10 ⁸ KM	PADGEBRUIK GEBRUIK 10 ⁸ KM AFGELÊ
1950	952	636 000	14,97	11	8 655
1951	1 116	662 000	16,86	12	9 300
1952	1 065	689 000	15,46	11	9 682
1953	1 195	727 000	16,44	12	9 958
1954	1 596	756 000	21,11	15	10 640
1955	1 876	809 000	23,19	17	11 035
1956	1 896	870 000	21,79	17	11 153
1957	2 260	962 000	23,49	18	12 556
1958	2 633	1 049 000	25,10	22	11 968
1959	2 842	1 134 000	25,06	21	13 533
1960	3 051	1 237 000	24,66	21	14 529
1961	3 306	1 107 000	29,86	19	17 469
1962	3 591	1 161 000	30,93	20	18 223
1963	4 394	1 266 000	34,71	23	19 026
1964	5 104	1 402 000	36,41	24	20 938
1965	5 699	1 540 000	37,01	25	22 932
1966	5 747	1 668 000	34,45	23	24 824
1967	5 975	1 713 000	34,88	22	26 852
1968	5 810*	1 728 000	33,62	20	29 256
1969	6 987	1 928 000	36,24	22	31 657
1970	7 948	2 058 000	38,62	23	34 292
1971	8 392	2 307 000	36,48	23	36 707
1972	8 713	2 409 000	36,17	22	39 009
1973	8 580	2 618 000	32,77	22	38 623
1974	6 344	2 826 000	22,45	15	41 885
1975	8 124	3 014 000	26,95	19	42 389
1976	8 030	3 202 000	25,08	17	46 517
1977	6 420	3 204 000	20,04	14	44 984
1978	6 550	3 311 000	19,78	14	45 832
1979	6 037	3 363 000	17,95	13	45 382
1980	7 572	3 495 000	21,67	16	45 922
1981	9 087	3 739 000	24,30	19	48 220
1982	9 154	4 056 000	22,57	18	52 874
1983	9 121	4 204 000	21,70	18	50 289
1984	9 621	4 424 000	21,75	18	53 139
1985	8 972	4 502 000	19,93	14	63 752
1986	9 343	4 675 000	20,00	12	79 039
1987	9 905	4 791 000	20,67	12	83 800

- * Die padgebruik per 10^6 km afgelê vanaf 1985 verskil aansienlik van vorige jare omdat vir die eerste keer afstande afgelê deur voertuie wat vir strategiese doeleindes gebruik word, ingesluit is. Dit sal gevolglik nie sinvol wees om vergelykings te tref tussen botsing- en ongevallekoerse met dié van vorige jare vanaf 1985 nie.
- ** Syfers vir 1986 en 1987 word nie deur Scheepers (1987) verskaf nie en is uit Hamilton (1988) verkry.

Padsterftes het vanaf 1950 tot 1985 minstens vertienvoudig. Vanaf 1960 tot 1985 het 178 000 mense in die RSA in padbotsings gesterf, waarvan minstens 100 000 in die periode 1973 tot 1985. Scheepers (1987) toon aan dat vanaf 1968 tot 1984 minder as 600 soldate in operasies op die landsgrense van die RSA gesneuwel het.

Padsterftes het dus, met die uitsondering van 1968, jaarliks sonder ander uitsondering vanaf 1950 tot 1972 gestyg en was tot en met Oktober 1973 in daardie stygende tendens toe die oliekrisis in November 1973 ontstaan het. Padsterftes per 10^8 km het ook vanaf 1950 gestyg tot 1965 toe die 120 km/h spoedbeperking in 1966 afgekondig is. Scheepers (1987) toon ook hoe die wisselende spoedbeperkings op die stedelike en buitestedelike paaie na 1973 'n invloed op die padsterftesifer gehad het. Die toename in geregistreerde voertuie vanaf 1950 tot 1972 was 3.8 keer die vlak van 1950 terwyl die padsterftesifer in dieselfde vergelyking 9.1 keer toegeneem het.

Hierdie ontstellende prentjie word nog meer ontstellend in die lig van die faktore wat die padsterftes vanaf 1975 laer as die werklike en vergelykbare getal weerspieël ooreenkomstig Pretorius (1987) en Scheepers (1987) soos in Hoofstuk 2.1 hierbo aangetoon is. Die geskatte padbotsingskoste het volgens Hamilton (1988) in 1987 reeds meer as die vyf biljoen rand bedra, soos uiteengesit in Tabel 2.

Tabel 3 toon hoe drasties die afname in padbotsings en botsingsongevalle vanaf 1973 tot 1974 was.

TABEL 2: Geskatte padbotsingskoste vir die RSA in 1987 (Hamilton (1988)).

GRAAD VAN ERNSTIGHEID	GEMIDDELD KOSTE PER BOTSING	GETAL BOTSINGS	TOTALE BOTSINGSKOSTE
Noodlottig	213 125	8 433	R1 797 283 125
Ernstig beseer	38 327	19 169	734 690 263
Lig beseer	11 656	53 235	620 507 160
Skade-alleen	6 074	306 314	1 860 551 236
	Totaal:	387 151	R5 013 031 784

TABEL 3: Die RSA-padbotsingsyfers vir 1973* en 1974**

	1973	1974	1973-1974
Padgebruik (10^8 km)	39	42	+7,7 %
Noodlottige botsings			
Getal botsings	7 572	5 593	-26,1 %
Getal sterftes	8 579	6 344	-26,0 %
Ongevallebotsings			
Getal botsings	50 929	44 650	-12,3 %
Getal ongevalle	73 555	62 546	-15,0 %
Koers per 10^8 km	190	149	-41
<u>Getal botsings</u>	221 528	213 103	-3,8 %

* Hamilton (1983)

** Hamilton (1984)

Die Nasionale Verkeersveiligheidsraad is deur die Nasionale Verkeersveiligheidswet, 1972 (Wet 9 van 1972) daargestel. Tabel 4 vergelyk die padbotsingsyfers van die eerste- met die tiende bestaansjaar van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad, die eerste synde 1973 voor die 1974-afname, en Tabel 5 vergelyk 1974 (as die beste padveiligheidsjaar in die genoemde eerste dekade) met 1982.

TABEL 4: Die RSA-padbotsingsyfer vir 1973 teenoor dié van 1982*

	1973	1982	1973-1982
Padgebruik_(10 ⁹ km)	39	53	+27 %
<u>Noodlottige botsings</u>			
Getal botsings	7 572	8 047	+6,3 %
Getal sterftes	8 579	9 154	+6,3 %
<u>Ongevallebotsings</u>			
Getal botsings	50 929	74 847	+47,0 %
Getal ongevalle	73 555	104 707	+42,0 %
Koers per 10 ⁸ km	190	198	+8
Getal <u>botsings</u>	221 528	392 971	+77,0 %

* Hamilton (1984)

TABEL 5: Die RSA-padbotsingsyfers vir 1974 teenoor dié van 1982*

	1974	1982	1974-1982
Padgebruik (10 ⁸ km)	42	53	+26 %
<u>Noodlottige botsings</u>			
Getal botsings	5 593	8 047	+44 %
Getal sterftes	6 344	9 154	+43 %
<u>Ongevalle botsings</u>			
Getal botsings	44 650	74 847	+68 %
Getal ongevalle	62 546	104 707	+67 %
Koers per 10 ⁸ km	149	198	+51
<u>Getal botsings</u>	213 103	392 971	+84 %

* Hamilton (1984))

Tabel 5 toon die geweldige groot toename in botsingstatistiek in alle opsigte sedert 1974 tot 1982.

3.3 DIE PADBOTSINGPRENTJIE VAN DIE RSA TEENOR DIE VAN ANDER LANDE

3.3.1 Getal padsterftes vir 1984 tot 1987

'n Verdere ontstellende prentjie word ontdek wanneer die getal padsterftes van die RSA met dié van ander lande vergelyk word (IRF (1988)). Statistiek is van 1984 tot 1987 aangesien dit die jongste statistiek is wat ten opsigte van die meeste lande volledig is. Meer resente statistiek is net vir sekere lande beskikbaar maar word nie gebruik nie ten einde die vergelykingsjare so na as moontlik dieselfde te maak. Odendaal (1968) het ook die probleem van vergelykbare en resente botsingstatistiek ondervind. Sy waarskuwing moet in gedagte gehou word dat presiese vergelykings oor botsingstatistiek van verskillende lande problematies is. Die wyse van botsingrapportering, betroubaarheid van rekords en tydperk na 'n botsing wat 'n sterfte 'n botsing as "noodlottig" laat kwalifiseer, ensovoorts, verskil dikwels van land tot land. Hy is egter tevrede dat vergelyking nogtans getref kan word ten einde 'n aanduiding van die relatiewe posisie van die Republiek van Suid-Afrika te verkry.

Die Republiek van Suid-Afrika is die land met die sewentiende meeste voertuie ter wêreld. Dit beskik oor die veertiende meeste motors, busse, handelsvoertuie en trekkers (nie vir landbougebruik) gesamentlik, en die nege-en-twintigste meeste motorfietse. Nogtans was daar in 1987 volgens die beskikbare statistiek net 4 (VIER !)) lande in die wêreld waar meer as die 9 905 mense op die paaie per land gesterf het. Die 9 905 padsterftes van die RSA was in 1987 dus die vyfde hoogste getal padsterftes van alle lande in die wêreld. Die syfer van 9 905, was soos Tabel 6 aandui, bykans dubbeld dié van die land (Groot Brittanje) wat die vyftiende hoogste gepubliseerde padsterftetal in die wêreld gehad het (IRF (1988)).

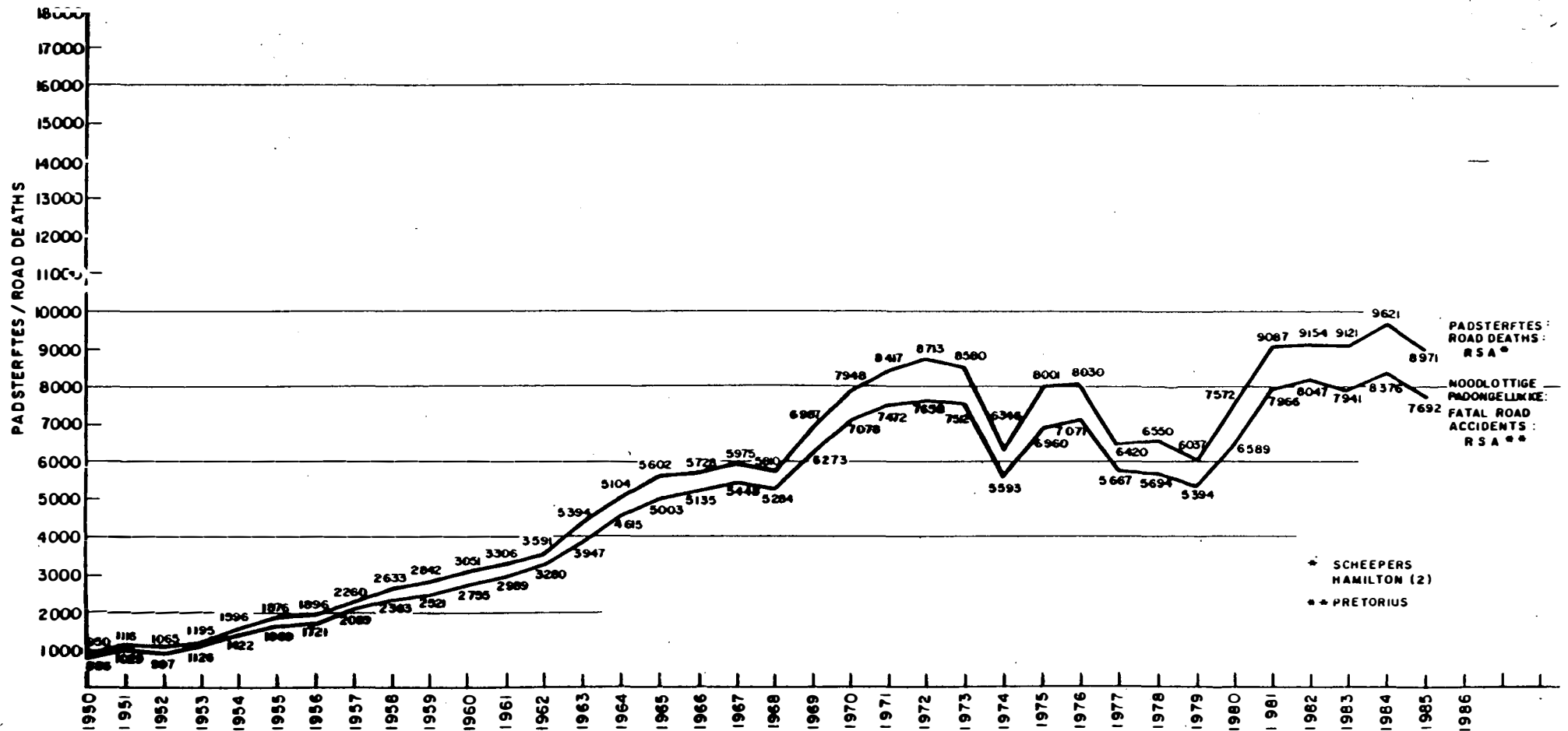
Die getal padsterftes in die Republiek van Suid-Afrika was in 1984 reeds 9 621, 'n syfer wat toe in net 7 ander lande hoër was naamlik die VSA (44 237), Indië (33 643), Mexico (+ 20 000), Frankryk (11 648), Indonesië (10 862), Negerië (+ 10 500) en Duitsland (10 186). Die jaarlikse getal padsterftes in Frankryk, Indonesië en Duitsland het in 1987 tot onder die syfer vir die Republiek van Suid-Afrika gedaal.

TABEL 6: Rangorde van lande met die hoogste getalle padsterftes per land ter wêreld volgens bekombare statistiek: 1987 of soos beskikbaar (IRF (1988)).

TER WÊRELD	LAND	PADSTERFTES	VERSLAGJAAR
Eerste	VSA	46 056	1986
Tweede	Indië	33 643	1984
Derde	Mexiko	+20 000	-
Vierde	Nigerië"	10 500	1984
Vyfde	RSA	9 905	1987
Sesde	Frankryk	9 855	1987
Sewende	Indonesië	9 714	1987
Agtste	Japan	9 343	1987
Negende	Duitsland	7 963	1987
Tiende	Turkye	7 530	1987
Elfde	Korea	7 206	1987
Twaalfde	Italië	7 042	1985
Dertiende	Brazilië	5 975	1987
Veertiende	Spanje	5 858	1987
Vyftiende	Groot Brittanje	5 108	1987
Sestiende	Poland	4 625	1987

3.3.2 Getal padsterftes oor die tydreeks 1950-1987

Figuur 1 is die grafiese voorstelling van padsterftes en sterftebotsings in die Republiek van Suid-Afrika vir die periode 1950 en 1987. Daaruit blyk dit dat daar, met uitsondering van 1952 en 1968, 'n konstante en skerp groei was vanaf 1950 tot 1973 toe die oliekrisis die westerse wêreld getref het. Daarna was daar 'n wipplankryery van stygende en dalende padsterftes per jaar tot 1979. Vanaf 1979 tot 1984 is die sterkste toename in padsterftes tot die rekordsyfer van 9 621 in 1984 ondervind met 'n daling in 1985 en weer 'n styging tot die hoogste syfer vir alle tye in 1987.

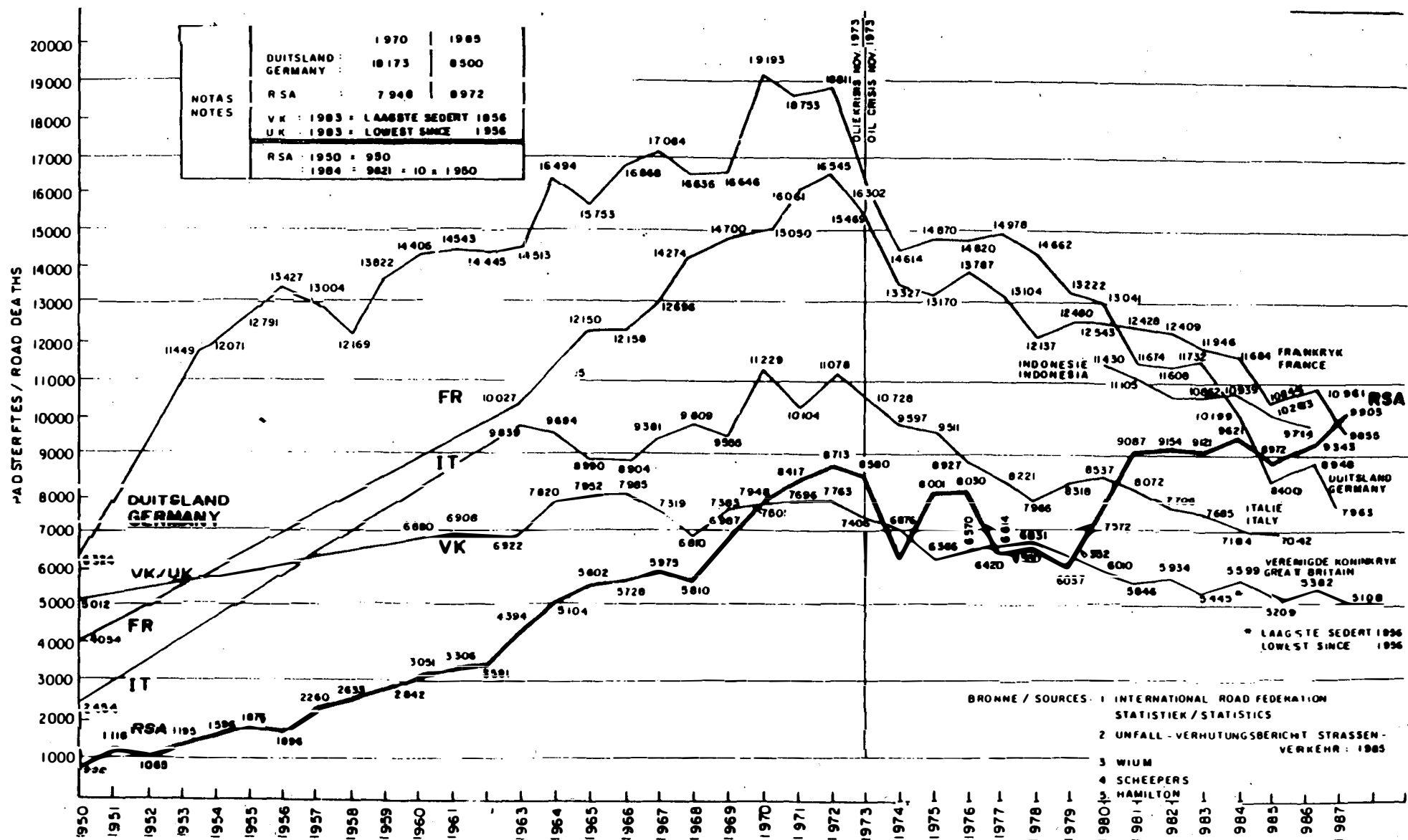


FIGUUR 1 PADSTERFTES EN NOODLOTTIGE PADONGELUKKE, RSA (1950-1985)
 FIGURE 1 ROAD DEATHS AND FATAL ROAD ACCIDENTS, RSA (1950-1985)

Die Republiek van Suid-Afrika toon dus 'n aaneenversleggende beeld ten opsigte van sy padsterftes. Figuur 2 beeld soortgelyke grafieke vir Frankryk, Indonesië, Duitsland, Italië en die Verenigde Koninkryk teenoor dié van die Republiek van Suid-Afrika uit. Teenoor die immer stygende patroon van die Republiek van Suid-Afrika, kontrasteer die ander lande met 'n teenoorgestelde, dit wil sê volgehoue dalende, tendens sedert minstens die oliekrisis (Italië, Duitsland en die Verenigde Koninkryk het dalende tendense reeds vanaf voor die oliekrisis). Die grafieke illustreer dat daar wel volgehoue afnames ten opsigte van die jaarlikse padsterftesyfers moontlik gemaak kan word.

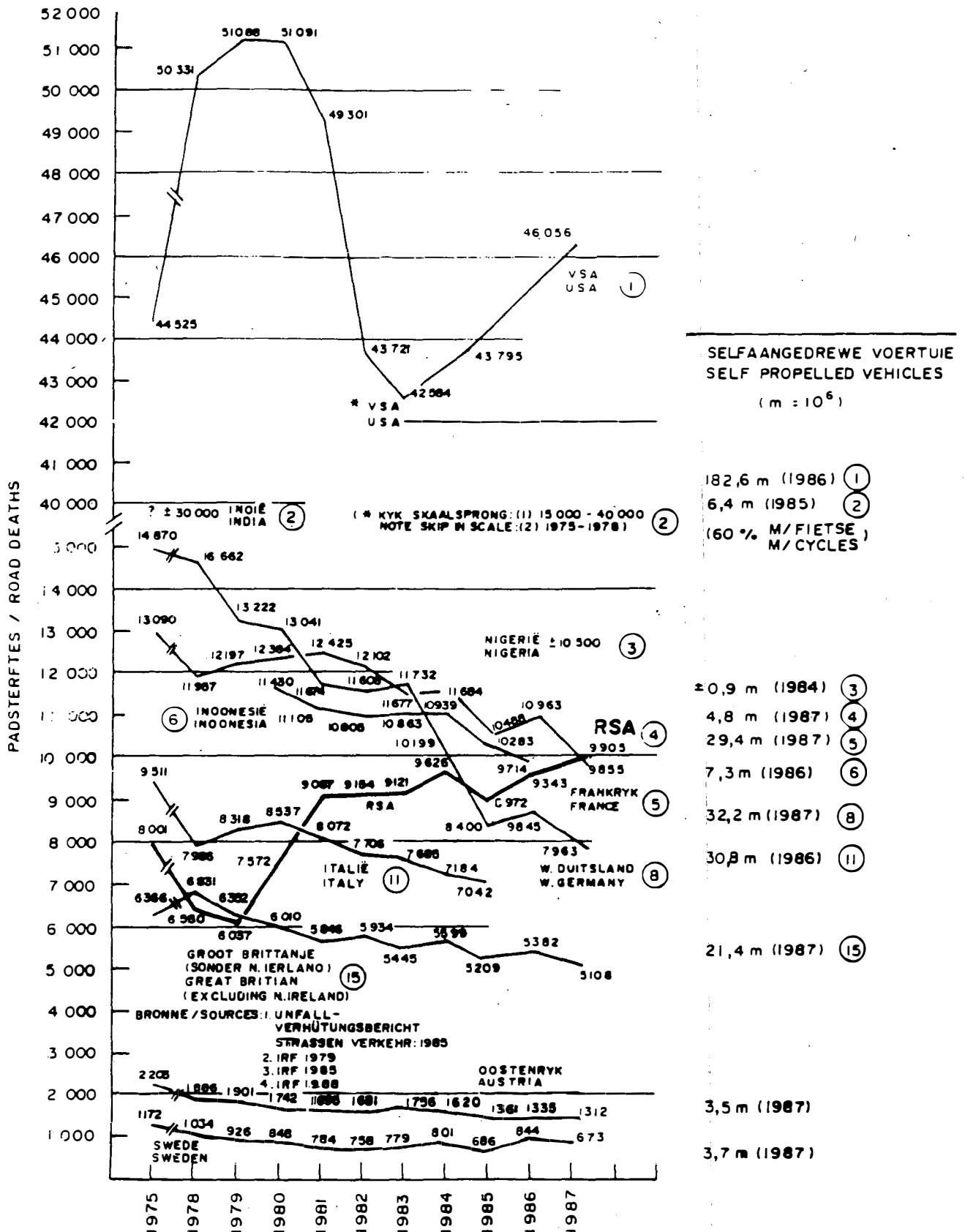
Die drasties kontrasterende beeld van die Republiek van Suid-Afrika word in Figuur 3 geïllustreer. Die grafieke toon die padsterftes vanaf 1975 tot 1986 of 1987 vir die agt lande met die hoogste jaarlikse padsterftes in die wêreld asook die grafieke vir Italië, Groot-Brittanje, Oostenryk en Swede. Figuur 3 wys ook die getal selfaangedrewe voertuie van die onderskeie lande. Daarvolgens het die Republiek van Suid-Afrika 9 905 padsterftes vir sy 4,8 miljoen selfaangedrewe voertuie in 1987 gehad. Daarteenoor (1985/1986/1987)-

- die VSA het 4,6 keer soveel padsterftes gehad, maar het ook 37,9 keer soveel selfaangedrewe voertuie. Die Republiek het 26,2 voertuie per kilometer en die VSA het 29,2 wat verkeersdigtheid landswyd baie vergelykbaar maak;
- Frankryk het 50 (0,5 persent) minder padsterftes as die RSA gehad maar het 6,1 keer die getal selfaangedrewe voertuie teen 29,8 voertuie per kilometer;
- Duitsland het 1942 (19,6 persent) minder padsterftes as die RSA, maar het 6,7 keer die getal selfaangedrewe voertuie teen 53,5 voertuie per kilometer;
- Japan het 558 (5,6 persent) minder padsterftes as die RSA gehad, maar het 13,2 keer soveel selfaangedrewe voertuie teen 39,5 voertuie per kilometer (wat aansienlik laer is as wat waarskynlik algemeen geglo word);



FIGUUR 2 PADSTERFTES : RSA TEENVOOR SEKERE ANDER LANDE (1950-1985)

FIGURE 2 ROAD DEATHS : RSA vs CERTAIN OTHER COUNTRIES (1950-1985)



FIGUUR 3 PADSTERFTES: RSA TEENOR ANDER LANDE (1975-87)
FIGURE 3 ROAD DEATHS: RSA vs OTHER COUNTRIES (1975-87)

- Italië het 2 863 (28,9 persent) minder padsterftes as die RSA gehad, maar het 6,4 keer soveel selfaangedrewe voertuie teen 74 voertuie per kilometer;
- Groot-Brittanje het 4 797 (48,4 persent) minder padsterftes as die RSA gehad, maar het 4,5 keer soveel selfaangedrewe voertuie teen 53 voertuie per kilometer;
- Swede het 9 232 (93,2 persent) minder padsterftes as die RSA gehad, maar het 3,7 miljoen selfaangedrewe voertuie teen 25 voertuie per kilometer teenoor die 4,8 miljoen voertuie en 26,2 voertuie per kilometer van die RSA.

Die vyf lande wat in die wêreld uitstaan as lande met 'n ernstiger verkeersveiligheidsprobleem as dié van die RSA, is Nigerië, Korea, Indonesië, Indië en Mexiko.

In die gevalle van Indië en Indonesië het beide lande slegs ongeveer 6 miljoen selfaangedrewe voertuie, maar is 60 en 70 persent daarvan respektiewelik motorfietse wat Indië se padsterftes opstoot tot meer as 30 000 per jaar, en dié van Indonesië tot bykans 10 000 maar die syfers vir Indonesië toon 'n sterk dalende tendens. In Indië is 4 960 311 van die (63,3 persent) van die 7 833 703 selfaangedrewe voertuie motorfietse en het Indië 'n stygende tendens in padsterftes.

In Korea is 650 000 (40 persent) van die 1,6 miljoen selfaangedrewe voertuie, motorfietse, en het die padsterftes vanaf 3 049 in 1973 konstant en skerp geklim tot 7 522 in 1985.

Die groot proporsie motorfietse is egter nie 'n verskoning as na die 17,3 miljoen (28 persent) motorfietse uit 'n totaal van 62 miljoen selfaangedrewe voertuie en 'n padsterftesyfer van slegs 9 261 in Japan gekyk word nie. Wat Nigerië betref, is dit duidelik dat ongeveer 10 500 padsterftes vir die minder as 1 miljoen voertuie Nigerië die staat in die wêreld met die grootste padchaos maak.

Tabel 7 toon die padsterftes van die Republiek van Suid-Afrika vanaf 1950 tot 1986 met die ooreenstemmende padsterftes (waar bekend) van die ontwikkelde lande wat die hoogste padsterftes in die wêreld het. Die ander lande wat getoon word, is die VSA, Frankryk, Wes-Duitsland, Japan, Italië en Groot-Brittanje.

TABEL 7: Padsterftes 1950-1987: RSA vs ontwikkelde lande met hoogste padsterftes in die wêreld

JAAR	RSA	GROOT-BRITTANJE	ITALIë	JAPAN	WES-DUITS-LAND	FRANKRYK	VSA	JAAR
1950	950	5012	2454	-	6324	4054	34763	1950
1951	1116	-	-	-	-	-	36996	1951
1952	1065	-	-	-	-	-	37794	1952
1953	1195	-	-	-	11449	-	37955	1953
1954	1596	-	-	-	12071	-	35586	1954
1955	1876	-	-	-	12791	-	38426	1955
1956	1896	-	-	-	13427	-	39628	1956
1957	2260	-	-	-	13004	-	38702	1957
1958	2633	-	-	-	12169	-	36981	1958
1959	2842	-	-	-	13822	-	37910	1959
1960	3051	6880	9764	-	14406	10952	38137	1960
1961	3306	6908	-	12865	14543	-	38091	1961
1962	3591	-	-	-	14445	-	40804	1962
1963	5394	6922	9839	13840	14513	10027	43600	1963
1964	5104	7820	9694	14980	16494	11105	47700	1964
1965	5602	7952	8990	14045	15753	12150	49000	1965
1966	5728	7985	8904	15640	16868	12158	53000	1966
1967	5975	7319	9381	15320	17084	12696	53100	1967
1968	5810	6810	9809	16038	16636	14274	55200	1968
1969	6987	7383	9555	16257	16646	14700	55791	1969
1970	7948	7501	11229	16765	19193	15050	54633	1970
1971	8417	7696	10104	16278	18753	16061	54381	1971
1972	8713	7763	11078	15918	18811	16545	56278	1972
1973	8580	7406	10728	14574	16302	15469	55511	1973
1974	6346	6876	9597	11432	14614	13327	46049	1974
1975	8001	6366	9511	10792	14870	13170	45500	1975
1976	8030	6570	8927	9734	14820	13787	46430	1976
1977	6420	6614	8221	8945	14978	13104	48700	1977
1978	6550	6831	7966	8733	14662	12137	50331	1978
1979	6037	6352	8318	8466	13222	12480	51088	1979
1980	7572	6010	8537	8760	13041	12534	51091	1980
1981	9087	5846	8072	8719	11674	12428	49301	1981
1982	9154	5934	7706	9073	11608	12409	43721	1982
1983	9121	5445	7685	9520	11732	11946	42584	1983
1984	9621	5599	7184	9262	10199	11684	44237	1984
1985	8972	5209	7042	9261	8400	10448	43795	1985
1986	9343	5382	-	9317	8948	10961	46056	1986
1987	9905	5108	-	9347	7963	9855	-	1987

* IRF (1967, 1970, 1974, 1979, 1984, 1987, 1988)

Tabel 8 toon die padsterftes van die Republiek van Suid-Afrika vanaf 1950 tot 1987 met die ooreenstemmende padsterftes (waar bekend) van die ontwikkelende lande wat die hoogste padsterftes in die wêreld het. Die ander lande wat getoon word is Indië, Indonesië, Nigerië en Korea, maar die inligting oor Mexiko was nie beskikbaar nie.

Uit Tabelle 7 en 8 is dit duidelik dat die ontwikkelende lande 'n verkeersveiligheidsprobleem het. Indonesië is egter een van die lande wat minstens vanaf 1980 tot 1986 daarin geslaag het om volgehoue verlagings in die jaarlikse padsterftesyfer te weeg te bring, wat toon dat so 'n tendens in die ontwikkelende lande ook moontlik is.

TABEL 8: RSA vs ontwikkelende lande met hoogste padsterftes in die wêreld*

JAAR	RSA	KOREA	NIGERIë	INDONESIë	INDIë	JAAR
1950	950	-	-	-	-	1950
1951	1116	-	-	-	-	1951
1952	1065	-	-	-	-	1952
1953	1195	-	-	-	-	1953
1954	1596	-	-	-	-	1954
1955	1876	-	-	-	-	1955
1956	1896	-	-	-	-	1956
1957	2260	-	-	-	-	1957
1958	2633	-	-	-	-	1958
1959	2842	-	-	-	-	1959
1960	3051	-	-	-	-	1960
1961	3306	-	1313	-	-	1961
1962	3591	-	-	-	-	1962
1963	5394	-	-	-	6659	1963
1964	5104	-	-	2165	-	1964
1965	5602	-	-	1776	8392	1965
1966	5728	-	-	1763	8702	1966
1967	5975	-	-	-	9734	1967
1968	5810	-	-	2328	-	1968
1969	6987	-	-	2304	-	1969
1970	7948	-	-	2486	-	1970
1971	8417	3420	3206	3364	-	1971
1972	8713	3077	-	3765	-	1972
1973	8580	3049	4537	-	-	1973
1974	6346	3115	4922	-	-	1974
1975	8001	3800	5486	-	-	1975
1976	8030	3860	6762	-	-	1976
1977	6420	4097	8000	-	-	1977
1978	6550	5114	9252	-	-	1978
1979	6037	6006	8022	-	-	1979
1980	7572	5608	9150	11430	-	1980
1981	9087	5804	-	11105	-	1981
1982	9154	6110	-	10805	-	1982
1983	9121	6834	-	10862	31897	1983
1984	9621	7468	-	10939	33643	1984
1985	8972	7522	-	10283	-	1985
1986	9343	7702	-	9714	-	1986
1987	9905	7206	-	-	-	1987

* IRF (1967, 1970, 1974, 1979, 1987, 1988)

** Adesanya (1986)

3.3.3 Getal padbeserings: RSA teenoor ander lande

Die beskikbare statistiek dui daarop dat teen 1987 daar net tien lande in die wêreld was waar meer mense as die 107 796 op paaie beseer is as in die Republiek van Suid-Afrika. Ons het hier ook nie met koerse te make nie maar die blote getal van 107 796 is in net sewe ander lande oortref. Tabel 9 toon die tien lande met die hoogste getalle padbeserings ten opsigte van beskikbare statistiek (IRF (1988)).

TABEL 9: Rangorde in 1987 van die 11 lande met die hoogste getalle padbeserings per land ter wêreld volgens bekombare statistiek* (IRF (1988))

Rangorde	Land	Padbeserings
Eerste	VSA	3 400 000
Tweede	Japan	722 179
Derde	Duitsland	424 540
Vierde	Groot Brittanje	307 844
Vyfde	Kanada	264 481
Sesde	Frankryk	237 638
Sewende	S/Korea	222 701
Agtste	Italië	212 628 (1985)
Negende	Indië	153 732 (1984)
Tiende	Spanje	153 388
Elfde	RSA	<u>107 796</u>

* Die statistiek vir Mexico was in hierdie verband onbekombaar maar kan na verwagting moontlik vir hierdie Tabel kwalifiseer.

(Duitsland het sy padbeserings van 489 210 in 1983 tot 424540 in 1987 verminder, en Frankryk van 301 422 tot 237 638 respektiewelik. Hoewel die syfers vir Japan respektiewelik van 654 822 tot 722 179 gestyg het, het padsteftes vir dieselfde jare van 9 520 tot 9 347 gedaal!)

3.3.4 Verskillende koerse van vergelyking tussen lande

3.3.4.1 Ongevallekoerse per 10^8 km afgelê

Padongevallekoerse word per 10^8 km bereken ten einde lande en ongevalleprentjies internasionaal vergelykbaar te maak. Die relatiewe veiligheid van padgebruik kan dan afgelei word deur die getal noodlottige en beseringsbotsings of padsterftes en padbeserings per 100 miljoen kilometer per land per jaar afgelê, uit te druk. So 'n afstand word egter moeilik bepaal en is vir talle lande nie beskikbaar nie. Tabel 10 toon die Republiek van Suid-Afrika teenoor ander lande met van die hoogste koerse wat aangegee word (IRF (1986)(1988)). Daarteenoor is alle koerse vir lande in Europa 4 sterftes per 10^8 km of minder behalwe ten opsigte van Poland, Portugal, Spanje en Turkye en dié van Asië en die Midde Ooste is met enkele uitsondering met Europa vergelykbaar. Die ooreenstemmende padsterftekoerse vir die VSA, Groot Brittanje en Frankryk is 2.5, 2,0 en 3,0 respektiewelik.

TABEL 10 Lande met van die hoogste koerse ter wêreld per 10^8 km afgelê

Padsterftes		Padbeserings	
Land	Koers	Land	Koers
1. Rwanda	68 (1984)	1. Korea	894 (1987)
2. Boliwië	60 (1982)	2. Jordanië	658 (1987)
3. Kameroen	53 (1985)	3. Kameroen	400 (1985)
4. Kenia	39 (1984)	4. Hong Kong	336 (1987)
5. Nigerië	33 (1980)	5. Chile	190 (1987)
6. Jordanië	29 (1987)	6. Spanje	180 (1987)
7. Korea	29 (1987)	7. België	167 (1986)
8. Morokko	17 (1983)	8. Japan	163 (1987)
9. Turkye	16 (1983)	9. Portugal	147 (1986)
10. Yemen	13 (1987)	10. Kanada	144 (1986)
11. RSA	12 (1987)	11. Oostenryk	138 (1984)
		12. RSA	129 (1987)
		13. Turkye	127 (1983)

IRF (1986);(1988)

3.3.4.2 Padsterftekoerse per 10^4 van die bevolking of 10^4 voertuie.

Dit wil voorkom asof padsterftekoerse per 10^4 van die bevolking geheel en al onbruikbaar by die vergelyking van lande is, veral in lande waar daar minder as 100 voertuie per

10^3 van die bevolking is. So is al die padsterftes per 10^4 van die bevolking in die meeste lande in Afrika en in die wêreld minder as 2, met die Republiek van Suid-Afrika as 'n uitskieter teen 3,4 (1987). Dit word in Tabel 11 weerspieël.

Padsterftes per 10^4 voertuie blyk 'n baie meer bruikbare koers te wees, hoewel dit nie noodwendig padgebruik weerspieël soos die syfers in 3.3.4.1 nie. Padsterftes per 10^4 voertuie in Europa is oral minder as 9, in die Amerikaanse state minder as 14, in Asië en die Midde Ooste oral minder as 14 (behalwe in Indië (59,8), Pakistan (57,8), Suid-Kora (28,4) en Yemen (21,0)), maar in Afrika byna oral meer as die syfer vir die Republiek van Suid-Afrika (20,7) soos in Tabel 11 aangedui word. Die aangeleentheid word in Hoofstuk 3.3.6 verder toegelig.

TABEL 11 Padsterftes per 10^4 voertuie en 10^4 van die bevolking in sekere Afrika-state

Land	Koers/ 10^4 voertuie	Koers/ 10^4 v/d bevolking	Land	Koers/ 10^4 voertuie	Koers/ 10^4 v/d bevolking
1. Togo	323,2	0,6	8. Botswana	46,3	1,3
2. Ethiopië	281,7	0,3	9. Niger	36,4	0,2
3. Sentr.Af. Republiek	210,5	0,2	10. Morokko	29,2	1,0
4. Nigerië	145,0	1,1	11. RSA	20,7	3,4
5. Uganda	79,6	0,3	12. Tunisië	20,7	1,2
6. Liberië	70,5	0,4	13. Ivoorkus	19,5	0,5
7. Kameroen	62,0	1,0	14. Mauritius	14,6	1,1

IRF (1986);(1988)

3.3.5 Ernstigheid van padongelukke: RSA teenoor ander lande

Die ernstigheid van padbotsings word gemeet aan die hand van 'n vergelyking van ongevalle-botsings (dit is botsings waarin mense óf gedood óf beseer is) teenoor skade-botsings waar daar geen ongevalle was nie.

Statistiek ten opsigte van skade-botsings is weens die verskille tussen rapporteerpligtigheid oor botsings nie tussen state vergelykbaar nie. Daarom word die ernstigheid van botsings

uitgedruk in die getal padbeserings vir elke padsterfte. Hierdie vergelyking vir die RSA het in 1987 neergekom op 10.9 padbeserings vir elke padsterfte (107 796 padbeserings en 9 905 padsterftes).

Die verdere statistiek wat nagegaan is (IRF (1988)) toon onder andere dat;

- net Bulgarye, Poland en Turkye in Europa 'n swakker vergelyking van botsingsernstigheid as die RSA het (5.4, 9,1 en 10,7 respektiewelik);
- net tien van die van Asië en die Midde-Ooste wat genoem word, 'n swakker vergelyking van botsingsernstigheid as die RSA het;

Tabel 12 verskaf 'n vergelykingsbeeld van verskillende lande op hierdie terrein.

TABEL 12: Ernstigheidsindeks van padbotsings uitgedruk in getal padbeserings per padsterfte vir die 15 beste lande volgens rangorde

LAND	GETAL PADSTERFTES	GETAL PAD- BESERINGS	GETAL PADBE- SERINGS VIR ELKE PADSTERFTE
1. Japan	9 347	722 179	77,3
2. Hongkong	280	21 274	76,0
3. VSA	46 056	3 400 000	73,8
4. Kanada	4 071	264 481	65,0
5. Groot Brittanje	5 108	307 844	60,3
6. Duitsland	7 963	424 540	53,3
7. Ciprus	92	4 405	47,9
8. Oostenryk	1 312	57 242	43,6
9. Israel (1985)	436	18 528	42,5
10. België	1 951	79 861	40,9
11. Nederland	1 485	49 189	33,1
12. Ysland	24	768	32,0
13. Suid-Korea	7 206	222 701	30,9
14. Switserland	952	29 150	30,6
15. Italië (1985)	7 042	212 628	30,2
(RSA)	9 905	<u>107 796</u>	10,9

IRF (1988)

Dit is belangrik om daarop te let dat daar minstens 5 Afrika-lande is met beter vergelykings vir hulle ernstigheidsindekse by padbotsings as wat die RSA se vergelyking verteenwoordig. Daardie state, met die onderskeie indekse en sterftegetalle is Mauritius (26.0; en sterftes = 109 (1986)); Burkina Faso (19.5; en sterftes = 24 (1983)); Ivoorkus (18.2; en sterftes = 503 (1984)); Senegal (17.4; en sterftes = 450 (1986)); en Morokko (16.0; en sterftes = 2 110 (1983)). Dit moet egter onthou word dat die Republiek van Suid-Afrika oor meer as 40 persent van alle selfaangedrewe voertuie in Afrika beskik en dat die lande wat hier aangehaal is, in verhouding baie min sulke voertuie het.

3.3.6 Die vergelyking van botsingstatistiek: RSA teenoor Afrika-lande

Dit word dikwels gesê dat die RSA van Afrika en uit Afrika is en dus met ander lande in Afrika vergelyk moet word en nie met lande of state in Europa of die VSA of ander plekke nie.

Die RSA moet op die gebied van padverkeer egter nie met Afrika-lande vergelyk word nie aangesien Afrika op die gebied van padverkeer basies as onontwikkel en die RSA op die gebied van padverkeer as ontwikkel of gevorderd ontwikkelend beskou moet word.

Die RSA het byvoorbeeld 4 791 426 (42,1 %) selfaangedrewe voertuie (motors, busse, handelsvoertuie (trekkers en motorfietse uitgesluit) in 1987 gehad, teenoor 6 582 896 vir die res van 35 Afrikalande waarvoor inligting beskikbaar was (IRF (1985); (1988)). Daar was byvoorbeeld slegs 5 state met meer as 'n halfmiljoen sulke voertuie nl: die RSA (4 791 426 (1987)), Egipte, (1 554 341 (1987)); Algerië (847 856 (1986)); Morokko (749 064 (1986)) en Nigerië (630 953 (1986)). Net 7 verdere state het tussen 100 000 en 500 000 selfaangedrewe voertuie gehad en die ander meer as 20 state het almal minder as 100 000 voertuie in 1987 gehad.

'n Beeld van die swak botsingprentjie van die RSA en Afrika gesamentlik en afsonderlik word gekry deur ontledings van statistiek (IRF (1986)). Volgens die beskikbare statistiek tot 1984 was daar 10 210 755 selfaangedrewe voertuie (trekkers in die landbou ingesluit) in Afrika-lande wat aangegee word (IRF (1986)). Die padsterftesyfer ten opsigte van lande met 'n totaal van 8 459 747 voertuie was bekend en kan as volg ingedeel en weergegee word;

- daar was 32 349 padsterftes in die lande met die genoemde 8 459 747 voertuie, dit is 38,2 sterftes per 10 000 voertuie;
- daar was 9 628 padsterftes vir die 4 677 500 voertuie in die RSA, dit is 20,6 padsterftes per 10 000 voertuie;
- daar was 22 721 padsterftes vir die 3 782 247 voertuie in die ander Afrika-lande waarvoor statistiek beskikbaar is (dit is 60,1 padsterftes per 10 000 voertuie waarvan 14 242 padsterftes in Egipte en Nigerië vir die 1 635 634 voertuie (87,1 padsterftes per 10 000 voertuie) was. Daar was dus 8 479 padsterftes vir die 2 146 613 voertuie (39,5 padsterftes per 10 000 voertuie) in die oorblywende Afrika-lande waarvoor daar statistiek beskikbaar is; die lande met 'n beter koers vir padsterftes per 10 000 voertuie as die Republiek van Suid-Afrika word in Tabel 13 uiteengesit.

TABEL 13: Lande in Afrika met 'n beter koers padsterftes per 10 000 voertuie as die RSA in 1984.

LAND	PADSTERFTES	VOERTUIE	PADSTERFTES/ 104 VOERTUIE
Burkino Faso	45	41 240	10,9
Senegal	160	115 185	13,9
Mauritius	101	71 453	14,1
Ivoorkus	503	256 026	19,6

IRF (1986)

Nota 1: Die padsterftesyfers vir die volgende lande was nie beskikbaar nie: Algerië, Angola, Ghana, Gambië, Madagaskar, Malawië, Sumalië, Sudan, Swaziland, Uganda en Zimbabwe. In daardie lande gesamentlik is daar 1 751 008 voertuie.

Nota 2: Die verkeersveiligheidsbeeld van die RSA in verhouding tot die meeste Afrika-lande is dus nie so negatief nie. Die RSA word egter tog deur van die Afrika-lande uitgestof met 'n beter verkeersveiligheidsbeeld op grond van die genoemde statistiek en die koerse.

Tabel 14 verskaf soortgelyke statistiek vir sekere lande binne en buite Afrika ten einde 'n gebalanseerde prentjie te kry.

TABEL 14: Padsterftes per 10 000 voertuie ten opsigte van verskeie lande in die wêreld.

LAND	STERFTES PER 10 000 VOERTUIE
Japan	2,3
VSA	3,3
Groot-Brittanie	4,1
Frankryk	5,9
Wes-Duitsland	6,2
Israel	13,2
RSA	20,6
Liberië	61,0
Kenia	65,0
Bo-Volta	70,0
Swaziland	88,0
Lesotho	110,0
Malawi	174,0
Ethiopië	206,0
Nigerië	236,0

IRF (1986)

3.3.7 Sekere evalueringsopmerkings oor padsterftesyfers van sekere lande

Figuur 3 hierbo gee enkele lande met uitstaande stygende en dalende getalle beseringsbotsings tussen 1980 en 1984 aan. Van belang is egter die volgende suksesstories in ander lande van dalende padsterftes oor lang tydperke tot 1983:

- Engeland: Die 5 445 padsterftes in Engeland in 1983 was die laagste getal padsterftes vir enige jaar sedert 1956 en in 1987 was dit op pad na die 1950-syfer.
- VSA: Die getal padsterftes in die VSA in 1983 was 42 985, die laagste sedert 1963 en met 'n volgehoue daling sedert 1973 toe die syfer 54 589 was. Die sterftekoers van net meer as 2 per 10^8 myl vir die VSA in 1984 is ook van die laagste koerse ter wêreld en een wat aanhoudend verlaag het sedert 1950 toe dit 7.24 was, 1960 toe dit 5.06 was, 1970 toe dit 4.72 was en 1977 toe dit 3.26 was (NHTSA (1978)).

- (c) Italië: Italië met sy berugtheid op die gebied van verkeersveiligheid het 'n volgehoue verlaging van sy padsterftes (1980: 8 537; 1981: 8 072; 1982: 7 706; 1983: 7 685; 1984: 7 184; 1985: 7 042).
- (d) Duitsland: Duitsland toon vergelykbare neigings met dié van Italië (1980: 13 041; 1981: 11 674; 1982: 11 608; 1983: 11 732; 1984: 10 196; 1985: 8 400; 1986: 8 948; 1987: 7 963).

Korea is 'n uitstaande land wat toenemend die aandag ten opsigte van 'n vinnig verslegtende verkeersveiligheidsprentjie openbaar. Korea het onrusbarend stygende padsterfte- en padbeseringsyfers.

Padsterftes: 1980: 5 608; 1981: 5 804; 1982: 6 110; 1983: 6 834; 1984: 7 468; 1985: 7 522; 1986: 7 702; 1987: 7 602).

Padbeserings: 1980: 105 945; 1981: 111 641; 1982: 115 289; 1983: 152 572; 1984: 170 377; 1985: 184 420; 1986: 193 734; 1987: 222 701 (Motorkarre per 1 000 lede van die bevolking het in Korea tussen 1980 en 1984 met 72,7 % toegeneem, veelvoudig vinniger as in byna alle ander lande. Die persentasie vir die RSA was bv. 11.7 %, Duitsland 9.8 % en die Ivoorkus wat naas die RSA in Afrika van die grootste toenames gehad het, 6.2 %)

Die bogenoemde vergelykings toon dat die verslegtende padveiligheidsprentjie omgekeer kan word nieteenstaande toenemende padgebruik en voertuiggetalle maar dat dit in 'n ontwikkelende land soos Korea maklik hand-uit kan ruk. Die prentjie van die RSA is netso onaanvaarbaar as dié van Korea.

3.4 PADSTERFTES IN VERHOUDING TOT ALLE ANDER STERFTES IN DIE RSA

Monica van der Nest (1980) haal padsterftesyfers vir Blanke mans tussen 1976 en 1979 aan, aan die hand van 6 hooforsake soos uiteengesit in Tabel 15.

TABEL 15: Sterftesyfers: Alle Blanke mans: 1976 en 1979: RSA

OORSAAK	PERSENTASIE	
	1976	1979
Kardiovaskulêr en nierversaking	54,7 %	51,2 %
Kwaadaardige gewasse	12,8 %	12,6 %
Padbotsings	5,6 %	8,2 %
Asemhaling en aanverwante probleme	7,7 %	6,8 %
Ander natuurlike oorsake	4,4 %	5,4 %
Ander onnatuurlike oorsake	14,8 %	15,8 %
TOTAAL	100 %	100 %

Dit is opmerklik dat teenoor die daling van 3,5 % sterftes aan die hand van kardiovaskulêre en nierversakings-oorsake, motorbotsingsterftes met 2,6 % gestyg het.

Van der Nest deel ook hierdie sterftesyfers in ouderdomsgroepe in aan die hand van inligting wat sy persoonlik in samewerking met lewensversekeraars tydens persoonlike mededelings bekom het, soos aangedui word in Tabel 16.

TABEL 16: Oorsake van sterftes in ouderdomsgroepe ingedeel: 1976-1979: RSA

OORSAKE	ONDER 40 JAAR		41 - 60 JAAR		BO 61 JAAR	
	1976	1979	1976	1979	1976	1979
Kardiovaskulêre nierversaking	22,8	22,0	46,4	53,6	63,5	63,6
Kwaadaardige gewasse	5,0	6,4	13,8	14,4	14,6	15,0
Padbotsings	23,5	27,3	4,3	5,3	0,7	1,4
Asemhalingsprobleme	3,0	3,8	5,5	6,0	11,2	9,2
Ander natuurlike oorsake	4,8	8,0	4,7	5,3	4,0	4,1

Volgens die bostaande Tabel is padbotsings dus verantwoordelik vir die meeste sterftes onder Blanke mans wat nog onder veertigjarige ouderdom in die RSA is. Van der Nest deel hierdie syfer verder in vir die ouderdomsgroep negentien tot vier-en-twintig jaar en kom tot die gevolgtrekking dat 50 % van padsterftes onder mans onder veertig jaar in die ouderdomsgroep negentien tot vier-en-twintig jaar val. Dit is duidelik dat ons hier te make het met 'n sterfte-oorsaak waar manlike persone in die mees produktiewe tydperk van hulle lewens verlore gaan. Vyftig persent van die groep onder 40 jaar was nog skaars ekonomies aktief op die stadium wanneer hulle op die paaie sterf.

3.5 OPMERKING

Die statistiek vir die RSA wat in hierdie Hoofstuk aangehaal word, is geheel en al onaanvaarbaar uit 'n verkeersveiligheidsoogpunt wanneer die RSA met ander lande vergelyk word. Die RSA, wat andersins 'n middelslagland van die wêreld is, troon uit as 'n land met 'n reuse probleem rakende padverkeersonveiligheid wat op hierdie gebied selfs die grootste lande van die wêreld die loef afsteek - 'n prestasie waarop niemand trots kan wees nie. Alle maatreëls wat getref kan word om hierdie probleem die hoof te bied, moet dus ondersteun word.

Vorster (1973:40) kom tot drie gevolgtrekkings:

- "1). *Our society is inclined to allow its road traffic environment to operate at a hazard level well above the adjustment capacity of a large portion of its road users....*
- 2). *Accidents are among the symptoms of social pathology and road safety is part of the mental health of a modern society....*
- 3). *...no dramatic improvement...is likely to be achieved..." tensy die gemeenskap bereid is om "...a better designed and managed traffic system..." te aanvaar nie "...as well as forego some of the freedom, power and anomity which a fast moving vehicle offers."*

HOOFSTUK 4

STATISTIEK OOR VERVOLGINGS IN VERKEERSAKE, 'N EVALUERING VAN VERVOLGINGSPROSEDURES EN DIE STRAFREGTELIKE WERKSLADING

BLADSY

4.1	ONTOEGANKLIKHEID VAN VERKEERSINLIGTING OOR VERVOLGINGS IN VERKEERSAKE EN DIE GEVOLGE DAARVAN	129
4.2.1	Algemeen	130
4.2.2	Vervolgings vir verkeersoortredings deur die S A Polisie en verkeersafdelings gesamentlik	132
4.2.3	Vervolgings vir verkeersake as 'n persentasie van skulderkennings en/of vir hofwerk in die strafhof	135
4.2.4	Die getalle-aandeel van vervolgings vir verkeers- oortredings in die strafadministrasie van die laerhof	137
4.2.5	'n Vergelyking van beregtingstatistiek in die laerhof tot 1985	140
4.3	DIE INSTELLING EN AFHANDELING VAN STRAFREGTELIKE VER- VOLGINGS IN DIE BESTAANDE BEDELING	142
4.3.1	Die juridiese beskermingsmaatreëls in strafsake om die publiek te beskerm	142
4.3.2	Wysigings van tradisionele benaderings in die straf- prosesreg vir die massahantering van sake	143
4.3.3	Die versoenbaarheid van die botsende belange tussen die vereistes van die strafprosesreg en die verkeersreg	144
4.4	DIE BESTAANDE VERVOLGINGSPROSESSE EN PROSESSTUKKE WAT VIR DIE DOELEINDES VAN DIE VERKEERSREG GEBRUIK WORD	146
4.5	TEKORTKOMINGE IN DIE STRAFPROSESREG RAKENDE VEREISTES VAN DIE VERKEERSREG EN DIE GEVOLGE DAARVAN	149
4.5.1	<u>Onverrigte verkeersake</u>	149
4.5.2	<u>Handverwerking van prosesse en prosesstukke</u>	150
4.5.3	<u>Vervanging van die hofbeampte</u>	150
4.5.4	<u>Administratiewe beregting</u>	151
4.5.5	<u>Opsomming en gevolgtrekking</u>	152

HOOFSTUK 4

STATISTIEK OOR VERVOLGINGS IN VERKEERSAKE, 'N EVALUERING VAN VERVOLGINGS-PROSEDURES EN DIE STRAFREGTELIKE WERKSLADING

4.1 ONTOEGANKLIKHEID VAN VERKEERSINLIGTING OOR VERVOLGINGS IN VERKEERSAKE EN DIE GEVOLGE DAARVAN

Daar bestaan geen sentrale register van verkeersoortredings in die RSA nie (Botha (1981 A), (1980 C)). Daar is dus geen onlangse amptelike statistiek oor vervolgings vir verkeersoortredings op 'n jaarlikse grondslag vir die RSA beskikbaar nie sedert alle vervolgings vir verkeersoortredings nie meer by die S A Polisie geregistreer word nie.

Die jongste gegewens wat beskikbaar is, is statistiek wat in 'n navorsingsverslag van die Nasionale Instituut vir Vervoer- en Padnavorsing (NIVPN) van die Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad (WNNR) van 1975 vervat is ten opsigte van 1972 en 1973 en ander ou inligting (Oosthuizen (1975)), aanhalings van die LUK vir Padverkeer in Transvaal (Hough (1977)) asook ou jaarverslae van staatsdepartemente toe die statistiek nog versamel en gepubliseer is.

Die verspreiding van die verantwoordelikheid vir verkeersadministrasie en vervolgings vir verkeersoortredings tussen verkeersafdelings van plaaslike owerhede, afdelingsrade (Kaap), provinsiale owerhede, S A Polisie, S A Spoorwegpolisie, die Militêre Polisie en padvervoerinspekteurs (Botha (1980 A)) het tot gevolg gehad dat min mense die aandeel van vervolgings vir verkeersoortredings teenoor ander strafregtelike vervolgings besef het, terwyl daar min gepubliseerde inligting en kennis beskikbaar was. Probleme rakende vervolgings vir verkeersoortredings en die gevolge daarvan vir verkeersadministrasie en verkeersveiligheid word dus baie moeilik deur omvattende data geïdentifiseer.

Die groei in vervolgings vir verkeersoortredings en die toene-
mende probleem vir die Departement van Justisie het byna ongemerk
verbygegaan nadat vervolgings ingestel deur plaaslike en provin-
siale owerhede met enkele uitsonderings na nie meer by die S A
Polisie geregistreer is nie. Dit was eers nadat die werkslas ten
opsigte van die hantering van dagvaardings en kennisgewings om in
die hof te verskyn vir die Departement van Justisie sulke onhan-
teerbare afmetings begin aanneem het en die hulp vanaf verkeers-
afdelings by die howe ook nie meer die saak beredder het nie, dat
indringend begin kyk is na die dekriminalisering van parkeertipe
oortredings (Departement van Justisie (1986); Botha (1988 A)).

4.2.1 Algemeen

Die gebrek aan toeganklike inligting oor vervolgings vir
verkeersoortredings sal met die inwerkingstelling van die
Sentrale Verkeersoortredingsregister as 'n register van die
Sentrale Padverkeersburo hopelik in 1989 reggestel word (kyk
Hoofstuk 10 hieronder).

Die jongste relatief omvattende gegewens oor daardie inlig-
tingstipe wat beskikbaar is, is statistiek ten opsigte van 1972
en 1973. Daardie gegewens, met enkele wysigings is geïnterpre-
teer en teenoor statistiek vermeld in die jaarverslag van die
Kommissaris van die Suid-Afrikaanse Polisie vir die jaar
geëindig op 30 Junie 1974, verwerk (S A Polisie). Statistiek
vir 1972 en 1973 is daardeur bekom en die gemiddelde syfers per
jaar vir 1972 en 1973 word vervolgens in Tabelle 17 en 18 weer-
gegee (Botha (1981 A)).

Die swak beeld wat uit Tabelle 17 en 18 afgelei kan word, is
nagegaan met 'n ondersoek by die Johannesburgse Verkeers-
afdeling ten opsigte van die 1984/85-verslagjaar. Daar is
gevind dat boetes byvoorbeeld in slegs 56 persent van die
637 047 verkeersoortredings waarvoor vervolgings ingestel is,
gevorder is. Meer as 1.14 miljoen strafprosesstukke ooreen-

komstig die Strafproseswet, 51 van 1977, is ingevolge artikel 341 (afkoopboetekaartjie), 54 (dagvaarding) en 56 (kennisgewing om in die hof te verskyn) van die Strafproseswet, 1977, ten opsigte van vervolgings vir verkeersoortredings uitgereik; dit is gemiddeld bykans twee prosesstukke per verkeersoortreding waarvoor vervolgings ingestel is. Op bykans 'n driekwart miljoen (68 persent) van die 1.14 miljoen strafprosesstukke wat uitgereik is, het die vervolgte oortreders nie gereageer nie. Dit is dus duidelik dat daar 'n groot gebrek aan respek vir reg, geregtigheid, die owerheid en die strafproses bestaan vir soverre dit vervolgings vir verkeersoortredings betref. Vorster (1973:39) wat in Hoofstuk 2.11 aangehaal is (ten opsigte van studies wat hy aanhaal), is ook hier van toepassing: *"...many of the traffic offenders in high accident rate countries are people who, though they may have developed a hearty respect for the well-enforced criminal laws, still have very little respect for the poorly enforced traffic laws. ... From the masses of literature on the subject, which provide very few conclusive answers, the two main poles which emerge are: 'Driver Culpability' vs. 'Driver Overload' or put differently 'Driver Improvement' vs. 'System Improvement.'"*

TABEL 17: Gemiddelde syfers per jaar ten opsigte van statistiek oor verkeersoortredings vir 1972 en 1973 soos deur navorsing aan die NIVPN van die WNNR bepaal (Botha (1981 A)).

Vervolgde verkeersoortredings	Getal vervolgings per jaar	Betalings van erkenning van skuld		Sake teruggetrek		Sake na hof geneem	
Geringe oortredings		Getal	%	Getal	%	Getal	%
TPA	179 520	80 784	+45 %	80 784	4,8 %	90 187	50,2 %
KPA	66 122	40 334	61 %	3 302	5 %	22 485	34 %
PA : Natal	49 442	24 721	+50 %	2 472	5 %	22 249	45 %
PA : OVS	27 766	20 269	73 %	895	3,2 %	6 602	23,8 %
Plaaslike besture en afdelingsrade	1 650 996	903 095	54,7 %	104 784	6,3 %	643 117	39 %
Subtotaal	1 973 846	1069 203	54,2 %	120 002	6,1 %	784 640	39,8 %

Ernstige oortredings

Drink- en dwelmbestuur	15 645	*Dit sluit onder meer in: - lasbrieffsake weens laatbetalings van skulderkenningsbedrae; - lasbrieffsake weens versuim om te verskyn; - sake waar die beskuldigdes verkyn om uitstel vir die betaling van boetes te verkry; ens.	
Roekelose- en/of nalatige bestuur	27 725**		
Strafbare manslag (padbotsing)	2 426***		
Geregtelike doodsondersoeke (padbotsing)	3 956*** 2 023 599	**Volgens sekere bevindings sou slegs 17 persent van hierdie sake verhoor geword het, d.w.s. 4 713 (Botha (1981 A)).	
		***7 615 noodlottige botsings het gemiddeld per jaar in 1972 en 1973 plaasgevind. Die totaal van die gemiddelde strafbare manslagsake en geregtelike doodsondersoeke per jaar was slegs 6 383.	

4.2.2 Vervolgings vir verkeersoortredings deur die S A Polisie en verkeersafdelings gesamentlik

Vervolgings vir verkeersoortredings wat deur die S A Polisie in 1972 en 1973 gemiddeld per jaar ingestel of aangeteken is, word in Tabel 18 hieronder uiteengesit (Botha (1981 A)).

TABEL 18: Gemiddelde syfers per jaar vir 1972 en 1973 ten opsigte van misdaadstatistiek (sonder verkeersoortredings) soos verkry uit die jaarverslag van die Kommissaris van die Suid-Afrikaanse Polisie vir die jaar geëindig op 30 Junie 1974 (S A Polisie (1974)).

1. Misdrywe per jaar		348 420		
Minus*				
1.1 Drink- of dwelmbestuur per jaar	15 645			
1.2 Roekelose en/of nalatige bestuur per jaar	27 725	43 370	305 050	
2. Regsvergrype per jaar		1 910 434		
Minus*				
2.1 Brandstofregulasies: spoed-sake**	31 690			
2.2 Geen rybewys nie	30 520			
2.3 Verontagsaming van tekens by 'n bepaalde oorgang	32 660			
2.4 Ander padverkeersoortredings	691 579			
2.5 Voertuigdefekte, ens.	78 805	865 253	1 045 180	
3. Totaal sonder verkeersoortredings			1 350 230	

* Nie alle verkeersoortredings waarvoor vervolgings ingestel word, word by die S A Polisie geregistreer nie. Die getalle verkeersoortredings wat deur die S A Polisie na die hof gekanaliseer is, moet dus van die ander totale afgetrek word om die gemiddelde aantal ander sake per jaar vir 1972 en 1973 wat deur die S A Polisie na die hof verwys is, te bereken.

** Die getal spoedoortredings onder die brandstofregulasies is streng gesproke slegs op statistiek vir die 1973/74-verslagjaar van toepassing aangesien die brandstofbesparingsregulasies eers gedurende 1973 in werking getree het.

*** Vele verkeersoortredings waar die vervolgings deur plaaslike owerhede geadministreer word, word nie via die S A Polisie gekanaliseer nie en word dus nie by hierdie statistiek ingesluit nie.

Die vervolgings vir verkeersoortredings wat deur die S A Polisie en verkeersafdelings gesamentlik gemiddeld per jaar in 1972 en 1973 na die howe verwys is, word in Tabel 19 uiteengesit (Botha (1981 A)).

TABEL 19: Gemiddelde syfers per jaar vir 1972 en 1973 ten opsigte van misdaadstatistiek, met insluiting van verkeersoortredings, wat deur die S A Polisie en verkeersafdelings na die howe verwys is (Botha (1981 A)).

1. <u>Misdrywe per jaar</u> (meer ernstig)		
1.1 Ernstige verkeersoortredings (Tabel 17)	49 753 (14 %)	
1.2 Ander misdrywe (Tabel 18 per Item 1)	305 050 (86 %)	354 803
2. <u>Regsvergrype per jaar</u>		
2.1 Verkeersoortredings (Tabel 17)	1 973 846 (65,4 %)	
2.2 Ander regsvergrype (Tabel 18 Item 2)	1 045 180 (34,6 %)	3 019 026
		3 373 829

Vervolgings vir ernstige verkeersoortredings maak dus 14 % van statistiek vir ernstige misdaad uit. Die ander vervolgings vir verkeersoortredings maak 'n enorme 65,4 % van die minder ernstige misdaad wat na die howe verwys word, uit.

Vervolgings vir verkeersake maak inderdaad 60 % uit van alle sake wat deur die S A Polisie en verkeersafdelings gesamentlik na die howe verwys word. Vervolgings vir verkeersoortredings maak getalsgewys dus die belangrikste deel uit van die strafwerk wat na die landdroshoe verwys word.

4.2.3 Vervolgings vir verkeersake as 'n persentasie van skulderkennings en/of vir hofwerk in die strafhof.

Die statistiek in Tabele 17, 18 en 19 hierbo is vergelyk met die statistiek wat die Departement van Justisie (1974) in 'n toepaslike jaarverslag verskaf het. Tabel 20 verskaf die verwerkte uittreksel van daardie vergelyking.

TABEL 20: Gemiddelde syfers per jaar vir 1972 en 1973 ten opsigte van strafsake en skulderkennings deur die Departement van Justisie (1974) aangeteken

	1972	1973	Gemiddeld per jaar
Aangetekende strafsake	1 493 893	1 539 827	1 516 860
Getal skulderkennings	1 337 999	1 363 308	1 350 654
Totaal	2 831 892	2 903 135	2 867 514*

- * Die verskil tussen 2 867 514 aangetekende sake by die Departement van Justisie (Tabel 20) en die 3 373 829 van Tabel 19 (506 315) of te wel 15 persent) verteenwoordig waarskynlik teruggetrekte en nolle prosequi-sake.

Die statistiek van die aangetekende strafsake sluit egter 'n geskatte 10 persent of meer van die getal skulderkennings in wat in 1972 en 1973 (voor die jongste Strafproseswet, 1977, in werking getree het) weens vertraagde betalings van erkenning van skuld op die hofrol geplaas is voordat die betalings van die skulderkennings ontvang is. Die persentasie is waarskynlik meer soos blyk uit statistiek vir 1978 en word in Tabel 21 in berekening gebring.

TABEL 21: Gemiddelde getal strafsake per jaar vir 1972 en 1973 aangeteken na die aftrekking van 'n aanpassing vir skulderkenningsake wat ook in die strafsakeregister ingeskryf is.

Gemiddelde getal strafsake per jaar	1 516 860
Minus 10 % van gemiddelde getal skulderkennings per jaar	135 065
Aangepaste getal strafsake	1 381 795

Die getal skulderkennings (1 350 654) en die getal strafsake (1 381 795) het 'n werklading van 2 732 449 strafsake op die landdroshoe geplaas.

Tabel 22 verskaf die aantal vervolgings vir verkeersoortredings wat gemiddeld per jaar vir 1972 en 1973 in die strafsakeregister ingeskryf is.

TABEL 22: Gemiddelde getal verkeersake per jaar vir 1972 en 1973 wat in die strafsakeregister ingeskryf is

Drink- en dwelmbestuur	15 645
Strafbare manslag (padbotsing)	2 426
Roekelose of nalatige bestuur	27 725
(Botha (1981 A))	45 796
Ander verkeersake na die hof geneem (Tabel 17)	784 640
	830 436

Die aandeel van vervolgings vir verkeersoortredings in die regterlike en kwasi-regterlike strafwerk van die landdroshoe word in Tabel 23 bereken. Dit sluit egter nie die 3 956 geregtelike doodsondersoeke (Tabel 17) in nie.

TABEL 23: Die verhouding van verkeersake tot ander strafsake wat die Departement van Justisie gemiddeld per jaar vir 1972 en 1973 hanteer het.

	Skulderkennings		Aangetekende strafsake		Totaal	
	Getal	%	Getal	%	Getal	%
Gemiddelde getal verkeersake per jaar	1 069 203	(56,3) 79,2	803 436	(43,7) 58,4	1 899 639	(100) 68,9
Gemiddelde getal ander sake per jaar	281 450	(32,9) 20,8	574 371	(67,1) 40,9	855 821	(100) 31,3
Gemiddelde totaal per jaar	1 350 654	(49,0) 100	1 404 807	(51,0) 100	2 755 460	(100) 100

* Die verskil tussen die 2 755 460 en die gemiddelde totaal van 2 867 514 in Tabel 20 (112 054 (4 persent)) is waarskynlik te wyte aan die weglating van vervolgings ingestel vir die geringer verkeersoortredings deur ander instansies wat in Tabel 17 nie in berekening gebring is nie soos deur die S A Polisie, Militêre Polisie, ens.). Die klein verskil maak die totaliteit van die navorsing en berekenings ook relatief geloofwaardig.

4.2.4 Die getalle-aandeel van vervolgings vir verkeersoortredings in die strafadministrasie van die laerhof

Die getalle-aandeel van vervolgings vir verkeersake in die strafadministrasie van die laerhof kan as volg saamgevat word (kyk Tabel 23);

- 59,1 % in die strafhof;
- 79,2 % van skulderkennings; en
- 68,9 % ten opsigte van strafhof-inskrywings en skulderkennings gesamentlik.

Die bogenoemde statistiek dui baie duidelik aan dat die skulderkenningsprosedure bykans 80 persent uitsluitlik vir vervolgings in verkeersake aangewend word.

'n Enorme hoeveelheid vervolgings vir verkeersoortredings (56,3 persent) word hierdeur uit die strafhof geweier maar tog behoorlik op 'n administratiewe wyse afgehandel (maar die grootste deel van die oorblywende 43,7 persent verkeersake word nooit afgehandel nie). Die syfer van 56,3 persent vergelyk ook goed met dieselfde persentasie afgehandelde sake in die 1984/85-jaar in Johannesburg soos dit in Hoofstuk 4.2.1 aangehaal word, in ag genome dat min verskynings in verkeersake in die hof plaasvind.

Hierdie oorverteenvoordiging van verkeersake in die laerhof is soms ook in oorsese lande 'n probleem. *"In FY 1969, for example, 78 percent of all criminal offences filed in California's adult misdemeanor court were traffic cases"* (NACCJCG (1973 A)).

Vervolgings vir ernstige verkeersoortredings wat in die strafhof beland (45 796) maak egter slegs 2,4 persent van alle vervolgings vir verkeersoortredings uit, en behels slegs 5,5 persent van die verkeersoortredings wat in die strafsakeregister aangeteken word. Navorsing het aangedui dat 'n verkeersoortreding van een of ander aard aanleidend tot minstens 90 persent van alle padbotsings is (Erlank (1973); Pienaar en Upton (1986)). Meer as 200 000 oortredings van 'n ernstige aard wat, indien daarvoor vervolgings ingestel was, ontbreek dus indien die jaarlikse getalle padbotsings vir 1972 en 1973 in ag geneem sou word. Die 5,5 persent moet dus in der waarheid minstens 25 persent gewees het.

Alhoewel verkeersake bykans 60 persent van alle aangetekende strafsake verteenwoordig (dit wil sê na die inagneming van vertraagde betalings van skulderkennings wat ook vroeër in die strafsakeregister ingeskryf is), is dit nie moontlik om te

bepaal in hoeveel daarvan daar werklike verskynings plaasvind nie. Die ondervinding het egter geleer dat dit net by uitsondering gebeur en dat die meeste verkeersake -

- weens 'n tegniese fout van die hofrol verwyder word, of
- weens die feit dat die dagvaarding nie persoonlik bestel is nie, van die hofrol verwyder word, of
- verontagsaamde sake is waarby die magtiging vir 'n lasbrief vir die inhegtenisneming van die beskuldigde betrokke is - die oorgrote meerderheid van hierdie sake word nooit afgehandel nie en die lasbriewe word of na enkele maande teruggestuur, of bly in besit van die betrokke wetstoepassingsowerheid. Statistiek daaroor is egter nie bekombaar nie.

In die meeste gevalle waar 'n beskuldigde wel op 'n dagvaarding verskyn, is dit om óf uitstel vir die betaling van die boete te reël, óf om die hof in te lig dat 'n ander persoon die bestuurder van die voertuig tydens die pleging van die beweerde oortreding was (Botha (1981 A)). Nie-Blankes is meestal by eersgenoemde tipes verskynings betrokke en parkeersake by die laasgenoemde tipes.

In die afwesigheid van meer betroubare en geredelik bekombare statistiek, en uit ondervinding, waarnemings en navrae, kan geskat word dat daar nie meer verskynings as in een uit elke agt aangetekende verkeersake sou plaasvind nie (Botha (1981 A)). Dit sal op 100 000 verskynings uit nagenoeg 830 000 aangetekende strafsake per jaar te staan kom indien so 'n aanname reg sou wees, wat sou beteken dat daar hofverskynings in nagenoeg slegs 5 persent van alle verkeersake plaasvind, en dit sluit die genoemde 2,4 persent verskynings in vervolgings vir ernstige verkeersoortredings in.

Hierdie persentasies en skattings oortref die resultate van ontledings van verkeersake wat deur middel van dagvaardings op die plek ("*kitsdagvaardings*") in Pretoria ingestel is. In die loop van 'n wetstoepassingsprojek is 1 525 verkeersake ontleed

(Botha (1977 C)). 0,5 Persent is gekanselleer, 24,8 persent is teruggetrek, lasbriewe vir die arrestasie van die beskuldigdes is in 17,6 persent van die gevalle gemagtig, skulderkennings is in 56,4 persent van die sake betaal en daar het slegs 9 persone (0,6 persent) verskyn. Vier (0,26 persent) is skuldig bevind, een (0,06 persent) is onskuldig bevind, drie (0,2 persent) is uitgestel en ten opsigte van een (0,06 persent) is'n dagvaarding heruitgereik.

4.2.5 'n Vergelyking van beregtingstatistiek in die laerhof tot 1985

Tabel 24 verskaf die amptelike beregtingstatistiek in strafsake in die laerhof vir die jare:

1972/73 en 1973/74 (Departement van Justisie (1974))
 1978/79 (Departement van Justisie (1979))
 1979/80 (Departement van Justisie (1980))
 1980/81 (Departement van Justisie (1981))
 1981/82 (Departement van Justisie (1982))
 1982/83 (Departement van Justisie (1983))
 1983/84 (Departement van Justisie (1984))
 1984/85 (Departement van Justisie (1985))
 1985/86 (Departement van Justisie (1986))
 1986/87 (Departement van Justisie (1987))

TABEL 24: Aangetekende strafsake en getal skulderkennings per verslagjaar in die laerhof aangeteken.

	Aangetekende Strafsake	Getal Skulderkennings	Totaal
1972/73	1 493 893	1 337 999	2 831 892
1973/74	1 539 827	1 363 308	2 903 135
1978/79	1 493 938	1 634 371	3 128 309
1979/80	1 400 976	1 487 625	2 888 601
1980/81	1 482 886	2 327 042	3 809 928
1981/82	1 432 698	1 661 816	3 094 514
1982/83	1 590 712	2 035 430	3 636 142
1983/84	1 751 895	2 185 645	3 937 530
1984/85	2 224 382	2 366 135	4 690 517
1985/86	2 151 740	2 228 527	4 380 267
1986/87	2 209 810	2 269 734	4 479 544

Hierdie statistiek toon 'n relatief statiese posisie ten opsigte van aangetekende strafsake tot en met die 1982/83-jaar waarop 'n betekenisvolle toename binne drie jaar ingetree en toe weer gestabiliseer het. Skulderkennings daarenteen en met die uitsondering van die 1981/82-jaar, het 'n skielike sprong in die 1980/81-jaar gemaak en vanaf die 1984/85-jaar gestabiliseer. Hierdie statistiek dui daarop dat vervolgings ten opsigte van tussen 2.8 en 3.4 miljoen verkeersoortredings in die 1984/85-jaar ingestel is indien die persentasies wat vroeër in hierdie Hoofstuk bevind is, op hierdie statistiek toegepas sou word.

Ontledings van vervolgingstatistiek in verkeersake by die groter sentra soos Johannesburg en Pretoria dui ook op 'n groot toename in vervolgings vir verkeersake. Die vervolgingstatistiek vir Johannesburg in hierdie verband word in Tabel 25 weergegee. Vergelykbare statistiek word ook aangehaal in 'n ondersoek deur die Departement van Justisie (1986).

TABEL 25: Aangetekende dagvaardings en kennisgewings om in die hof te verskyn in verkeersake deur die Johannesburgse Verkeersafdeling geprosesseer vanaf 1982 tot 1986.

	Dagvaardings	Kennisgewings om in die hof te verskyn	Totaal
1973	408 146	54 854	463 000
1974	435 075	45 536	480 611
1982	356 397	96 378	452 775
1983	498 458	102 627	601 085
1984	491 575	148 456	640 031
1985	527 190	130 376	657 566
1986	640 576	115 257	755 833

Daar was dus 'n 67 persent toename in die totaal vanaf 1982 tot 1986 en 45 persent vanaf 1982 tot 1985. Die totale aangetekende strafsake en skulderkenningsboetes ingevolge Tabel 24 vir 1981/82 was 3 094 514 en 1982/83 was 3 636 142; 1983/84 was 3 937 530 en 1984/85 was 4 690 517. Daar was dus 'n 57,6 persent toename in die totaal van 1981/82 tot die totaal van 1984/85 in Tabel 24. Die toename in die kennisgewings om in die hof te verskyn (Tabel 25) is baie insiggewend en 'n betekenisvolle verdubbeling.

4.3 DIE INSTELLING EN AFHANDELING VAN STRAFREGTELIKE VERVOLGINGS IN DIE BESTAANDE BEDELING

4.3.1 Die juridiese beskermingsmaatreëls in strafsake om die publiek te beskerm

Die strafprosesreg is tradisioneel deur die jare ontwerp en aangepas om die misdadiger na die hof te bring om verhoor te word en, indien hy skuldig bevind word, hom te veroordeel en te straf ooreenkomstig gemeenskapnorme vir dade wat as ongewens beskou word (Middleton et al (1978)). Tot en met die Strafproseswet van 1955 (Wet no. 56 van 1955) kon 'n persoon slegs by wyse van 'n arrestasie, op borg of na 'n dagvaarding wat deur die klerk van die hof uitgereik is, voor die hof gebring word.

Vervolgings vir verkeersoortredings is ingestel by wyse van 'n kennisgewing dat vervolging ingestel sou word en die uitreik van 'n dagvaarding deur die klerk van die hof in die gevalle waar die boete nie ingevolge die kennisgewing betaal is nie. Vervolgings vir die meer ernstige verkeersoortredings soos bestuur onder die invloed van sterk drank of roekelose bestuur is ingestel by wyse van 'n arrestasie.

Die kennisgewing van vervolging en die opvolgende dagvaarding-prosedures is egter 'n baie omslagtige prosedure wat baie mannekrag vereis. Daar is egter ook 'n probleem om oortreders later vir die betekening van dagvaardings aan hulle, op te spoor.

Die gevolg hiervan was die invoering van artikel 309bis by die Strafproseswet van 1955 (deur artikel 23 van Wet No. 16 van 1959) ingevolge waarvan 'n nuwe tipe dagvaardingsprosedure ingestel is. Ingevolge die nuwe prosedure is 'n vredesbeampte toegelaat om 'n kennisgewing om in die hof te verskyn, aan 'n oortreder uit te reik.

Die onderskeid tussen 'n kennisgewing om in die hof te verskyn ingevolge artikel 309bis en 'n dagvaarding ingevolge artikel 309 was dat die dagvaarding deur die klerk van die hof by die hof uitgereik is, terwyl die kennisgewing deur 'n vredesbeampte op die plek uitgereik is. Beide die kennisgewing en dagvaarding het 'n persoon egter verplig, om in die hof te verskyn, en indien hy sou versuim om dit te gedoen het, het dit 'n misdryf gevorm waarvoor die hof op die plek ondersoek kon ingestel en die oortreder 'n boete vir sy versuim kon opgelê het. 'n Skulderkenningsboete kon egter in beide gevalle vir die vervolgte oortreding betaal word in welke geval 'n hofverskyning daarna nie meer nodig was nie maar dit was ook moontlik dat die dagvaarding nie 'n betaalbare skulderkenningsboetebedrag hoef te bevat het nie.

Bykomend tot hierdie prosedure het daar deurentyd 'n prosedure bestaan ingevolge waarvan 'n persoon 'n afkoopboetekaartjie vir bepaalde tipes verkeersoortredings kon ontvang (artikel 387 van die Strafproseswet, 1955). Die betaling van die afkoopboete het die gevolg gehad dat die vervolging gestaak word en die betaling is nie as 'n vorige veroordeling beskou nie. Versuim om die afkoopboete te betaal, het tot gevolg gehad dat die oortreder by wyse van 'n dagvaarding deur die klerk van die hof gedagvaar kon word en die betaling van die skulderkenningsboete of 'n skuldigbevinding en vonnis is dan egter wel as 'n vorige veroordeling beskou.

Alle prosedures in hierdie verband was handverwerk.

4.3.2 Wysigings van tradisionele benaderings in die strafprosesreg vir die massahantering van sake

Die invoering in 1959 van veral artikel 309bis by die Strafproseswet van 1955 het erkenning verleen aan 'n behoefte vir die meer vaartbelynde massahantering van sake.

Die tradisionele benadering was dat die instelling van 'n kriminele vervolging 'n ernstige saak is, dat slegs die polisie 'n arrestasie mag uitvoer en dat slegs die klerk van die hof andersins die uitreiking van 'n dagvaarding op goeie gronde mag oorweeg. Die invoering van die genoemde artikel 309bis het dit nou egter moontlik gemaak dat 'n polisiebeampte op 'n ander wyse as 'n arrestasie of die verkryging van 'n dagvaarding 'n vervolging met 'n verhoordatum of verskyningsdatum op die plek kon instel. Dit het aan 'n bykomende kategorie persone die mag verleen om in die "*minder ernstige*" sake 'n vervolging op die plek self in te stel sonder die bystand van die klerk van die hof. Die ernstige aard van die sake is beperk tot sake waar die hof waarskynlik 'n maksimum boete van R25 sou opleë. Die R25 is deur artikel 18 van Wet 9 van 1968 na R50 verander, en ingevolge artikel 1 van Wet 32 van 1974 het dit R100 geword. Ingevolge artikel 2 van Wet 109 van 1984 is dit nou R300.

Die nuwe artikel 309bis-prosedure is hoofsaaklik met die oog op vervolgings vir verkeersoortredings ingestel.

Artikel 309bis van die Strafproseswet van 1955 is in die nuwe Strafproseswet van 1977 (Wet 51 van 1977) herbeliggaam in artikel 56, terwyl die maatregel rakende die afkoopboetekaartjie nou beliggaam word in artikel 341 van die nuwe wet. Die prosedures het egter dieselfde gebly. Die Strafproseswet, 1977 (Wet 51 van 1977) word hierna na verwys as "*SPW*".

4.3.3 Die versoenbaarheid van die botsende belange tussen die vereistes van die strafprosesreg en die verkeersreg

Die invoering vir die afkoopboeteprosedure bots met alle beginsels van die strafprosesreg aangesien die "*vervolgingsproses*" geheel en al buite die hof afgehandel word. Die hof het geen toesig en beheer oor die proses nie. 'n Regterlike beampte gaan dit egter buite die hof op 'n administratiewe wyse na. 'n Boete word betaal wat nie as 'n veroordeling gereken word nie.

Wanneer die boete nie betaal word nie en 'n dagvaarding uitgereik word, kan 'n boete steeds betaal word maar dan word dit as 'n veroordeling gereken, iets wat op sigself 'n sterk teenstrydigheid is. Die afkoopboeteprosedure kan inderdaad as 'n regmatige afpersing beskou word.

Nogtans word die afkoopboeteprosedure in die SPW beliggaam en voorgeskryf.

Die artikel 56-prosedure is ook teenstrydig met die tradisionele strafprosesregtelike beginsels aangesien vervolgings vir sekere geringer tipe misdrywe sonder die beslissing van 'n hofbeampte ingestel kan word. Die betaling van 'n skuld-erkenningsboete sonder om in die hof te verskyn en die latere aanvaarding daarvan ingevolge artikel 57SPW sonder om in die hof te verskyn, is ook vreemd aan die beginsels van die strafprosesreg wat vereis dat 'n beskuldigde in sy teenwoordigheid verhoor en gevonnissen moet word (behalwe ten opsigte van sekere uitsonderingsgevalle wat nie hier ter sprake is nie).

Die tradisionele benadering in die strafprosesreg dat 'n vervolging ingestel word by wyse van 'n arrestasie of 'n dagvaarding deur 'n hofbeampte en die persoonlike verskyning van die beskuldigde in die hof vir die verhoor, en indien skuldig bevind, vonnis, is egter onprakties vir die hantering van die massas vervolgings wat weens die eeu van tegnologiese ontwikkelings noodwendig op die wetboeke verskyn het. Daarom is 'n prosedure uitgewerk wat steeds voorsiening maak vir die audi alteram partem-reël sodat slegs daardie sake waar die beskuldigde die feite nie betwis nie, op die meer vaartbelynde wyse afgehandel kan word. Indien 'n beskuldigde egter sy kant van die saak wil stel, kan hy nieteenstaande al hierdie vaartbelynde prosedures steeds in die hof verskyn en op die tradisionele wyse van die Staat verlang om die bewerings teen hom as beskuldigde te bewys en/of om sy kant, as beskuldigde, van die saak te stel. Dit gebeur egter slegs in 'n uiters geringe persentasie sake, waarskynlik minder as 5 persent (Botha (1981 A)).

Dit is buite die perke van hierdie werk om die bewysregtelike aspekte wat hierdeur in gedrang kom, soos die bewys van lesings op spoedmeettoerusting by spoedoortredings of die akkuraatheid van weegbrugtoerusting by oorlaai-oortredings in bv. die verkeersreg, te bespreek (Botha (1977 D), Kühn et al (1981) Botha (1982 F)).

Van belang is egter dat, oppervlakkig beskou, die strafprosesreg in staat was om voorsiening te maak vir die hantering van baie meer strafsake ten opsigte van die geringer tipe oortredings vir die doeleindes van die verkeersreg as wat dit onder die meer tradisionele benadering sou kon gedoen het.

Hieruit ontstaan nou drie vrae nl.:

- (a) Is daar enige aantasting van die beeld van die straf- en strafprosesreg deur hierdie vaartbelyning veroorsaak?
- (b) Hoe word die vaartbelynde prosesse onder die huidige strafprosesregtelike wetgewing vir die doeleindes van die verkeersreg toegepas en hoe kan dit onder die bestaande wetgewing verder verbeter en nog meer vaartbelyn gemaak word?
- (c) Watter maatreëls kan getref word vir die verdere vaartbelyning van die strafprosesreg vir die doeleindes van die verkeersreg?

4.4 DIE BESTAANDE VERVOLGINGSPROSESSE EN PROSESSTUKKE WAT VIR DIE DOELEINDES VAN DIE VERKEERSREG GEBRUIK WORD

Die outonome status van die verskillende wetstoepassingsowerhede, veral die onderskeie wetstoepassingsafdelings van plaaslike owerhede regdeur die RSA, het tot gevolg gehad dat elke verkeersafdeling en instansie sy eie vervolgingsprosesstukke ontwerp en in gebruik geplaas het (Botha (1980 C)).

Die gevolg hiervan was dat vervolgingsprosesstukke van dorp tot dorp verskil.

Verkeersafdelings van sekere van die groter plaaslike owerhede het voortgegaan en die vervolgingsproses ten dele of geheel en al gerekenariseer. In hierdie verband het elke plaaslike owerheid letterlik op sy eie, sy eie stelsel ontwerp en geprogrammeer sodat ook die gerekenariseerde stelsels van plek tot plek verskil (Botha (1980 C)). Vir hierdie doel is die vervolgingsprosesstukke, veral die dagvaardings wat ingevolge artikel 54 van die Strafproseswet, 1977, uitgereik word, ook van plek tot plek verskillend. Hierdie dokumente is dikwels so ingewikkeld saamgestel dat die publiek dit baie moeilik kan verstaan. 'n Voorbeeld van die bewoording van so 'n ingewikkelde klagstaat is as volg:

"Dat die beskuldigde skuldig is aan die oortreding wat uiteengesit word in kolom 1 van die bylae deurdat hy op, of omtrent die datum genoem in kolom 2 van die bylae te of naby die plek genoem in kolom 3 van die bylae, die voertuig genoem in kolom 4 van die bylae wederregtelik roekeloos of nalatig bestuur het."

Die klagstaat vorm self die bylae terwyl die beweerde bylae nie 'n bylae is nie maar 'n tabel sonder kolomme is wat op die voorkant van die dagvaarding per rekenaar gedruk word.

Die dagvaarding self word tradisioneel gerig aan die geregsbode om die beskuldigde in kennis te stel van die aanklag teen die beskuldigde en gee die geregsbode opdrag om na die betekening van die dagvaarding, verslag aan die hof te doen. Die dagvaarding is dus ook nie eens aan die beskuldigde gerig nie maar aan die geregsbode. Dit is 'n dokument met ingewikkelde logika.

Al die bestaande gerekenariseerde strafprosesstelsels by plaaslike owerhede in die RSA maak voorsiening vir een aanklag per dagvaarding. Indien daar meerdere aanklagte teen dieselfde beskuldigde ingebring word, word meerdere dagvaardings vir dieselfde hofdatum teen die beskuldigde uitgereik. Dit is in wese in stryd met die bepalinge van veral artikel 81SPW en kan

die gevolg hê dat 'n beskuldigde na die verhoor van die eerste saak in die hof verskoon word en die hof verlaat. Dit kan aanleiding gee tot die magtiging van lasbriewe op die ander sake wat weer aanleiding kan gee tot eise vir wederregtelike arrestasies aangesien 'n beskuldigde regsgeldiglik kan beweer dat hy wel by die hof was en deur die hof verskoon is. Die doel en strekking van die beheerstuk word daardeur tot niet gemaak (Botha (1980 C), (1985 C)). Die omvang van vervolgings in verkeersake, veral van die parkeeroortredingstipe, het tot gevolg gehad dat verkeersafdelings nie meer kon byhou met die betekening van dagvaardings nie en word dit vry algemeen per pos aan beskuldigdes gestuur. Posbetaling van dagvaardings is 'n ongeldige betekeningprocedure en word dikwels deur landdroste verbied. Van die owerhede het daarop aanmanings wat soos dagvaardings lyk, opgestel, stuur dit deur die pos en aanvaar die "boetes" wat daarop betaal word as "afkoopboetes". Hierdie praktyk is nie net ongeldig nie maar die namaak en uitgifte van dokumente asof dit hofprosesstukke is, kom neer op die misdryf van minagting van die hof (Incorporated Law Society v Donner and Co (1905)22 SC 108, Incorporated Law Society v Wessels 1927 TPA 592). Dit word aan die hand gedoen dat die ongeldige aanvaarding van die "afkoopboetes" grens aan diefstal of diefstal onder valse voorwendsels. Hierdie praktyke illustreer die byna wanhopige "noodmaatreëls" wat reeds getref word ten einde massas van sake hanteerbaar te maak.

Die noodsaaklikheid van rekenarisering van vervolgingsprosesse in verkeersake kan nie betwyfel word nie. Die voorkoms en omvang van vervolgings vir verkeersoortredings en die mannekragvereisende aard van die onderskeie prosesse maak vervolgings vir verkeersoortredings 'n ideale onderwerp vir die rekenarisering daarvan. Die groot koste verbonde aan die ontwerp en daarstelling van so 'n stelsel en die feit dat plaaslike owerhede onafhanklik van mekaar, elke keer die wiel van vooraf ontwerp, is 'n onaanvaarbare situasie (Botha (1980 C)). Die Regering het daarom op 1 Desember 1981 besluit dat die rekenarisering van vervolg-

ingsprosesse in verkeersake by plaaslike owerhede gestandaardiseer moet word, 'n proses wat reeds aan die gang is (Botha (1983 D)).

Die rasionalisering van vervolgingsprosesstukke en die rekenarisering daarvan sal gevolglik in Hoofstuk 7 hieronder meer aandag ontvang.

4.5 TEKORTKOMINGE IN DIE STRAFPROSESREG RAKENDE VEREISTES VAN DIE VERKEERSREG EN DIE GEVOLGE DAARVAN

4.5.1 Onverrigte verkeersake

Uit Tabelle 22 en 23 hierbo is dit duidelik dat daar meer as 800 000 inskrywings in die strafsakeregister voortspruitende uit vervolgings vir verkeersoortredings per jaar in 1972 en 1973 was. In Hoofstuk 4.2.4 hierbo is ook daarop gewys dat daar nie meer as 'n 100 000 verskynings per jaar voortspruitende uit vervolgings vir verkeersoortredings in die strafhof geskied nie. Meer as 700 000 uit 'n totaal van bykans 1,9 miljoen vervolgings vir verkeersoortredings per jaar in 1972 en 1973 (37 %) is gevolglik nooit afgehandel nie aangesien die beskuldigde nie in die hof verskyn het nie, en ook nie 'n skulderkenningsboete betaal het nie. Daar word beraam dat hierdie syfer in die begin van die tagtigerjare kon aangegroei het tot meer as 1 miljoen vervolgings vir verkeersoortredings per jaar wat nooit afgehandel kon word nie (Botha (1983 F, 1986 M, 1988 B)).

Verkeersafdelings debiteer mekaar met R5,00 per poging om 'n dagvaarding te beteken. Die koste verbonde aan die uitreiking van 'n dagvaarding en ander administratiewe prosesse rondom die dagvaarding word op minstens R20 geskat. Dit beteken dat verkeersowerhede meer as R25 miljoen per jaar aan onverrigte sake spandeer. Indien die ongeveer R16 miljoen wat by wyse van 600 000 vervolgings vir verkeersoortredings in 1984 in Johannesburg gevorder is, in aanmerking geneem word, kan 'n

gemiddelde boete van R26 per saak beteken dat verkeersowerhede meer as R25 miljoen aan onverrigte sake spandeer waar die afskrywing van R26 miljoen aan verkeersboetes betrokke is - 'n totale verlies van meer as R50 miljoen. Dit sluit nie eens die koste van al die herdagvaardings in suksesvolle sake in nie.

Dit is dus 'n feit dat die strafprosesreg nie in staat is om toe te sien dat alle beskuldigdes in vervolgings vir verkeersoortredings aan die man gebring word nie. Voorts ontkom 'n baie groter verhouding vervolgte beskuldigdes in sulke sake, as wat teenoor wat daar vervolgte beskuldigdes by alle ander tipes misdrywe ontkom. Dit beteken dat daar ernstige gebreke aan die bestaande stelsel is.

4.5.2 Handverwerking van prosesse en prosesstukke

Die instelling van 'n vervolging vir 'n verkeersoortreding word in die reël by wyse van 'n handvoltooide, d.w.s geskrewe of getikte prosesstukke ingestel.

Die stereotipe aard van elke proses het tot gevolg dat owerhede gerekenariseerde stelsels daarstel of beoog om dit te doen.

Min erkenning word in die strafprosesreg aan gerekenariseerde aantekeninge gegee. Dit is 'n aspek wat in Hoofstuk 13 hieronder van nader beskou sal word.

4.5.3 Vervanging van die hofbeampte

Die groot omvang van vervolgings vir verkeersoortredings maak dit onmoontlik vir die klerk van die hof om dagvaardings self te prosesseer en te hanteer.

Die gevolg hiervan is dat verkeersafdelings in die reël self die dagvaardings opstel, dikwels aanstellings as tydelike klerk van die hof ontvang en dan dagvaardings self uitreik, hofregisters self saamstel, lasbriewe self opstel en vir ondertekening voorlê, lasbriefregisters self administreer, ens. (Botha (1981

A)). Dit is alles take wat tradisioneel deur die klerk van die hof verrig is.

Verkeersmanne tree voorts dikwels op as hofordonnanse en selfs as staatsaanklaers.

Dit is 'n erkende feit dat daar geen verminderde doeltreffendheid volg waar verkeersafdelings hierdie take self, maar onder die finale toesig van 'n landdros, uitoefen nie. Van belang is egter die feit dat die tradisionele rol van die onderskeie hofbeamptes groot veranderings in die proses ondergaan het en selfs de facto op verkeersbeamptes oorgegaan het.

4.5.4 Administratiewe beregting

Meer as 95 persent van alle verkeersake is in 1972 en 1973 reeds op 'n administratiewe wyse of afgehandel, of afgesluit en het beskuldigdes in daardie sake nie in die hof verskyn nie. Dit is steeds die posisie. Daardie sake veroorsaak egter 'n massiewe hoeveelheid papierwerk in landdroshoue, nie vir strafregtelike doeleindes nie, maar vir suiwer administratief-regtelike doeleindes. Meer as 1 793 000 uit 'n totaal van minder as 1 877 000 verkeersake is gemiddeld per jaar in 1972 en 1973 aldus op 'n administratiewe wyse hanteer in die proses van afhandeling of afsluiting, hetsy die beskuldigde uiteindeelik sy boete betaal het, aldan nie.

Onderzoek kon dus nie anders as met vrug vir doeleindes van hierdie studie ingestel gewees het na makliker administratiewe prosesse en die verslapping of verandering van minstens die meeste knellende prosesregtelike aspekte nie. Die voorstelle vir die rasionalisering en vaartbelyning van dagvaardings en kennisgewings om in die hof te verskyn en dekriminalisering/administratiewe beregting sal dus in Hoofstukke 7 en 8 respektiewelik behandel word.

4.5.5 Opsomming en gevolgtrekking

Die afleidings uit die statistiek genoem in Tabele 17 tot 23 en ander berekenings en gegewens, is as volg:

- (a) Die skulderkenningsprosedure word hoofsaaklik (80 %) vir verkeersake aangewend.
- (b) Verkeersake wat in die strafsakeregister ingeskryf word, maak getalsgewys ongeveer 60 persent uit van alle aange-tekende strafsake in die register, maar in meer as 90 persent van die inskrywings vind daar nie 'n verskyning van die beskuldigde plaas nie.
- (c) 57 persent van alle verkeersake word suksesvol gefinaliseer en wel byna uitsluitlik op 'n administratiewe wyse deur die skulderkenningsprosedure afgehandel, terwyl administratiewe handeling by meer as 90 persent van die oorblywende 43 persent verkeersake betrokke is. 95 persent of meer van alle verkeersake word dus op 'n administratiewe wyse afgehandel of gesluit. Die vraag kan gestel word of daar nog enige sprake is van 'n toesig-houdende funksie vir die hof en of al die papierwerk by die landdroskantoor die moeite werd is.
- (d) Die getal sake wat van die rol verwyder word of waarby minagtede versuime om te verskyn betrokke is, is uit 'n kriminologiese oogpunt onaanvaarbaar vir gesonde verkeers-en regsadministrasie en verdien dringende verdere ondersoek, ook wat betref die rol wat 'n Sentrale Padverkeersburo in hierdie verband kan speel. Hierdie aspekte sal in Hoofstukke 6 en 10 hieronder verdere aandag ontvang.
- (e) Enige verhoging in die aantal vervolgings vir ernstige verkeersoortredings tot 'n aanvaarbare vlak, sal waarskynlik 'n onhanteerbare aantal verskynings en verhore in die strafhof tot gevolg hê, byvoorbeeld;

- vervolgings by 'n bykomende 300 000 padbotsings vir roekelose of nalatige bestuur sal 'n twaalf- tot veertienvoudige toename in verhoor vir ernstige verkeersoortredings, of 'n ongeveer 30 persent toename in strafhofverskynings van alle tipes veroorsaak;
- vervolgings by 'n bykomende 300 000 drinkbestuurders sal soortgelyke gevolge hê (navorsing het getoon dat tot een uit elke ses bestuurders saans en snags wetsvergrypende drinkbestuurders is wat 300 000 vervolgings per jaar gering en wat die jaarlikse nagenoeg 30 000 vervolgings belaglik maak (Botha (1981 B, 1981 C, 1985 E)).

Vetter en Silverman (1986: 439) wys egter daarop dat *"In reality, the police do not possess the resources to enforce all criminal laws equally, and, if they had such capabilities, the other components of the criminal justice system would be unable to cope with the number of violators entering the system as a result of such rigid enforcement policies"*.

- (f) Die Departement van Justisie is reeds nie meer in staat om die werkklas van strafregtelike verkeersake te hanteer nie en verkeersafdelings moet die nodige hulp verleen om die werkklas te kan hanteer.
- (g) Die groot toename van 1 801 916 (38 persent) aangetekende strafsake en betalings van skulderkennings moet grootliks aan die toename in vervolgings vir verkeersake toegeskryf word, veral indien die statistiek in Tabel 25 in ag geneem word. Die landswye rekenarisering van vervolgingsprosesse vir verkeersake, wat 'n toenemend belangrike rede vir die toename in vervolgings vir verkeersake die afgelope jare was, sal 'n ontplofbare toename in vervolgings vir verkeersake tot gevolg kan hê. Dit is twyfelagtig of die bestaande voorgeskrewe strafprosesregtelike prosedures enigsins so 'n werkslading sal kan hanteer. Intendeel,

dit is voorspelbaar dat die stelsel 'n asmatiese versmoring sal belewe tensy daar nie vroegtydig vaartbelynde maar aanvaarbare rasionalisering sou plaasvind nie.

Sekere Israelse geleerdes beweer dat die kans om vir 'n verkeersoortreding betrap te word, een uit 100 000 is (Schechter (1977: 18)). Sulke berekenings is nog nie in Suid-Afrika gemaak nie, maar 'n kans van een uit baie duisende kan sekerlik as 'n aanvaarbare aanname beskou word.

Indien aanvaar word dat daar 10 000 bewegingsverkeersoortredings vir elke padbotsing is (Bolhuis (1986)), beteken dit dat daar jaarliks 4 biljoen bewegingsverkeersoortredings in die Republiek van Suid-Afrika gepleeg word. Die totale getal vervolgings vir bewegings- en parkeertipe-oortredings beloop slegs ongeveer 3 miljoen per jaar, waarvan slegs ongeveer 1 miljoen vir bewegingsoortredings is. Die kans om vir 'n bewegingsoortreding in die Republiek van Suid-Afrika betrap te word, is dus slegs ongeveer een in vier duisend.

Dit is duidelik dat verkeerswetstoepassing baie ruimte vir verbetering het en dat selfs klein verbeterings in die verkeerswetstoepassingstatistiek groot stygings in verkeersake, en dus die werk van landdroshoue, tot gevolg sal hê, byvoorbeeld 10 persent (wat 'n belaglike verbetering is) verteenwoordig 'n styging van meer as 200 000 tot 300 000 sake. Die rekenarisering van vervolgings vir verkeersoortredings landswyd sal baie maklik so 'n verhoging bewerkstellig.

Verkeersake moet dus 'n groot rol speel in die wyse waarop die howe funksioneer. Die struktuur en funksionering van die howe het uiteraard net so 'n groot invloed op verkeerswetstoepassing.

Sover bekend, is hierdie die eerste poging om berekenings van hierdie aard te maak. Die statistiek en berekenings kan egter aanvaar word as voldoende vir 'n redelike bepaling van die

genoemde verhoudings, die belang van verkeersake by die strafregpleging en andersom, en die identifisering van aspekte waarby verdere ondersoeke noodsaaklik is.

Die model vir misdaadbeheer is volgens Packer (1968: 158) *"based on the proposition that the repression of the criminal conduct is by far the most important function to be performed by the criminal process"*. Dit bevorder wet en orde en die vryheid van die wetsgehoorsame burger. Die teenstelling, volgens Vetter en Silverman (1986: 459) is *"anything which detracts from the technical efficiency is viewed as a potential threat to the security of the individual and society"*.

Samevattend kan gesê word dat vervolgings vir verkeersoortredings, ten opsigte van beide die parkeertipe en vir bewegingsoortredings, getalsgewys die strafreg in die laerhof oorheers. Die stelsel vereis nie net ondoeltreffende omslagtige en arbeidsintensiewe prosedures wat selfs na die rekenarisering daarvan 'n byna onhanteerbare werkslading tot gevolg het nie, maar laat toe dat meer as 'n derde van die vervolgings nooit afgehandel word nie waar die vervolgte verkeersoortreder sogenaamd *"onspoorbaar"* word. Daar is dus 'n groot behoefte aan gewysigde maatreëls wat die stelsel weer hanteerbaar en doeltreffend sal maak. Dit is waaraan hierdie studie gewy word.

HOOFSTUK 5

SEKERE AFBREKENDE ASPEKTE VAN VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA EN STAPPE VIR TEENWERKENDE INLIGTINGSTELSELS

BLADSY

5.1	PROBLEEMSTELLING RAKENDE DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA	159
5.1.1	Botsingstatistiek	159
5.1.1.1	Die RSA, die onafhanklike state en die selfregerende gebiede	159
5.1.1.2	Ander Suider-Afrikaanse state	160
5.1.2	Padverkeers- en padvervoerdergerigte rekords	160
5.1.2.1	Die RSA-rekords	160
5.1.2.2	Verkeersregisters van die selfregerende gebiede en SWA	160
5.1.2.3	Verkeersregisters van die TBVC-lande	160
5.1.2.4	Die verkeersregisters in die BLS- en ZAM-lande	161
5.1.3	Vervalsing en namaking van rybewyse	162
5.1.3.1	Bevestiging deur onafhanklike ondersoeke na die rybewysprobleem	163
5.1.4	Korrupsie	164
5.1.5	Regsdefaitisme	164
5.1.5.1	Regsdefaitisme in die RSA	164
5.1.5.2	Regsdefaitisme in die selfregerende gebiede	165
5.1.5.3	Regsdefaitisme in die TBVC-lande	165
5.2	'N ONTLEDING VAN DIE GEVOLGE VOORTSPRUITENDE UIT PROBLEME VAN DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA	166
5.2.1	Kriminologiese-, politieke- en verhoudingsimplikasies	166

5.2.1.1	Padverkeersoortreders ontkom aan die regsproses	166
5.2.1.2	Vraag na vervalsings en namaaksels onderhou 'n onwettige bedryf	166
5.2.1.3	Die politieke gevolge van padblokkades	167
5.2.1.4	Die werking van die SPVB teen inwoners van die RSA	167
5.2.1.5	Onverdiende geldmakery	167
5.2.1.6	Minagting vir en by administrasie gekweek	168
5.2.2	Sekere implikasies rakende rybewyse	168
5.2.2.1	Die opskorting en nie-erkenning van rybewyse	168
5.2.2.2	Bemoeiliking van oorlegpleging oor rybewys-aangeleenthede	169
5.2.2.3	Dra van rybewyse is problematies	169
5.3	DIE DAARSTELLING VAN EIE PADVERKEERSBURO'S IN DIE TBVC-LANDE	170
5.3.1	Die TBVC-lande	170
5.3.1.1	Die besluit van die Multilaterale Ministersraad	170
5.3.1.2	Rybewysregisters	170
5.3.1.3	Voertuig- en eienaarskapregisters	170
5.3.1.4	Verkeersoortredingsregisters	171
5.3.1.5	Padbotingsregisters	171
5.3.2	Die selfregerende state	172
5.4	'N INTERNASIONALE PADVERKEERSBURO VIR SUIDER-AFRIKA	172
5.5	NOODSAAKLIKE STAPPE RAKENDE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA	172

HOOFSTUK 5

SEKERE AFBREKENDE ASPEKTE VAN VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA EN STAPPE VIR TEENWERKENDE INLIGTINGSTELSELS

5.1 PROBLEEMSTELLING RAKENDE DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA

5.1.1 Botsingstatistiek in Suider-Afrika

5.1.1.1 Die RSA, die onafhanklike state en die selfregerende gebiede

Die nagenoeg 5 miljard rand wat tans per jaar aan padbotsingkosse in die RSA afgeskryf word, gee 'n aanduiding van die omvang van die probleem in die RSA alleen. Daar is 'n progressiewe verslegting in die padbotsingstatistieke van die RSA (kyk Hoofstuk 3 hierbo). Veral Swartmense* is in hierdie prentjie 'n oorverteenvoordigde groep. Swartmense staan veral uit wanneer die sterftesyfer van voertuigbestuurders per bevolkingsgroep as 'n persentasie van ongevallen (synde die totaal van beseerde en noodlottig beseerde voertuigbestuurders) uitgedruk word. Hierdie persentasies was gedurende 1981 as volg: Blankes* - 5,1 persent; Kleurlinge* - 5,7 persent; Asiërs* - 4,9 persent; Swartmense* - 9,2 persent. Dit dui daarop dat Swart voertuigbestuurders of ernstige motorbotsings nie kan vermy nie, of by ernstiger padbotsings betrokke raak, of gevaarliker voertuie ry (Prinsloo (1983)).

Hierdie onaanvaarbare prentjie word ook in die onafhanklike state en selfregerende gebiede aangetref hoewel geen betroubare statistiek gepubliseer word nie. Die onafhanklike state en selfregerende gebiede kan nie heeltemal los van die RSA op die gebied van die verkeersadministrasie en die beregting van verkeersake gesien word nie aangesien die onderskeie gebiede baie verweef en oorgrensverkeer aansienlik is.

*volgens amptelike terminologie so genoem.

5.1.1.2 Ander Suider-Afrikaanse state

Die botsingstatistiek van die ander Suider-Afrikaanse state is nie in alle opsigte in dieselfde verwerkte vorm as dié van die RSA beskikbaar nie. Die inligting wat wel beskikbaar is, dui op 'n ewe ernstige situasie. Die inligting wat in hierdie Hoofstuk oor die onafhanklike state en selfregerende gebiede vervat is, is deur die skrywer tydens vele persoonlike besoeke van daardie state bekom.

5.1.2 Padverkeers- en padvervoegerigte rekords

5.1.2.1 Die RSA-rekords

Die RSA is tans besig met die daarstelling van 'n verkeersinligtingstelsel vir die hou van registers oor voertuie, rybewyse, verkeersoortredings, padbotsings, ens. (kyk Hoofstuk 10). Dit is die verantwoordelikheid van die Departement van Vervoer maar die bedryf daarvan word aan die provinsiale administrasies oorgelaat. Die nuwe inligtingstelsel sal die bestaande Sentrale Padverkeersburo (SPVB) vervang.

5.1.2.2 Verkeersregisters van die selfregerende gebiede

Die selfregerende gebiede se rybewysinligting word by die Departement van Binnelandse Aangeleenthede en die Sentrale Padverkeersburo saam met die inligting van die RSA verwerk (Botha (1987 A)). Geen ander verkeersinligting word in die selfregerende gebiede gerekenariseer nie en selfs voertuigregistrasies word in distrikshandstelsels bygehou.

5.1.2.3 Verkeersregisters van die TBVC-lande

Geeneen van die TBVC-lande (Transkei, Bophuthatswana, Venda en Ciskei) het op hierdie stadium 'n padverkeersburo of 'n stelsel vir die versameling van die genoemde tipes verkeersgerigte inligting nie. Die identiteitsdokumente van hierdie

state is soos die van die RSA, ook in die vorm van 'n boekie wat die rybewys insluit. Diegene wat geregtig is op, en in besit is van identiteitsboekies, se rybewyse moet, behalwe in Bophuthatswana, in die boekies geplak word of word per rekenaar in nuwe boekies gedruk nadat hulle die toetsing geslaag het. Kaarttipe rybewyse word uitgereik aan diegene wat nie in besit van boekies of wat nie daarop geregtig is nie. Rybewyse wat in boekies geplak word, moet daarna in die Bevolkingsregister opgeneem word. Geen sentraal-gehoue en gerekenariseerde registerinligting oor voertuie, verkeersoortredings of betrokkenheid by padbotsings bestaan egter nie. (Botha 1983C)

Die stelsel van die sentrale registrasie van rybewyse en die opname van rybewyse in identiteitsdokumente het egter platgeval weens probleme by die onderskeie Bevolkingsregisters en met die uitreiking van identiteitsdokumente. Rybewyse word gevolglik meesal nie meer sentraal geregistreer nie en by wyse van die ou lintkaarttipe rybewyse uitgereik (Botha (1987 A)). In Ciskei word selfs geweier om rybewyse op die Bevolkingsregister te registreer (Botha (1988 A)). Rybewyse in Bophuthatswana word sedert 1984 as afsonderlike dokumente in kredietkaartformaat uitgereik en sentraal op 'n afsonderlike register geregistreer (Prinsloo (1987 F)).

Voertuie word in die TBVC-lande in distrikshandstelsels geregistreer. Daar bestaan geen ander verkeersinligtingstelsels in hierdie lande nie.

5.1.2.4 Die verkeersregisters in die BLS- en ZAM-lande

Voorlopige samesprekings met die BLS-lande (Botswana, Lesotho en Swaziland) is gevoer om daardie state met die daarstelling van padverkeersburo's te help maar daar is nog geen afskop met die taak nie. Die ZAM-lande (Zambië, Angola en Mosambiek) lande is in hierdie verband nog nie genader vir die verskaffing en die bespreking van die toepaslike inligting en onderwerpe nie. Dit is egter bekend dat nie een van die BLS- of ZAM-lande oor padverkeersburo's vir die versameling van volledige verkeersgerigte inligting beskik nie (Botha (1983 C)).

5.1.3 Vervalsing en namaking van rybewyse

Rybewysadministrasie in Suid- en Suider-Afrika laat veel te wense oor en dit is te maklik om rybewyse te vervals en na te maak (Botha (1987 F)). Die rybewys vorm in alle lande die kern van bestuurderbeheer (Botha (1983 H) en literatuur aangehaal in Hoofstuk 2.9). Behoorlike bestuurderbeheer is sonder behoorlike rybewysbeheer nie moontlik nie. Die chaos rakende rybewysbeheer in Suid- en Suider-Afrika is uit die oogpunt van verkeerskriminologie geheel en al onaanvaarbaar aangesien dit verskeie vorme van kriminaliteit behels en verdere kriminaliteit aanwakker soos wat hieronder aangetoon sal word. Dit is voorts onbevorderlik vir die skep van orde binne die verkeersadministrasie en breek respek vir wet en orde af. Dit is dus noodsaaklik om teen wil en dank die omvangryke probleem in groter diepte te ondersoek en toe te lig alhoewel dit net oppervlakkig gedoen kan word in die beskikbare ruimte daarvoor.

Die RSA ondervind 'n onbeheerbare toename in die vervalsing en namaking van rybewyse. Daar is na rowwe skatting meer as 5.5 miljoen bestuurders vir die nagenoeg 5 miljoen selfaangedrewe voertuie in die RSA, terwyl daar slegs nagenoeg 4.5 miljoen sentraal geregistreeerde en bekende rybewyshouers is (Botha 1988 B), Bron (1988 A)). Rybewyse van alle persone wat op 30 Junie 1985 in besit was van, of geregtig was op identiteitsdokumente, moes hulle rybewyse op die Bevolkingsregister registreer en in die identiteitsdokumente vervat gehad het (Botha 1988 B).

Daar is bewerings dat die een miljoen vervalste en ander onwettige bestuurderslisensies in die RSA konserwatiewe beraamings weerspieël (Prinsloo (1983)). Dit is hoofsaaklik nie-blankes, maar veral Swartes wat by die dra van vervalste en ander onwettige rybewyse betrokke is (Botha (1978 A)). Padblokkades is in 1983 landwyd op groot skaal gereël vir die nagaan van die rybewyse van veral Swart voertuigbestuurders. Daar is gevind (Botha (1983 A, 1985 I)) dat groot persentasies

van die Swart voertuigbestuurders wie se rybewyse nagegaan is, in besit van vervalste of ander onwettige rybewyse was. Die statistiese berekening is dat daar 'n toename van tussen 6 000 en 12 000 vervalste en ander onwettige rybewyse gemiddeld per maand oor 11 jaar sedert 1972 in omloop gekom het terwyl die grootskaalse padblokkades van 1983 oor 'n periode van byvoorbeeld ses weke slegs aanleiding gegee het tot die identifisering op die pad van 153 vervalsings of namakings en 238 by wyse van latere navrae. Tussen 24 000 en 36 000 vervalste en ander onwettige rybewyse sal per maand opgespoor moet word indien die ewel deur wetstoepassing binne vyf jaar uitgewis moet word (Botha (1983 A, 1985 I)).

Die posisie is nie veel anders in die selfregerende gebiede, die onafhanklike state en die ander buurstate in Suider-Afrika nie, Bophuthatswana ingesluit.

Die rybewys moet dus 'n hoogs gesofistikeerde dokument met hoë sekerheidswaarde teen die vervalsing en namaking daarvan en goeie potensiaal vir die uitkenning van vervalsings en namakings (indien dit sou plaasvind), wees (Botha (1984 C)). Indien dit nie die geval is nie, sal die vervalsing en namaking van rybewyse voortduur of, indien 'n nuwe dokument ingestel word, van voor af kan begin. Die neue-effek van vervalsings en namakings is dat dit uitbuiters skatryk maak, welke rykdom in die ontwikkelende streke weer tot allerhande wanpraktyke aanleiding gee (kyk Hoofstuk 5.2.1.5 hieronder). Die rybewys moet ook volgens gesonder riglyne geadministreer en uitgereik word (Botha en Prinsloo (1984)). So 'n stelsel vir die RSA en Suider-Afrika is reeds ontwerp (Botha 1983 R, S, T, V, W, Y; 1984 J, K, L; 1988 B)).

5.1.3.1 Bevestiging deur onafhanklike ondersoeke na die rybewysprobleem

'n Onafhanklike ondersoek deur die Kommissie vir Administrasie (Potgieter (1986)) het die omvang van die probleem

van vervalste en ander onwettige rybewyse bevestig. Barit (1983), in sy studie vir 'n Magister Artium het ook onafhanklik tot dieselfde gevolgtrekking geraak.

5.1.4 Korrupsie

Korrupsie by die uitreiking van rybewyse word maklik in die RSA, die onafhanklike state, die selfregerende gebiede en in ander state in Suider-Afrika gepleeg. Die RSA ontkom ook nie aan hierdie probleem nie. Gevalle het byvoorbeeld voorgekom waar twee toetsbeamptes tot 250 rybewyse, hoofsaaklik kode 10- en 11-tipes, per dag uitgereik het, terwyl die algemene standaard 'n maksimum van 10 tot 14 toetse vir rybewyse (waarvan 60 persent nie suksesvol afgelê word nie) per beampte toelaat (Botha (1983 U)). Die daaglikse inkomste teen R10 tot R50 omkoopgeld per rybewys illustreer die aanloklikheid van korrupsie in hierdie gevalle (Botha (1984 C)). Voorstelle vir die bekamping van hierdie korrupsie is reeds gemaak (Botha (1983 U)) maar min vordering met die instelling van behoorlike teenmaatreëls is tot nog toe gemaak. In hierdie Hoofstuk word die aandag net op korrupsie gevestig sonder om dit verder toe te lig. Dit is egter 'n probleemgebied van die verkeersadministrasie en die moontlikheid van deelname deur die publiek deur die omkoop van toetsbeamptes breek ook in 'n groot mate die respek vir wet en orde op hierdie gebied af.

5.1.5 Regsdefaitisme

5.1.5.1 Regsdefaitisme in die RSA

Tussen 30 en 40 persent van vervolgings in die RSA word afgesluit op grond van die onopspoorbaarheid van die oortreder (kyk Hoofstuk 4.5.1). Miljoene rand aan boetegeld gaan so vir die staat, veral die plaaslike en provinsiale owerhede, verlore. Die koste verbonde aan die pogings om mense wat hulle nie aan die regsprosesse steur nie, op te spoor, beloop ook miljoene rande en vereis die onproduktiewe aan-

wending van ontsettend baie mannekrag wat aan ander noodsaaklike polisiëringsfunksies gewy kon gewees het.

5.1.5.2 Regsdefaitisme in die selfregerende gebiede

Die selfregerende gebiede en Suidwes-Afrika verkeer in hierdie verband in dieselfde bootjie as die RSA.

5.1.5.3 Regsdefaitisme in die TBVC-lande

Volgens Botha (1983 C, 1988 B) geld dieselfde posisie vir die TBVC-lande. Die sogenaamde sagte grense tussen die RSA en die TBVC-lande veroorsaak 'n groot vloed van verkeer oor en weer tussen die onderskeie Suider-Afrikaanse state. Vervolgings vir verkeersoortredings teen burgers van die een staat wat in 'n ander staat gepleeg word, word in die meeste gevalle deur daardie burgers geïgnoreer en dit lei tot groot administratiewe probleme. Die standpunt van 'n hooflanddros van 'n grensdorp oor regsdefaitisme deur inwoners van 'n onafhanklike staat voortspruitende uit verkeersoortredings in die RSA is in Hoofstuk 1.2 aangehaal, en is om die minste te sê, kommerwekkend en ontstellend. Die uitvoering van lasbriewe moet via diplomatieke kanale hanteer word en die vervolgings word in die meeste gevalle waar verkeersoortredings betrokke is, laat vaar. Die beleid in Transkei en Venda was egter al om verkeersoortreders van buite daardie lande te arresteer en aan te hou totdat hulle hulle boetes betaal het voordat diesulkes toegelaat is om die betrokke lande te verlaat. Dieselfde maatreëls geld egter nie in die RSA of ander onafhanklike state nie. Hierdie probleme maak 'n bespotting van die reg, veral in sekere dele van die RSA. Die publiek raak ook al hoe meer ingelig oor sulke probleme en dit bemoeilik sake verder.

5.2 'N ONTLEDING VAN DIE GEVOLGE VOORTSPRUITENDE UIT PROBLEME VAN DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA

5.2.1 Kriminologiese-, politieke- en verhoudingsimplikasies.

5.2.1.1 Padverkeersoortreders ontkom aan die regsproses

Die ontlooming van padverkeersoortreders aan die reg waar die oortredings in die ander land gepleeg is, is in die Suider-Afrikaanse konteks totaal onaanvaarbaar. Insgelyks is Transkei en Venda se vorige optredes van arrestasie van verkeersoortreders ook geheel en al onaanvaarbaar.

Die bestryding van regsdefaitisme onder verkeersoortreders van ander state deur hulle te arresteer in plaas van te dagvaar, is nie net onprakties nie maar totaal ontoepasbaar in sekere dele van die land. So 'n stap sal goeie grond vir wrywing tussen state verskaf en moet gevolglik sover as moontlik vermy en net vir die mees ernstige verkeersoortredings soos drink-en-bestuur ingespan word. Die betaling van boetes moet dus verkieslik op 'n alternatiewe dog doeltreffende wyse afgedwing kan word afgesien vanaf watter Suider-Afrikaanse staat 'n verkeersoortreder afkomstig is en waar hy die oortreding pleeg.

Regsdefaitisme wat bestaan uit die opsetlike minagting van die strafproses, breek die agting en respek vir reg, geregtigheid en die regsproses af.

5.2.1.2 Vraag na vervalsings en namaaksels onderhou 'n onwettige bedryf

Die vervalsings en namakings van rybewyse word hoofsaaklik deur nie-blankes (veral Swartmense) verkry en gedra. Groot bedrae geld word daarvoor betaal wat beteken dat groot waarde aan die verkryging van selfs vervalste en ander onwettige rybewysdokumentasie geheg word. Dit is onaanvaarbaar dat

amptelike dokumentasie van hierdie aard so maklik vervals of nagmaak kan word dat die vraag daarna 'n hele onwettige bedryf onderhou.

5.2.1.3 Die politieke gevolge van padblokkades

Padblokkades en arrestasies vir vervalste en ander onwettige rybewyse moet veral teen die Swartman gerig word aangesien dit hy is wat hoofsaaklik by die hou van vervalste en nagmaakte rybewyse betrokke is. Die negatiewe politieke implikasies vir die RSA binnelands onder Swartmense en internasionaal spreek vanself. Dit word vererger deur die feit dat hierdie aksies verskerp moet word soos in Hoofstuk 5.1.3.1 aangedui is.

5.2.1.4 Die werking van die Sentrale Padverkeersburo SPVB teen inwoners van die RSA

Die daarstelling van die SPVB vir die RSA sonder die daarstelling van soortgelyke fasiliteite vir die onafhanklike en buurstate kan verskeie problematiese gevolge inhou. Enersyds sal dit beteken dat die RSA-inwoner aan bepaalde dissiplinêre maatreëls onderwerp word, terwyl die burgers van die onafhanklike en buurstate dit in hulle lande en selfs wanneer hulle hulle in die RSA bevind, vryspring. Voorts sal dit moeilik wees om ex post facto teen burgers van onafhanklike en buurstate op te tree vir die oortredings en botsings wat hulle in die RSA begaan het. Dit is onregverdig en kan 'n groot bron van ontevredenheid onder RSA-burgers word. Die daarstelling van 'n padverkeersburo in elk van die onderskeie onafhanklike state en selfregerende gebiede met 'n ooreenkoms om wederkerig oor grense heen vervolgings vir verkeersoortredings af te dwing, sal 'n groot mate van welwillendheid skep en gelykheid voor die reg aan padgebruikers beklemtoon.

5.2.1.5 Onverdiende geldmakery

Die eenvoudige wyse waarop rybewyse nagmaak en vervals kan word, dien as aansporing vir diegene wat dit sou wou doen.

Dit gee ook aanleiding tot die ontstaan van geldmagnate wat op 'n oneerlike wyse vinnig geld maak en die publiek kan uitbuit. Hulle werk nie vir hulle geld en kan die rykdom nie hanteer nie. Dit lei tot korrupsie en afpersing op ander gebiede. Die kringloop word voltooi wanneer gewapende wagte aangestel word om die nuwe "magnate" teen veral hulle eie "kliënte" te beskerm (Botha (1983 C)). Die bedreiging vir die goeie orde deur sulke mafia-agtige optredes spreek vanself.

5.2.1.6 Minagting vir en by administrasie gekweek

Amptelike dokumentasie met sigwaarde soos identiteitsdokumente en rybewyse moet nie nagmaak of vervals kan word nie. As dit egter maklik vervals of nagmaak kan word, wek dit minagting vir administrasie en die neiging om verdere onwettighede te pleeg (Venter (1975)).

Indien korrupsie onbeheerd toegelaat word soos wat dit die afgelope jare ten opsigte van rybewysuitreikings plaasvind, dan kweek dit 'n korruptiewe korps amptenare wat eie belang hoër as pligte en administratiewe belang aanslaan. Dit werk weer afbrekend in op die openbare respek en agting vir administratiewe beheermaatreëls.

5.2.2 Sekere implikasies rakende rybewyse

5.2.2.1 Die opskorting en nie-erkenning van rybewyse

Die opskorting en nie-erkenning van rybewyse oor en weer tussen Suider-Afrikaanse state is onprakties, ontoepasbaar en 'n verdere spanningselement. 'n Rit tussen Pretoria en Messina noodsaak die herhaaldelike oorsteek van internasionale grense van verskeie state wat die voorafgaande stelling illustreer. Voorts is daar reeds talle voorbeelde waar howe rybewyse van burgers uit van die onafhanklike state opgeskort het, 'n kennisgewing van die opskorting aan daardie state

gestuur het, en daardie state nogtans voortgegaan het om die opskortings te misken deur die uitreiking van duplikaat-rybewyse sonder die opskortingsendossemente (Botha (1983 H, 1984 C))).

5.2.2.2 Bemoeiliking van oorlegpleging oor rybewysaangeleenthede

Oorlegpleging oor rybewysaangeleenthede word bemoeilik solank die rybewys deel van die identiteitsdokument/ bewysboek bly aangesien sulke oorlegpleging uiteraard die identiteitsdokument/bewysboek insluit. Die moontlikheid om rybewyse vir alle Suider-Afrikaanse state op een plek sentraal te vervaardig bly uitgesluit solank die rybewys deel van die identiteitsdokument/bewysboek is. State sal immers nie toelaat dat hulle identiteitsdokumente deur ander lande vervaardig word nie (Botha (1983 I, 1987 A)).

Die noodsaaklikheid om rybewyse sentraal te vervaardig, is wêreldwyd 'n vry algemeen aanvaarde beginsel. Die sentrale vervaardiging behoort te geskied aan die hand van 'n sentraal-gehoude rybewysregister van rybewyshouers. Die sentrale vervaardiging deur 'n gesamentlike onafhanklike agent vir alle Suid-Afrikaanse state blyk dus aangewese (Botha (1983 I)). Dit kan slegs bewerkstellig word indien die rybewys 'n afsonderlike dokument is en nie deel vorm van 'n identiteitsdokument/bewysboek nie.

5.2.2.3 Dra van rybewyse is problematies

Solank die rybewys deel van die identiteitsboek/bewysboek bly, bly dit ongewens om die dra van die rybewys verpligtend te maak. So 'n stap sal die dra van passe gelyk stel aan die dra van identiteitsdokumente met rybewyse aangesien dit die identiteitsdokument/bewysboek is wat gedra moet word en die bedoeling om die dra van die rybewys verpligtend te maak, daardeur afgewater sou word. Die verpligte dra van rybewyse moet gevolglik versigtig benader word solank die rybewyse deel van die identiteitsdokument/ bewysboek bly (Botha (1983 K, M)).

5.3 DIE DAARSTELLING VAN EIE PADVERKEERSBURO'S IN DIE TBVC-LANDE

5.3.1 Die TBVC-lande

5.3.1.1 Die besluit van die Multilaterale Ministersraad

Multilaterale beraadslagings tussen die RSA en die TBVC-lande het in 1983 'n tweede keer van die grond af gekom. Die Multilaterale Ministersraad bestaan uit ministers wat portefeuilles van gemeenskaplike belang in die onderskeie state hanteer. 'n Reeks multilaterale komitees wat bestaan uit departementshoofde enersyds en 'n ander reeks wat bestaan uit ander senior amptenare vorm 'n relatief omvattende stelsel van multilaterale skakeling en beraadslaging. Die Multilaterale Ministersraad het op 25 November 1983 besluit dat elk van die SATBVC-lande 'n eie padverkeersburo daar moet stel. Die RSA het aangedui dat die bloudrukke van die SPVB van die RSA tot die beskikking van die ander state gestel kan word en dat aktiewe bystand deur die WNNR in hierdie verband aan daardie state verleen sal word. 'n Beginselbesluit ten gunste van die daarstelling van 'n Internasionale Padverkeersburo vir Suider-Afrika is ook toe geneem (Botha (1984 I)).

5.3.1.2 Rybewysregisters

Die logiese wegspringplek vir die daarstelling van verkeersregisters vir elk van die onafhanklike state is die daarstelling van sentrale rybewysregisters. Hierdie taak is in Bophuthatswana reeds byna voltooi, in 'n redelike beplanningstadium in die Ciskei en vereis nog vele ondersoeke vir Transkei en Venda (Prinsloo (1987 A, B, C)).

5.3.1.3 Voertuig- en eienaarskapregisters

Die onderskeie TBVC-lande hanteer elkeen sy eie voertuigregistrasies op 'n geheel en al gedentraliseerde en ongere-

kenariseerde grondslag. Die rekenarisering van die voertuig-registrasies in die onafhanklike state is nog in die beplanningstadium (Prinsloo (1987 A, B, C)).

5.3.1.4 Verkeersoortredingsregisters

Die onderskeie TBVC-lande het in beginsel reeds die bloudrukke vir die standaardisering van vervolgingsprosesstukke wat in die RSA uitgevoer is, aanvaar. Die stelsels vir die rekenarisering van vervolgingsprosesse by plaaslike en provinsiale owerhede sal ook tot die beskikking van die TBVC-lande gestel word (Prinsloo (1987 A, B, C)).

5.3.1.5 Padbotsingsregisters

Ondersoek is ingestel na die bruikbaarheid van die nuwe botsingsverslagvorm wat in die RSA op 1 Januarie 1986 in gebruik geneem is, naamlik of dit sonder wysiging in die TBVC-lande in gebruik geneem kan word. Al die state het dit sonder wysiging aanvaar.

Die gerekenariseerde padbotsingsverwerkingstelsel vir plaaslike en provinsiale owerhede in die RSA word ook tot die beskikking van die onafhanklike state gestel. Venda het reeds die eerste staat in Afrika geword wat 'n sentrale padbotsingsregister bedryf en het botsingsverslae vanaf die 1985-verslagjaar op rekenaar geneem. Bophuthatswana is die tweede land wat dit aanpak (Prinsloo (1987 A, B, C)).

5.3.2 Die selfregerende state

Onderhandelings met die selfregerende state is reeds van stapel gestuur en sal die betrokke ondersoeke vir die daarstelling van die onderskeie registers in die loop van 1990 aangepak word.

5.4 'N INTERNASIONALE PADVERKEERSBURO VIR SUIDER-AFRIKA

Die Multilaterale Ministersraad het in sy besluit wat in Hoofstuk 5.3.1.1 hierbo behandel is, ook in beginsel tot die daarstelling van 'n Internasionale Padverkeersburo vir Suider-Afrika besluit (Botha (1983 I)).

Die WNNR het die taak ontvang om die ondersoek, daarstelling en moontlike bedryf van so 'n internasionale padverkeersburo te hanteer.

5.5 NOODSAAKLIKE STAPPE RAKENDE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUIDER-AFRIKA

Uit die besprekings in hierdie Hoofstuk is dit duidelik dat die verkeersadministrasie en die bestryding van verkeerskriminaliteit in Suider-Afrika veel te wense oorlaat. Dit is krities noodsaaklik dat die daarstelling van die padverkeersburo's van die RSA, die onafhanklike state en die selfregerende gebiede een van die hoogste prioriteite is. Voorts moet die rybewysprobleme ten opsigte van korrupsie by die toetsing en uitreiking van rybewyse sowel as die vervalsing en namaking van rybewyse behoorlik aangespreek word deur die algehele uitreiking van rybewyse met 'n uiters onvervalsbare en onnamaakbare rybewys aan die hand van gerekenariseerde inligting en die beste tegnologie op hierdie terrein. Die gerekenariseerde stelsel moet daarna alle nuwe rybewystoetse en uitreikings moniteer. Kriminaliteit rakende rybewyse moet dus ten alle koste hokgeslaan word.

Regsdefaitisme in Suider-Afrika ten opsigte van verkeerskriminaliteit en verkeerswetstoepassing moet aangespreek word aan die hand van inoverende benaderings tot die strafregpleging en die strafprosesregpleging sodat vervolgte verkeersoortreders nie aan die regsproses kan ontkom nie nieteenstaande die grense wat deur die staatregtelike bestel van Suider-Afrika bestaan nie. Voorstelle in hierdie verband sal in Hoofstukke 8 en 9 gemaak word.

Die dra van die rybewys sal verpligtend gemaak en afgedwing moet word. Voorstelle in hierdie verband sal in Hoofstuk 12 gemaak word.

Die daarstelling van 'n verkeersinligstelsel vir die RSA word in Hoofstuk 10 toegelig.

Opmerking: In Hoofstukke 3, 4 en 5 is die probleem van die verkeersadministrasie in die RSA, en in Suider-Afrika, gestel. Daaruit is dit duidelik dat daar te veel botsings plaasvind, vervolgings vir verkeersoortredings omslagtig bedryf word en ondoeltreffend is, en dat daar 'n ernstige probleem ten opsigte van oorgrensverkeer bestaan. Die publiek het klaarblyklik hierdie probleme agtergekom en buit die toedrag van sake uit, veral deur hulle dikwels nie aan vervolgings vir verkeersoortredings te steur nie. Dit is dus nou nodig om verkeerskriminaliteit te ontleed en te probeer verklaar. Alvorens na moontlike oplossings vir die hantering van die probleem gekyk kan word. Dit word in Hoofstuk 6 aangepak.

HOOFSTUK 6

VERKEERSKRIMINALITEIT: 'N MOONTLIKE VERKLARENDE MODEL

BLADSY

6.1	DEFINISIE EN BESPREKING VAN VERKEERSKRIMINOLOGIE	179
6.1.1	Die misdaad	179
6.1.2	"Gemeenskapsmisdaad" as 'n nuwe begrip	183
6.1.3	Die Verkeersmisdadiger	185
6.2	MISDAADVEROORSAKINGSTEORIEË EN 'N VERKLARINGSTEORIE VIR VERKEERSKRIMINALITEIT	187
6.2.1	Inleiding	187
6.2.2	Gemeenskapsmisdadigheid ten opsigte van die padreëls moet verklaar word	191
6.2.3	Die differensiële assosiasieteorie	193
6.2.4	Toepassing van die differensiële assosiasieteorie op gemeenskapsmisdadigheid	196
6.2.5	"White collar crime"	198
6.2.5.1	Beskrywing van "white collar crime"	198
6.2.5.2	Evaluering van "white collar crime"	199
6.2.6	'n Vergelyking van "white collar crime" met verkeers-oortredings	200
6.2.6.1	Die oortredings is misdaad	202
6.2.6.2	Dit verskil gewoonlik van die gewone oortreding ten opsigte van opsetbewussyn	203
6.2.6.3	Gebrek aan erkenning van misdadigheid deur die pleger	204
6.2.6.4	Gebrek aan erkenning van misdadigheid deur die gemeenskap	204
6.2.6.5	Deelname van gemeenskap	205
6.2.6.6	Kondonering van of ongeërgdheid by die gemeenskap oor deelname	205

6.2.6.7	Rasionalisering deur die gemeenskap vir deelname	206
6.2.6.8	Gebrek aan erkenning van misdadigheid deur kriminoloë	206
6.2.6.9	Verband met die moderne gemeenskap	207
6.2.6.10	Nuwe-soortige oortreders	208
6.2.6.11	Die oortredings word oorverteenvoordig of is getal- ryk in die gemeenskap	209
6.2.6.12	Die oortredings is wydverspreid	210
6.2.6.13	Die oortredings het 'n hoë sosiale koste	210
6.2.6.14	Die oortredings is gewoonlik in stryd met " <i>mores</i> "	211
6.2.6.15	Die " <i>reg in aksie</i> " ten opsigte van die oortredings is stadig, ondoeltreffend en hoogs diskriminerend	212
6.2.6.16	Getalle-omvang van die oortredings dwing the reg- stelsel om oortredings op 'n ander wyse te bereg as volgens die tradisionele straf- en strafprosesreg	213
6.2.6.17	Die oortredings word in 'n groot mate administratief- regtelik hanteer	214
6.2.6.18	Swakheid of onmagtigheid van die slagoffer van die oortredings	215
6.2.6.19	Die trefwydte en vlak van afdwinging van die oortredings word dikwels deur die " <i>white collar criminals</i> " self bepaal of beïnvloed	216
6.2.6.20	Die oortredings word in die loop van besigheid gepleeg	217
6.2.6.21	Die oortredings word in 'n werksverband gepleeg - maar ook buite werksverband	218
6.2.6.22	Hoë status of posisie van die oortreder	219
6.2.6.23	Die oortredings kan 'n noodsaaklike besigheids- aktiwiteit behels	224
6.2.6.24	Verbysterende gevolge en bedrae kan by enkele oortredings betrokke wees	226
6.2.6.25	Die oortredings behels 'n ekonomiese gemene deler ten opsigte van die doel daarvan	227
6.2.7	Is verkeersoortredings " <i>white collar crime</i> " of " <i>gemeenskapsmisdad</i> "	228

6.3	DIE BERECHTINGSPROSES TEN OPSIGTE VAN VERKEERSOORTREDINGS	231
6.3.1	Inleiding	231
6.3.2	Die groot getalle vervolgings vir verkeersoortredings en nuwe beregtingstelsels	232
6.3.2.1	Oorsese ontwikkeling	232
6.3.2.2	Die Republiek van Suid-Afrika	234
6.3.2.3	Evaluering	235
6.3.3	Nuwe-soortige strawwe vir verkeersoortredings	236
6.3.3.1	Inleiding	236
6.3.3.2	Die Republiek van Suid-Afrika	238
6.3.4	Nuwe houdings oor verkeersreg ontwikkel	240
6.3.4.1	Inleiding	240
6.3.4.2	Die houding teenoor die verkeersreg en die Republiek van Suid-Afrika	241
6.3.4.3	Evaluering	242
6.4	SLOTSOM	243

HOOFSTUK 6

VERKEERSKRIMINALITEIT: 'N MOONTLIKE VERKLARENDE MODEL

6.1 DEFINISIE EN BESPREKING VAN VERKEERSKRIMINOLOGIE

Van der Walt et al (1982: 22) beskryf die vakgebied van die Kriminologie as 'n studie van misdaad, die misdadiger, die slagoffer en die beregting van die misdaad.

Die verkeerskriminologie word dus die studie van die verkeers-oortreding, die verkeersoortreder, die verkeerslagoffer en die beregting van verkeersoortredings. Die belang van hierdie vakgebied is duidelik uit die vervolgingstatistiek genoem in Hoofstuk 4 naamlik dat 70 persent van alle strafsake in die laerhof verkeersake is. Die verkeerssituasie neem die meeste lewens, veroorsaak die meeste verminkings en beserings en het die hoogste bedrag skadeverooraking van enige aksie waarby die mens betrokke is en nie aan natuurlike oorsake gewyt kan word nie. Dit is in 'n groot mate in Hoofstukke 2 en 3 behandel.

Die verkeerslagoffer word nie by hierdie studie betrek nie alhoewel in Hoofstukke 6.2.6.18 na hom verwys word. Die ontleding van die verkeersmisdadigheid die betrokkenheid van die gemeenskap by 'n verkeersmisdadigheid, die verkeersmisdadiger en die beregting van verkeersake is egter van groot belang by hierdie studie en moet uit 'n kriminologiese oogpunt ontleed word. Die daarstelling van 'n teorie vir die verklaring van verkeerskriminaliteit is daarom van groot belang ten einde die belangrikheid van die probleme en die doelmatigheid van die voorgestelde oplossings, soos dit in die voorafgaande hoofstukke bespreek is, te kan evalueer. Hierdie Hoofstuk word aan al hierdie onderwerpe gewy.

6.1.1 Die misdaad

Van der Walt et al (1982: 31 en 32) beskryf misdaad as die skending van fundamentele maatskaplike verhoudinge waarvan

hulle agt onderskei nl. (a) familiële-, (b) ekonomiese-, (c) religieuse-, (d) seksuele-, (e) politieke-, (f) openbare gesags-, (g) gemeenskaps- en (h) tussenpersoonsverhoudinge.

Conradie (1984: 15) maak hierdie klassifikasie ook op die verkeerskriminologie van toepassing. Hy maak egter 'n onderskeid tussen verkeersmisdade aan die een kant, en verkeersoortredings en padbotsings aan die ander kant, 'n onderskeid wat Venter (1975) as meer en minder ernstige verkeersoortredings definieer (kyk hoofstuk 1).

Conradie (1984: 16 en 17) aanvaar die veertien klasse verkeersoortredings wat die Regering goedgekeur het as registreerbare verkeersoortredings op die Sentrale Verkeersoortredingsregister as verkeersmisdade (Regeringsbesluit (1980)). Hulle is, volgens die tipe verhoudingskendingkategorieë deur Conradie geklassifiseer, die volgende:-

(a) Tussenpersoonsverkeersmisdade

- (i) Roekelose bestuur.
- (ii) Nalatige bestuur.
- (iii) Onbedagsame bestuur.
- (iv) Strafbare manslag (uit 'n padverkeersvoorval).
- (v) Versuim om stil te hou na 'n botsing.
- (vi) Versuim om voorkeur aan voetgangers by 'n kruising te gee.
- (vii) Verbysteeek by voetgangerkruising.

(b) Gesagsverkeersmisdade

- (i) Oorskry spoedgrens met meer as 20km/h.
- (ii) Bestuur sonder 'n geldige rybewys.
- (iii) Versuim om verkeerstekens te gehoorsaam.
- (iv) Verbysteeek in stryd met die padverkeerswetgewing.
- (v) Versuim om behoorlike bestuurserine te gee.

- (vi) Bestuur onder die invloed van sterk drank.
- (vii) Bestuur met 'n bloed-alkoholkonsentrasie hoër as 0,08g/100 ml bloed.

Groot en ernstige kritiek kan op kriminologiese beginsels ingebring word teen die verslag (Interdepartementele Verslag (1980)) waarin slegs die 14 klasse verkeersoortredings as die registreerbare oortredings vir die betrokke Regeringsbesluit (1980) gemotiveer en daarna deur die Regering aanvaar is. Die lys is arbitrêr saamgestel sonder 'n wetenskaplike grondslag waarvolgens die oortredings gekies is. (Die skrywer is inderdaad 'n medeondertekenaar van die verslag en het aan die beraadslagings en ondersoeke deelgeneem. Hy het hierdie en ander kritiek tydens die beraadslagings gehuldig maar die meerderheidsbesluit aanvaar behalwe waar die minderheidstandpunt in die verslag uitgelig of as 'n alternatiewe aanbeveling gemaak word.)

Ernstige misdade wat die gesagsverhouding uitdaag, is byvoorbeeld nie by die lys ingesluit nie, soos regsverdeling, hinder van polisiebeampte in die uitvoering van sy pligte, versuim om opdrag van 'n polisiebeampte na te kom, ensovoorts. Daar is vele belangrike voorbeelde, ook wat die tussen-persoonsverhoudings skend. Die prosedure vir die verskaffing van inligting oor verkeersoortredings wat die Regering goedgekeur het (Regeringsbesluit (1980; 1981)) en die Padverkeerswetsontwerp (1988) maak dit egter moontlik dat afskrifte van alle vervolgingsprosesstukke in verkeersake na die Sentrale Padverkeersburo gestuur en daar aangeteken kan word. Die lys registreerbare oortredings wat teen individue gehou mag word, sal dan uit die aangetekende oortredings teen 'n persoon se naam getrek kan word, terwyl die lys registreerbare oortredings van tyd tot tyd gewysig sou kon word (kyk verder Hoofstuk 7).

Die kritiek word beklemtoon deur die feit dat dit onlogies en onwetenskaplik is dat byvoorbeeld een of twee spoedoortredings

van 21 km/h bo die perk van 100km/h gewig teen 'n persoon sal dra, terwyl tien oortredings van die hinder van 'n polisie-beampte in die uitvoering van sy pligte, voertuigoorlading met dubbeld die toelaatbare wag, verskaffing van vals inligting, verswyging van onaanvaarbare siektetoestande, minagting van die hof vir versuim om op 'n dagvaarding in 'n verkeersaak in die hof te verskyn, bestuur van voertuig met gladde bande, ensovoorts, nie teen 'n ander verkeersoortreder sou tel indien die bogenoemde lys aanvaar sou word nie.

Die Nasionale Vervoerbeleidstudie het dan ook vir die doeleindes van die aanbevelings vir 'n sogenaamde padvrag- en passasiersvervoer kwaliteitskontrolestelsel die 14 registreerbare verkeersoortredings geïgnoreer en aanvaar dat kennis geneem sal word van alle geregistreeerde verkeersoortredings. Die Regering het die aanbevelings van die Nasionale Vervoerbeleidstudie reeds in beginsel aanvaar deur die publiserings van 'n Witskrif (1987).

Ooreenkomstig die aanbevelings van die Nasionale Vervoerbeleidstudie sal padvervoerpermitte wat ingevolge die Padvervoerwet, 1977, uitgereik word, gedereguleer word en vervang word met 'n stelsel waar;

- voertuigbestuurderbeoordeling kan plaasvind aan die hand van, onder andere, bestuurdergeoriënteerde verkeersoortredings wat teen die naam van die bestuurder aangeteken word,
- voertuig- en eienaarbeoordeling kan plaasvind aan die hand van, onder andere, voertuiggeoriënteerde verkeersoortredings soos voertuigdefekte wat die padwaardigheidsertifikaat van 'n voertuig in gedrang sal bring en wat teen die bestuurder en operateur in ag geneem sal word; en
- operateurbeoordeling kan plaasvind aan die hand van, onder andere, operateurgeoriënteerde verkeersoortredings wat teen die operateur, die eienaar en die bestuurder aangeteken word, byvoorbeeld oorlading van voertuie, voertuigdefekte,

gebrek aan beheer oor voertuigbestuurders wat lang verkeersrekords opbou ensovoorts.

Daar is egter bepaalde implementeringsprobleme wat uitgestryk moet word (Botha (1986 M)).

6.1.2 "Gemeenskapsmisdaad" as 'n nuwe begrip

Verkeerswette word in belang van die gemeenskap gemaak (Oosthuizen (1975: 1)). Sekere verkeersoortredings word as misdade deur die gemeenskap aanvaar en ander nie, maar die strafsanksie maak alle verkeersoortredings misdade en alle verkeersoortreders misdadigers (Venter (1975: 50), Du Plessis (1981)). Die probleem vir die polisie in sulke gevalle is juis dat die betrokke wetgewing "*affect the everyday activities of law abiding citizens*" (Vetter en Silverman (1986: 439)).

Conradie (1984: 17) sê egter: "*Normaalweg word die verkeersoortreder nie deur die gemeenskap as 'n misdadiger beskou nie.*" Hierdie sinsnede is betekenisvol vir die verklaring van 'n groot deel van die problematiek van die verkeersadministrasie soos in Hoofstuk 1 ter inleiding uitgewys is en dit is ook problematies vir die verkeerskriminologie om te verklaar naamlik:

- die gemeenskap beoordeel die vereiste vir die nakoming van die verkeersvoorskrifte subjektief van dag tot dag en na gelang van die heersende omstandighede of gevolge, en van individu tot individu anders;
- elke lid van die gemeenskap is 'n potensiële verkeersoortreder (Venter (1975)).

Fisher en Reeder (1974: 21) skryf: "*To control the actions, attitudes, and habits of human beings who operate motor vehicles requires application of the principles of psychology - the study of the human mind How can we make people conform to the laws of civilized society? The difference, however, lies in the fact that here we are not seeking to*

compel virtuous conduct on the part of the occasional criminal in our midst who willfully and intentionally sets about to harm his fellow man in person and property. The traffic problem brought us squarely into contact with all members of society, and we found the "human element" was the fundamental, basic key to the problem" (eie beklemtoning).

Op die gebied van die Verkeerskriminologie vind ons dus dat anders as by die tradisioneel verwerplike verhoudingskendings soos moord, roof, verkragting, ensovoorts, die (verkeers-) verhoudingskendings soms verwerplik is en soms nie, en andersyds dieselfde verhoudingskendings dikwels nie as skendings deur die publiek aanvaar word nie. In die laasgenoemde verband is dit moeilik denkbaar dat, in die afwesigheid van bepaalde toepaslike sielkundige afwykings, 'n moordenaar homself nie as 'n moordenaar of doodslaner sien nie. Daarteenoor sal 'n dronk persoon dikwels (daaglik?) dronkbestuur afkeur, ontken dat hy dronk is en self sy motor bestuur of probeer bestuur, al is dit met die rasionalisering dat hy nie *"te dronk is om te bestuur nie"* (Botha (1981 C)).

Hierdie tendens is teenwoordig by sowel die sogenaamde ernstiger as minder ernstige verkeersoortredings en is te wyte aan die feit dat die algemene lede van die gemeenskap hulleself nie as misdadigers sien nie. Dit is twyfelagtig of die oorsakeling na administratiewe beregting in die geval van die sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings en die behoud van die meer ernstige verkeersoortredings vir die strafproses-reg die posisie enigsins sal verander. Dit word aan die hand gedoen dat administratiewe beregting op sigself dus in hierdie verband nie 'n oplossing is nie aangesien die gemiddelde persoon reeds sommige verkeersoortredings as kriminele oortredings beskou (Venter (1975: 130)).

Die verkeersoortreding kan met reg (soos sekerlik ook ander oortredings van algemene gemeenskapsvoorskrifte byvoorbeeld, rakende inkomstebelasting, sensus en statistiek, ens.) daarop

aanspraak maak dat die vakgebied van die Kriminologie, misdaad sal onderskei van wat as "gemeenskapsmisdaad" beskryf kan word, sodat gemeenskapsoortredings as 'n tweede afsonderlike en onderskeibare onderafdeling geklassifiseer sal kan word.

'n Definisie vir "gemeenskapsmisdaad" sal dus geformuleer word na 'n bespreking van die kenmerke van verkeersoortredings en moontlik toepaslike verklaringsteorieë (kyk Hoofstuk 6.2.8).

6.1.3 Die Verkeersmisdadiger

Die verkeersoortreder begaan uiteraard die vergrype teen die voorskrifte waardeur die gemeenskapsmisdade geskep is. Hy kan enigeen van die gemeenskap wees omdat *"byna alle bestuurders verkeerswette op een of ander tydstip oortree"* (Venter (1975: 150)).

Nie alle skrywers, insluitende kriminoloë is so eerlik en erkentlik nie. Intendeel, ook hulle is bloot menslik met verdedigingsmeganismes soos rasionalisasie, projeksie ens. as gekyk word na aanhalings (Van der Walt et al (1983: 194)) van verskeie skrywers soos Kriefman en Willet:

"Kriefman ... sê die verkeersoortreder is "a thoroughly respectable individual who, without intending to, commits a minor traffic offence, an offence which by no stretch of the imagination can be called criminal" (eie onderstreping).

Hierteenoor staan ... Willet ... *"Serious motoring offenders are not a random cross-section of the motoring public, but are most often young males riding motor cycles who are employed in manual occupations and who are more criminal, in terms of previous convictions for non-motoring offences, than the population as a whole."*

Volgens Cloete (1984 A: 29) speel die gewone individueel-menslike faktore teenoor omringende milieufaktore in 'n be-

paalde situasie die belangrikste rol by die veroorsaking van verkeersmisdade. Hy toon ook 'n bykomende getal faktore by die veroorsaking van motorbotsings aan.

Venter (1975: 150) onderskei tussen onopsetlike, nalatige en opsetlike verkeersoortreders.

Gemeenskapsmisdade het die gevolg dat die toepassing van die toepaslike voorskrifte egter beslissend is vir die omvang van gemeenskapsmisdadigheid, die aantal gemeenskapsmisdadigers en die subjektiewe beeld wat die gemeenskapslid het van sy kans om 'n oortreding te pleeg en daarmee weg te kom.

Dit is uit voorafgaande Hoofstukke, veral Hoofstuk 4, duidelik dat die infrastruktuur vir die toepassing van die algemene padreëls onvoldoende is en dat die nakoming van daardie reëls nie na behore aangemoedig kan word nie. Dit is uitsonderlik om vir 'n bewegingsverkeersoortreding betrap te word as vervolgings vir een uit vierduisend bewegingsoortredings ingestel word en twee uit vyf vervolgte verkeersoortreders hulle nie aan die regsproses teen hulle steur nie en daarmee wegkom soos in Hoofstuk 4 uitgewys is.

Mattie en Kraay (1977: 357) skryf: *"Het totale effek, uitgedrukt in het rijgedrag, is een vrij ingewikkeld produkt van ... vier subjektieve waarden. Dit betekent dat als één van deze subjektieve waarden nul is, het produkt nagenoeg ook nul is."* Die vier subjektiewe waardes wat hulle noem, is;

- (a) *"de kans op aanhouding bij het overtreden ..."*;
- (b) *"de kans op vervolging na aanhouding"*;
- (c) *"de kans op veroordeling na vervolging ..."*; en
- (d) *"de te krijgen straf na de veroordeling..."*

Volgens Buikhuizen en Van Weringh (1966: 11) is die oorsake van *"verkeerskriminaliteit"* onder andere die volgende twee aspekte: *"de kans op heterdaad betrap te worden is gering;*

men ziet kans de in het uitzicht gestelde sanktie te ontduiken".

Buikhuizen en Van Wering het voor Mattie en Kraay reeds die sogenaamde "marginale automobilist, die ongevoelig is voor sankties en slechts door regelmatige kontrole-akties binne de perken van der wet kan worden gehouden" geïdentifiseer. Volgens hulle kan die "belang van regelmatige kontroles .. in het kader van bestrijding der verkeerskriminaliteit moeilik worden overschat."

Die voorstelle voortspruitende uit hierdie studie soos dit vervat is in veral Hoofstukke 8, 9, 11 en 12 het dan ook primêr ten doel om vier subjektiewe waardes van Mattie en Kraay wat hierbo aangehaal is, te versterk in die mate wat 'n goeie prosesregtelike infrastruktuur by magte sou wees om dit te doen in teenstelling met die opmerklieke onmagtigheid van die bestaande bedeling. Die voorstelle is gerig op die versterking van die vier subjektiewe waardes van elke motoris in die algemeen en die sogenaamde marginale motoris in die besonder ten einde nakoming van die algemene padreëls te bevorder en botsings so te beperk.

6.2 MISDAADVEROORSAKINGSTEORIEË EN 'N VERKLARINGSTEORIE VIR VERKEERSKRIMINALITEIT

6.2.1 Inleiding

Misdaadveroorsakingsteorieë is 'n belangrike faset van die kriminologie waardeur misdaad in sy totaliteitsbeeld bestudeer word. Dit lewer 'n bydrae op die suiwer wetenskaplike sowel as die toegepaste vlakke. Die toegepaste vlak behels die beheer en behandeling van misdaad wat net sinvol uitgevoer kan word indien voldoende kennis oor hoe en waarom misdaad ontstaan en bestaan, beskikbaar is. Die teoretiese kriminologie is dus 'n belangrike vereiste vir rigtinggewende navorsing en die fundamentele oriëntering van die dissipline (Cloete (1979: 1)).

Volgens Vetter en Silverman (1986: 235) dien teorieë oor die kriminologie drie doele naamlik

- (a) om die bestaande inligting oor die kriminologie in 'n samehangende en sistematiese raamwerk te plaas,
- (b) om 'n rasonale grondslag daar te stel vir aksies wat gerig is op die *"controlling, reducing, eliminating or preventing crime and delinquency"*, en
- (c) rigting vir verdere moontlike vrugbare navorsing te bepaal.

"Algemeen-geldende antwoorde waarom misdaad gepleeg word, is nie geredelik beskikbaar nie; daar bestaan nog nie 'n oorkoepelende verklaringsmodel waarmee met sekerheid voorspel kan word dat en waarom misdaad onder bepaalde omstandighede gepleeg sal word, aldan nie. Dié tekortkoming, sou dit een wees, is geleë in die feit dat menslike gedrag, dus ook misdaad, die gevolg van 'n ryke verskeidenheid veranderlikes en kombinasies van veranderlikes is. Die sistematiese soeke van die kriminologie na die oorsake van misdaad het as doel om 'n oorsaaklike verband tussen die veelheid van veranderlikes te vind sodat misdadigheid met 'n groter mate van akkuraatheid voorspel en verklaar kan word" (Cloete (1979: 1)).

Volgens Vetter en Silverman (1986) was daar die sogenaamde *"Classical School of Criminology"* wat min aandag aan die bepalende faktore (determinante) van kriminaliteit gegee het en eerder toegespits was op die hervorming van die strafreg en die administrasie van die reg. Die mens is nie meer as 'n marionet beskou, wie se toutjies deur bomenslike magte getrek is nie en wat rasoneel optree en verantwoordelik is vir sy dae.

Daarteenoor, volgens Vetter en Silverman, staan die *"Positivist School of Criminology"* wat die sogenaamde *"vrye wil"* van die mens bevraagteken en wat kriminaliteit sien as die gevolg van kragte wat buite die veld van menslike beheer val. Volgens hulle moet die aandag aan die individu eerder as die misdaad

gewy word en die oorsaak van die misdaad gesoek word binne en buite die oortreder. Die positiewistiese benadering betrek daarom die ekonomiese-, die genetiese-, die psigiatryse-, die sielkundige-, die sosiologiese- en die leerteorieë om enkele te noem.

Volgens Cloete (1979) het die teoretiese kriminologie, insoverre dit op die konsaliteitsaspek ingestel is, tot die hedendaagse benaderings ontwikkel uit:-

- Die klassieke rigtings, wat dateer uit die prekriminologiese tydperk. Dit was 'n kulminasie van die agtiende-eeuse humanitêre rasionalisme wat hoofsaaklik op die regstelsel en die strafreg toegespits was sonder besondere aandag aan misdaadveroorsoeking. Die uitgangspunt was dat die mens 'n vrye wil as 'n rasionele verantwoordelike wese het. Die neo-klassici het die sogenaamde "vrye-wil"-konsep bevraagteken en by implikasie 'n misdaadveroorsoekingsproses aanvaar.
- Die positivisme wat die aandag op die misdadiger gevestig het. Die uitgangspunt was dat die metafisiese beskouings en spekulasie oor misdaadveroorsoeking met 'n deterministiese benadering vervang moes word. Die klem het geval op biologiese eienskappe van die individu (soos fisiologiese aspekte, oorerwing ens.) en die inwerking van maatskaplike faktore op die individu. Veroorsakingsfaktore by die individu is tot vandag toe 'n belangrike komponent van misdaadveroorsoekingsteorieë.
- Die sosiologiese en sosialistiese rigtings waar die sosiologiese rigtings die samelewing as die vertrekpunt geneem het en die sosialistiese rigtings een samelewingsaspek, naamlik die ekonomie, as die belangrikste oorsaak van misdaad beklemtoon.

Hierdie en al die bogenoemde rigtings was egter eensydig in hulle beklemtonings. Hulle erken nie of nie genoeg nie dat die misdadiger as mens in 'n bepaalde milieu funksioneer en dat misdaad die gevolg is van die voortdurende wisselwerking tussen die individueel-menslike en die omringende milieu-faktore.

- Die individu-gerigte teorieë wat die klem plaas op die individueel-menslike faktore wat in samehang met die eksterne omgewingsfaktore 'n rol in misdaadveroorsaking kan speel. Cloete verdeel dit vir die onthalwe van gerief in medies-biologies-georiënteerde teorieë en persoonlikheids-georiënteerde teorieë. Die eerste beklemtoon voor- en nageboortelike faktore en faktore wat tydens geboorte ontwikkel. Die laasgenoemde beklemtoon die inherent menslike soos dit in die individuele persoonlikheid versinnebeeld is en kan onderverdeel word in die psigiatriese-, psigo-analitiese- en die psigologiese teorieë.
- Die omringende milieu-teorieë wat die rol van die omringende milieu waarin die individu funksioneer, beklemtoon. Hierdie teorieë is volgens Cloete talryk en vatbaar vir verskeie onderverdelings. Hy verkies 'n onderverdeling in die maatskaplike struktuurteorieë en die maatskaplike proses-teorieë.
- Die maatskaplike struktuurteorieë poog om 'n antwoord te gee op vrae soos of daar 'n verband tussen die misdaad en die maatskaplike sisteem is en dek teorieë soos die anomie-, ekologiese-, moderne konflik- en die kultuur, kultuurkonflik en subkultuurteorieë.
- Die maatskaplike proses-teorieë maak van maatskaplike prosesse gebruik om die veroorsaking van misdaad te verklaar. Die rol van die groep en die daaruit voortspruitende beïnvloeding word as van kardinale betekenis beskou. Die differensieële assosiasie-, beheersings- en etiketteringsteorieë word alhier ingedeel.

Volgens Vetter en Silverman (1986: 237) *"despite some modest accomplishments, we are still groping for answers about the causes or determinants of crime. But it seems abundantly clear that crime in general cannot be explained by any particular factor.... It is extremely doubtful that the many varied behaviours that count as crimes could all be explained by any single or simple theory"*.

"Increasingly, efforts to explain crime will be directed toward discovering what causes specific crimes." Dit sal egter nie kriminaliteit en sy probleme oplos nie, maar dit sal beleid beïnvloed en sosiale aanpassings van ondenkbare omvang tot gevolg kan hê.

6.2.2 Gemeenskapsmisdadigheid ten opsigte van die padreëls moet verklaar word

Uit was pas gesê is, is dit duidelik dat ons die gemeenskapsmisdadigheid ten opsigte van die algemene padreëls moet probeer verklaar aan die hand van 'n verklaringsmodel wat by die gevestigde kriminologiese beginsels inpas eerder as om te poog om misdaad in die algemeen te verklaar, of om die genoemde gemeenskapsmisdadigheid aan die hand van 'n gewaande oorkoepe-lende teorie van misdaadverklaring te probeer verklaar.

Die begrip *"gemeenskapsmisdaad"* is reeds in Hoofstuk 6.1.2 gemotiveer maar die begrip moet nog getoets en gedefinieer word. Verkeersoortredings as deel van gemeenskapsmisdaad moet ook verklaar word, veral teen die agtergrond van oortredings-geneigdheid deur die algemene publiek in die verkeersituasie eerder as ten opsigte van die spesifieke individuele verkeers-oortreder of oortreder van bepaalde tipes verkeersoortredings soos wat Booysen (1986) gepoog het om te doen. Die vraag is dus hoekom 'n gemeenskap in sy geheel oortredingsgeneigd raak, nie in die algemeen nie want dit sal 'n afsonderlike studie vereis, maar in die besonder ten opsigte van die algemene padreëls?

Dit is voorts waarskynlik nodig om te verstaan wat gemeenskapsmisdadigheid ten opsigte van die algemene padreëls veroorsaak ten einde die grondslag te vorm vir pogings om verklarings te verskaf vir misdadigheid ten opsigte van bepaalde verkeers-oortredings soos wat Booyens (1986) poog om te doen. Die werk van Booyens is in Hoofstuk 2 hierbo egter reeds as 'n mylpaal beskryf.

Algemene gemeenskapsbetrokkenheid by misdaad van 'n bepaalde soort soos die oortreding van die algemene padreëls impliseer die gemeenskap of maatskappy in die algemeen, eerder as die individuele lede van die gemeenskap. Verklaringsteorieë in hierdie verband pas dus nie by enige van die onderverdelings van Cloete (1979) in nie, behalwe by die omringende milieu-teorieë.

Baie kan gesê word ten gunste van die moontlike toepaslikheid van beide die maatskaplike struktuurteorieë en die maatskaplike proseteorieë. Die eersgenoemde sal in die Republiek van Suid-Afrika veral die staatkundige bestel en die etniese samestelling van die bevolking en verhoudingsfaktore betrek. Vele ander lande met klaarblyklik baie gunstige of gunstiger faktore in hierdie verband ondervind egter ook in meerdere of mindere mate gemeenskapsmisdadigheid ten opsigte van die algemene padreëls, wat die toepassing van maatskaplike struktuurteorieë minder aanloklik maak.

Die maatskaplike proseteorieë het opsigtelik 'n betrokkenheid by die aard van die probleem wat verklaar moet word, aangesien maatskaplike prosesse uiteraard betrokke is by gemeenskapsge-sindheid (al sou daar ook ander faktore kon wees).

Ondersoek van die maatskaplike proseteorieë toon dat die sogenaamde "*white collar crime*" van Sutherland, wat 'n uit-vloeiing van sy differensiële assosiasieteorie is, die enigste van die maatskaplike proseteorieë is wat geskik is om gemeenskapsmisdadigheid te verklaar. Deelnemers aan "*white collar*

crime" is per definisie onder andere wydsverspreid en omvangryk soos aangetoon sal word.

Daar sal vervolgens dan ook gekyk word na die differensiële assosiasieteorie, "*white collar crime*" en gemeenskapsmisdaad of "*folk crime*" soos dit genoem kan word.

6.2.3 Die differensiële assosiasieteorie

Die differensiële assosiasieteorie is geformuleer en ontwikkel deur Edwin H Sutherland (1883-1950). Vetter en Silverman (1986: 334) steun op verskeie skrywers en sê dat "*in the more than three decades since his death, there has been no new major theoretical contribution to the sociological study of adult crime*". Dit is waarskynlik die posisie rakende die maatskaplike proseteorieë in die besonder, alhoewel Sutherland baie belangrike werk gelewer het, maar Vetter en Silverman en hulle verwysingsbronne slaan Sutherland in die algemeen egter waarskynlik te hoog aan. Daar word volstaan met die stelling dat Sutherland van die belangrikste sosiologiese verklarings van misdaad geformuleer het.

Die teorie het oor 'n tydperk ontwikkel vanaf die publiserings van die eerste uitgawe van Sutherland se boek "*Criminology*" in 1924 tot die derde uitgawe van daardie boek in 1939 toe die teorie die eerste keer uitdruklik geformuleer is. Die finale formulering deur Sutherland het in 1947 geskied.

Volgens Vetter en Silverman (1986: 337) het Sutherland gepoog om 'n teorie oor kriminele gedrag te ontwikkel rondom die leerproses, interaksie (veral interaksie in die groep) en kommunikasie. Die begrip differensiële assosiasie vloei voort uit die begrip differensiële sosiale organisasie wat verskille in misdaadkoerse verklaar terwyl differensiële assosiasie self die proses waarvolgens individue misdadigers word, verklaar.

Volgens Sutherland word misdadige gedrag aangeleer. 'n Individu word misdadig ten gevolge van die faktor van hoeveel mense 'n voorskrif beskou as 'n reël wat nagekom moet word of nie

nagekom hoef te word nie. Misdad is in die gemeenskap gewortel en die gemeenskap is georganiseer in groepe wat vir en teen misdadige gedrag georganiseer is. In hierdie sin is die misdaadsyfer 'n aanduiding van die mate van differensiële groeporganisasie. Misdadige gedrag is dus die simptoom van sosiale disorganisasie en is aangeleer.

Sutherland se boek is na sy dood bygewerk en verwerk deur Cressey (Sutherland & Cressey (1978)). Die differensiële assosiasieteorie is deur Cressey onder die volgende nege stellings verdeel en saamgevat en Vetter en Silverman (1986: 337/8) se opmerkings word tuseen hakkies weergegee:

1. Kriminele gedrag is aangeleer - (Dit is nie aangebore nie).
2. Kriminele gedrag word aangeleer deur interaksie met ander persone in 'n proses van kommunikasie - (Die kommunikasie kan verbaal of simbolies (alle gebare ingesluit) wees.)
3. Kriminele gedrag word hoofsaaklik aangeleer binne intieme persoonlike groepe (onpersoonlike kommunikasiemiddele soos televisie en bioskoop word egter hierby ingesluit).
4. Die leerproses by kriminele gedrag sluit in (a) tegnieke van misdaadpleging, hetsy ingewikkeld, hetsy eenvoudig, en (b) oriëntering ten opsigte van motiewe, dryfvere, rasionalisering en houdings. (Dit behels dus misdaadmetodiek sowel as redes om daaraan deel te neem.)
5. Die oriëntasie ten opsigte van motiewe en dryfvere word bepaal deur die aanvaarbaarheid of onaanvaarbaarheid van die regsvoorskrifte (aanvaarbare regsvoorskrifte het navolging daarvan tot gevolg en onaanvaarbares nie).
6. Afwykende gedrag by 'n persoon word veroorsaak deur die groter onaanvaarbaarheid van regsvoorskrifte as die aanvaarbaarheid daarvan. (Hierdie stelling behels die hart van die differensiële assosiasieteorie - kriminele en anti-kriminele assosiasies is teenwerkende kragte en kriminele gedrag word veroorsaak deur blootstelling aan kriminele elemente en deur isolasie van anti-kriminele elemente).

7. Differensiële assosiasies kan in frekwensie, duur, prioriteit en intensiteit verskil. (Prioriteit bepaal die keusevlak en intensiteit word bepaal deur die voorrang of emosionele impak van die assosiasie. Dit is egter uiters moeilik om die onderskeie vier faktore te meet of te kwantifiseer.)
8. Die leerproses by kriminele gedrag deur assosiasie met kriminele en antikriminele assosiasies behels al die meganismes wat by ander leerprosesse betrokke is. (Die leerproses van kriminele gedrag teenoor nie-kriminele gedrag is dieselfde en is kompleks.)
9. Kriminele gedrag is 'n uitdrukking van algemene behoeftes en waardes maar word nie deur daardie algemene behoeftes en waardes verduidelik nie aangesien nie-kriminele gedrag 'n uitdrukking van dieselfde behoeftes en waardes is. (Die dief steel geld om geld te hê en die eerlike werker werk om geld te hê.)

Cressey het alle kritiek op die differensiële assosiasieteorie ontleed en tot die gevolgtrekking gekom dat die teorie nog nie bewys of weerlê is nie, hoofsaaklik omdat dit nie omskrewe genoeg is om dit aan streng empiriese toetsing te onderwerp nie. Die teorie verklaar egter kriminaliteit en die gedrag van die individu verstaanbaar.

Volgens Vetter en Silverman (1986: 341) lê die grootste waarde van die teorie daarin dat dit meer as enige ander teorie van die vakgebied, navorsing in kriminologie gestimuleer het en steeds stimuleer.

Die belang van die differensiële assosiasieteorie vir hierdie studie word deur Vold (1958) uitgelig waar hy wonder hoekom soveel motoriste soveel verkeersoortredings op paaie pleeg terwyl hulle andersins klaarblyklik normale wetsgehoorsame mense is. *"Careful study of how people acquire their automobile driving attitudes and behaviour might well be expected to support the differential association theory of misconduct".*

Hy gaan voort met die opmerking dat *"the normal learning process of normal people seems a much more realistic approach to this problem than any attempt to discover evidence of any individual deviance"*.

Dit is dus gepas om nou toepassings van die differensiële assosiasieteorie op gemeenskapsmisdaad na te gaan.

6.2.4 Toepassing van die differensiële assosiasieteorie op gemeenskapsmisdadigheid

Uit Hoofstuk 6.2.1 is dit duidelik dat die differensiële assosiasieteorie deel is van die groep teorieë wat daarop gerig is om kriminaliteit by die individu, soos beïnvloed deur die maatskaplike proses rondom die individu, te verklaar. Die teorie is dus nie gerig op die verklaring van algemene kriminaliteit van groepe of gemeenskappe of die gemeenskap in die algemeen nie alhoewel dit ook groepsassosiasie betrek.

Sutherland (1939) het self hierdie gaping agtergekom toe hy kriminaliteit in die besigheidsgemeenskap wou verklaar. Sy eerste probleem het gelê in die vraag of daardie kriminaliteit misdadig was of nie aangesien die *"white collar criminals"*, soos hy die besigheidsoortreders noem, *"are segregated administratively from other criminals, and largely as consequence of this are not regarded as real criminals by themselves, the general public, or the criminals"*. Hulle word ook nie maklik vervolg nie, al word die gepleegde handeling by wet verbied en al is dit tegnies deel van die strafreg. Hy brei die begrip misdaad tot onsteltenis van sy vakkollegas uit om *"white collar crime is real crime"* te verklaar *"in order to bring it within the scope of criminology"* (Carson (1970: 192)).

'n Ander probleem wat hy het, is om die betrokkenheid van die hele besigheidsgemeenskap, wat vry algemeen aan *"white collar crime"* deelneem, te verklaar. Hy sê *"white collar criminality ... is learned ... in direct and indirect association with*

those who already practice the behaviour, and that those who learn ... are segregated from frequent intimate contacts with law-abiding behaviour.... This may be called the process of differential association.... Those who become white collar criminals generally start their careers in good neighbourhoods and good homes, graduate from colleges with idealism, and with little selection on their part, get into particular business situations in which criminality is practically a folkway and are induced into that system of behaviour just as into any other folkway" (eie beklemtong).

Aubert (1952) sê die knoop lê in die metodologiese probleem om 'n presiese en psigologiese betekenisvolle kriterium vir groepsgebondenheid te bepaal. Ons moet nie die eienaardige motivering van die individu se afwyking van regsnorme soek nie aangesien ons die hipotese moet aanvaar dat die *"white collar criminal ... is usually no "genuine deviant". He is only apparently so, as long as his group and its norms are unknown. Leon Festinger has recently pointed out the fallacy of attributing deviant behaviour or opinions to an individual when his group affiliations are not adequately understood*

"We assume that white collar crimes are determined by social norms, accepted and enforced by groups and individuals with whom the individual identifies, groups which tend to acquire social support to the illegal activity."

Cressey en Ward (1969) behandel die twee vrae (of *"white collar crimes"* misdaad is en wat die groeps- of gemeenskapsrol is) as volg: *"By keeping open the question of whether violations are or are not crimes (despite the fact that they are designated as crimes on the statute books), and by establishing an inefficient enforcement machinery, "social peace" is maintained between the elected officials and the persons whose behaviour is being regulated. The government officials in power get the credit for attacking a serious social problem by means of criminal law legislation, but they also get credit for creating among the violators a feeling of harmlessness."*

Cressey haal ook die *"Report of the President's Commission (Part 1)"* oor die gemeenskap se rol in hierdie verband as volg aan: *"Crime is 'caused' by public tolerance of it, or reluctance or inability to take action against it. Corporate or business - 'white collar'-crime is closely associated with a widespread notion that, when making money is involved, anything goes."*

Sutherland was nie bewus dat hy 'n misdaadveroorsakingsteorie in die 1934-uitgawe van *"Criminology"* geformuleer het nie. Hy het 'n resensie van ene Henry McKay en van sy (Sutherland) se teorie van kriminele gedrag geles en dit met McKay bespreek. *"I assure you that I was surprised to learn that I had stated a general hypothesis regarding criminal behaviour"* (Vetter en Silverman (1986: 336)).

Dit is ook onwaarskynlik dat Sutherland, Aubert en Cressey gemeenskapsmisdaad pertinent in gedagte gehad het by hulle formulering van hulle respektiewelike aanhalings hierbo. Hulle het egter grootskaalse betrokkenheid van groeps- en gemeenskapsbeïnvloeding uitdruklik vermeld sonder die finale stap om *"folkways"* in die konteks wat Sutherland dit gebruik, gemeenskapsmisdaad te noem.

6.2.5 *"White collar crime"*

6.2.5.1 Beskrywing van *"white collar crime"*

Carson (1970: 193) stel dit onomwonde dat, nieteenstaande onenigheid oor definisies en terminologie, *"white collar crime"* 'n volwaardige plek van bespreking onder ander standaardhoofde in enige handboek oor die kriminologie inneem. Hy is ook tevrede met die neiging weg van 'n verklaringsteorie vir kriminaliteit in die algemeen ten gunste van verklaring van verskillende tipes oortredings. Carson (1970: 195) sê twee vrae word toenemend gevra en ondersoek.

Eerstens word toenemend oor verbodinge en sanksies gevra "*how and why they were enacted - and not just why they had been violated*" (Carson (1970: 195) waar hy Akers aanhaal)? Hierdie vrae verdien ernstige navorsing en die student van "*white collar crime*" kan nou geldiglik basiese definisies formuleer om gedrag in te sluit wat nie strydig is met die strafreg nie sonder 'n vrees vir 'n verwyte van vakgerigte kettery. Indien nodig kan hy verbode gedrag of regsvergrype as "*non-crime*" klassifiseer met die teoretiese regverdiging dat hy poog om die meewerkende faktore te isoleer deur dit buite die grense van die strafreg te hanteer en nieteenstaande die ooreenkomste met "*real crime*".

Tweedens word die vraag gevra hoekom, na die aanname van wetgewing wat strafbare oortredings skep, word sekere regsvergrype of oortredings as misdadig bekou en ander nie? Hierdie vraag bied net so 'n vrugbare potensiaal by die studie van "*white collar crime*".

Die elemente of eienskappe van "*white collar crime*" soos dit deur verskeie skrywers beskryf is, word in Hoofstuk 6.2.6 behandel.

6.2.5.2 Evaluering van "*white collar crime*"

"*White collar crime*" word in byna elke handboek oor die kriminologie bespreek sedert Sutherland dit in 1939 geformuleer het. Geen lys van eienskappe soos in Hoofstuk 6.2.6.1 tot 6.2.6.25 aangehaal is, kon egter gevind word nie en so 'n lys is vir doeleindes van hierdie studie saamgestel. Een of meer van die eienskappe wat genoem word, kan by 'n bepaalde "*white collar crime*" of tipe "*white collar crime*" aangetref word terwyl ander van die eienskappe weer afwesig mag wees.

Dit sou nie prakties wees om 'n definisie van "*white collar crime*" uit so 'n lang lys eienskappe, waarvan sommige soms van toepassing is en ander nie, te probeer saamstel nie.

Dit is egter duidelik dat die begrip "*white collar crime*" baie rekbaar en plooibaar gebruik word en in vele rigtings aanwending kan vind.

Kriminoloë poog klaarblyklik om vele moontlike toepasbare misdrywe as deel van "*white collar crime*" te verklaar. Dit verwring die begrip in alle rigtings en beroof dit van omskrewendheid. Vetter en Silverman (1986) gaan so ver om "*white collar crime*" 'n volledige ekonomiese oriëntasie te gee en ekonomiesgebonde misdrywe met "*white collar crime*" saam te gooi en te herdoop tot "*white collar/economic crime*".

Daar sal later in hierdie Hoofstuk gepoog word om "*gemeenskapsmisdaad*" as die algemeen verklaarbare model uit te lig en "*white collar crime*" as 'n afdeling van gemeenskapsmisdaad te hanteer.

6.2.6 'n Vergelyking van "*white collar crime*" met verkeersoortredings

Odendaal (1968), soos aangehaal in Hoofstuk 2.2 wys daarop dat kriminoloë die verkeerskriminologie in die algemeen vermy of verkies om hulle nie op daardie gebied te waag nie. Die feitlik algehele gebrek aan kriminologies georiënteerde ondersoek op die gebied getuig volgens hom daarvan.

Hy haal Hermann Mannheim (1964) aan waar Mannheim die verwyf van die gemeenskap bespreek dat die kriminologie die misdadiger pamperlang. Die twee uitsonderings is die sogenaamde "*white collar criminal*" en die verkeersoortreder waar die gemeenskap die kriminologie daarvan beskuldig dat daardie oortreder onnodig swaar en strafgerig benader word. Mannheim noem die twee tipes oortreders in een asem maar sien dit andersins nie onder dieselfde sambreel nie.

Ross (1960) bespreek die ooreenkoms tussen die eienskappe van "*white collar crimes*" and verkeersoortredings sonder om 'n volledige lys van eienskappe te probeer formuleer.

Aan die hand van die formulering van so 'n lys, aangevul deur Ross se standpunte, sal ooreenkomste tussen "*white collar crimes*" en verkeersoortredings nou uitgelig word. Toepaslike literatuur wat in Hoofstuk 2 aangehaal word, is egter op enkele uitsonderings na nie weer in hierdie Hoofstuk na verwys nie.

Die herhaaldelike verwysing na Ross (1960) gee aanleiding tot die vraag wie Ross is en hoe gesaghebbend hy is. Nadat hierdie studie uitgevoer is en Ross reeds aangehaal was, het Ross die Republiek van Suid-Afrika besoek en is hierdie Hoofstuk met hom bespreek. Sy curriculum vitae word dus nou verstrek.

Ross is tans professor van sosiologie en aan die Universiteit van New Mexico in die VSA. Dr J R Odendaal het op 24 Junie 1988 by die bekendstelling van Ross aan sy uitgelese gehoor in die auditorium van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad as volg na Ross verwys: "*In my view Professor Ross is the leading road safety sociologist in the world today.*"

Ross se akademiese loopbaan sluit verskeie poste aan universiteite in die VSA, die Catholic University of Lowain, België, die Centre of Socio-Legal Studies in Oxford, Engeland en in Finland in. Sy beroepsbelangstelling is in die sosiologie van die reg. Hy is die skrywer van verskeie boeke byvoorbeeld "*Detering the Drinking Driver*" en die redakteur van "*Law and Deviance*" en "*The Law and Police Quarterly*." Hy is ook die sekretaris van "*The Society for the Study of Social Problems*". Professor Ross se ou belangstelling in bydraes tot studies in die verkeersreg ten opsigte van die sosiologie en kriminologie het uitgeloop op die skryf van verskeie artikels.

Tydens bespreking met die skrywer het Ross die onderskeid tussen "*white collar crime*" en "*folk crime*" verduidelik. "*White collar crime*" is vir hom beperk tot die besigheids-gemeenskap maar "*folk crime*" is regdeur die hele breë gemeenskap betrokke en betrek alle lede.

Daar sal nou meer breedvoerig gekyk word na die eienskappe van "*white collar crime*" en na die vergelyking van die eienskappe van "*white collar crime*" en verkeersoortredings. In die proses sal herhaaldelik na Ross (1960) verwys word.

6.2.6.1 Die oortredings is misdaad

(a) "*White collar crime*"

Sutherland (1939) sê "*white collar crime is real crime*" soos in Hoofstuk 6.2.4 bespreek is. Dit is oortredings wat in strafhowe bereg kan word maar dit is ook oortredings wat in ander beregtingsforums bereg of beslis kan word soos "*administrative boards, bureaux or commissions*". "*Convictability rather than actual conviction should be the criterion of criminality.*" Die definisie van misdadigheid bly van krag al sou die oortreder sy magsposisie kon misbruik om 'n vervolging of verhoor vry te spring. Mededaderskap word ook by "*white collar crime*" ingesluit.

(Opmerking: Die sogenaamde "*dekriminalisering*" van parkeertipe verkeersoortredings word later in Hoofstuk 9 bespreek. In die lig van die beskrywing van "*white collar crime*" deur die vader van die begrip dat die "*beregting*" administratiewe beregting insluit, behoort streng gesproke nie van "*dekriminalisering*" gepraat te word nie, maar van "*administratiewe beregting*".)

(b) Verkeersoortredings

Verkeersoortredings is misdaad "*in both the legalistic school of criminology discussion and in the socio-legal tradition of Sutherland*" (Ross (1960)).

6.2.6.2 Dit verskil gewoonlik van die gewone oortreding ten opsigte van opsetbewussyn

(a) *"White collar crime"*

Ross (1960) haal Fisher aan waar Fisher in 1947 'n sogenaamde algemene persepsie aanhaal dat 'n verkeersoortreder nie as 'n *"criminal in the normal sense of the word"* beskou word nie al het hy 'n regsvoorskrif verbreek. *"The traffic offender differs from the average court defendant, both in character and with regard to state of mind."* Ross (1960) *"suggested many parallels between traffic law violators and those violations termed white collar crime by Sutherland"*. Hierdie ooreenkomste en ook verskille word nou in hierdie Hoofstuk meer volledig aangespreek.

Opsetbewussyn in die strafreg behels eerstens direkte en indirekte opset en opset by moontlikheidsbewussyn wat almal subjektief ten opsigte van die dader se ingesteldheid beoordeel word, of tweedens, skuld deur nalatigheid, 'n objektiewe beoordeling van die mate waaraan 'n persoon se optrede aan die optrede van die sogenaamde redelike man voldoen of nie daaraan voldoen nie. Misdrywe wat volgens Ross hierby betrokke is, is die sogenaamde malum in se-tipe misdrywe teenoor die absolute verbodinge wat sogenaamde malum prohibitum behels. Die laasgenoemde handeling vereis nie 'n vorm van skuld (mens rea) om misdadig te wees indien die absolute verbodiging oortree word nie.

"White collar crime" is veral by absolute verbodinge ter sprake maar dit wil nie sê dat een of ander vorm van skuld nie ook by bepaalde *"white collar crime"* vereis mag word nie.

(b) Verkeersoortredings

Hoewel verkeersoortredings soms mens rea in die vorm van opsetbewussyn of nalatigheid vereis, behels die meeste verkeersoortredings absolute verbiedings of gebiedings. *"In fact, mens rea would appear to be the exception, rather than the rule, in traffic law violations"* (Ross (1960)). *"The traffic offender differs from the average criminal court defendant ... with regard to state of mind"* (Fisher, aangehaal deur Ross (1960)). In Hoofstuk 2 is ook uitgewys dat 'n persoon nie willens by padbot-sings betrokke raak nie.

6.2.6.3 Gebrek aan erkenning van misdadigheid deur die pleger

(a) *"White collar crime"*

Sutherland (1939) skryf dat *"white collar criminals ... are not regarded as real criminals by themselves, the general public or criminologists."*

(b) Verkeersoortredings

Ross (1960) wys daarop dat die leiers in die gemeenskap, sonder om aan hulleself as misdadigers te dink, op 'n uitgebreide grondslag deelneem aan beide *"white collar crime"* en verkeersoortredings alhoewel die laasgenoemde nie net beperk is tot die leierskorps nie. Alle deelnemers aan padverkeer pleeg verkeersoortredings sonder dat hulle hulleself as noemenswaardige oortreders sien, soos reeds aangetoon is.

6.2.6.4 Gebrek aan erkenning van misdadigheid deur die gemeenskap

(a) *"White collar crime"*

Die aanhaling van Sutherland (1939) in Hoofstuk 6.2.6.3 (a) is ook hier van toepassing.

(b) Verkeersoortredings

"White collar crime" en verkeersoortredings "have in common the fact that they are ... not stigmatized by the public as criminal" (Ross (1960)).

6.2.6.5 Deelname van gemeenskap

(a) *"White collar crime"*

Aubert (1952) wys daarop dat *"There is usually no clear cut opposition between the white collar criminals and the general public, who are themselves often violating the same laws on a modest scale. The public has customarily a condoning, indifferent, or ambivalent attitude"*. Hierdie aanhaling bekragtig die lewensvatbaarheid vir 'n begrip van gemeenskapsmisdaad.

(b) Verkeersoortredings

Venter (1975) wys daarop dat alle motoriste verkeersoortreders is. Portelli (1986), self 'n vooraanstaande verkeersbeampte, probeer verkeerskriminaliteit as 'n begrip as volg te versag: *"As the majority of motorists are not criminals but normally are law abiding citizens they tend to react to apprehension by the Traffic Officers much the same as children getting caught doing a mischievous act by a parent - and they don't like it even if it is for their own good."*

6.2.6.6 Kondonering van of ongeërgdheid by die gemeenskap oor deelname

(a) *"White collar crime"*

Die aanhaling van Aubert (1952) in Hoofstuk 6.2.6.5 (a) is ook hier van toepassing.

(b) Verkeersoortredings

"White collar crime" en verkeersoortredings is beide misdadig maar *"both are ignored or condoned ... by the general public"* (Ross (1960)).

6.2.6.7 Rasionalisering deur die gemeenskap vir deelname

(a) *"White collar crime"*

Die gemeenskap misken dikwels nie net die kriminaliteit van *"white collar crime"* nie, neem nie net self daaraan deel of kondoneer dit nie net nie, maar regverdig ook dikwels die deelname daaraan. Aubert (1952) skryf dat dit nie 'n nuwe begrip is dat persone mekaar sosiale (en ander) ondersteuning by die pleging van misdaad of by mekaar se misdadighede gee nie. Wat die *"white collar criminal"* egter onderskei is dat *"his group often has an elaborate and widely accepted ideological rationalization for the offences"*. Die groep het dikwels groot sosiale aansien buite die sfeer van die kriminele aktiwiteit en kan self oor aansienlike ekonomiese en politieke inspraak beskik.

(b) Verkeersoortredings

Hierdie aangeleentheid is in Hoofstuk 6.1.2.3 toegelig en is getoon hoedat die gemeenskap die pleging van veral sekere verkeersoortredings regverdig en vervolgings daarvan veroordeel. Veral oortredings soos spoedoortredings is hierby betrokke.

6.2.6.8 Gebrek aan erkenning van misdadigheid deur kriminoloë

(a) *"White collar crime"*

Die aanhaling in Hoofstuk 6.2.6.2 (a) is ook hier van toepassing. Carson (1970) wys daarop dat *"white collar*

crime" sy vaste plek in handboeke oor die kriminologie inneem niesteenstaande dispute oor definisies en beskrywings. Niesteenstaande hierdie erkenning van die begrip "*white collar crime*" word bepaalde vergrype of klasse vergrype dikwels nie maklik as misdadig deur kriminoloë erken nie.

(b) Verkeersoortredings

"White collar crime" en verkeersoortredings is beide misdadig maar "*both are ignored or condoned by the criminological profession*" (Ross (1960)).

6.2.6.9 Verband met die moderne gemeenskap

(a) "*White collar crime*"

Volgens Aubert (1952): "*The laws against white collar crime ... are largely an outcome of the increased complexity of modern industrial society, a complexity which requires legal control of activities with long-range and often very indirectly damaging effects*". Carson (1970) beskryf fabriekswetgewing as een van die mees belangrike kategorieë "*white collar behaviour in an industrialised and highly differentiated society.*" Ross (1960) motiveer die noodsaaklikheid om alle oortredings van wette saam te groepeer waar daardie wette "*are introduced to regulate the novel kinds of behaviour that an increasingly advanced technology and an increasing division of labor generate.*"

(b) Verkeersoortredings

Verkeersoortredings is inderdaad nie die produk van die moderne gemeenskap soos algemeen gedink mag word nie. Portelli (1986) toon aan dat in Nineveh, Mesopotamië, argeoloë byvoorbeeld kleitablette met hiërogliewe ontdek

het wat reisigers langs paaie gewaarsku het dat die laat van 'n onbewaakte rytuig op die geplaveide pad verbode en 'n oortreding, strafbaar met die dood(!) was. Julius Ceasar het in 49 v.C. sekere voertuie op sekere paaie in Rome verbied. Hy het voorts die vervoer van goedere en goederevoertuie gedurende dagligure in Rome verbied.

Verkeersoortredings het in die moderne gemeenskap egter 'n baie omskrewe klas oortredings van groot omvang geword. *"In half a century the invention of the internal combustion engine has completely revolutionized the business of our criminal courts. Yet this revolution is generally ignored by the public and the professional sociologist - to a degree that really queers all criminal discussion"* (Wooton, aangehaal deur Ross (1960)). Ross (1960) beskryf dit as die *"novel kinds of behaviour that an increasingly advanced technology ... generate"*.

6.2.6.10 Nuwe-soortige oortreders

(a) *"White collar crime"*

In Hoofstuk 6.2.6.9 (a) is gesê dat die *"white collar crime"* 'n produk van die moderne gemeenskap is. Daaruit vloei dit ook voort dat die *"white collar criminal"* 'n nuwe geslag of nuwe soortige oortreder is, een wat *"differs from the average criminal court defendant, both in character and with regard to state of mind"* (Fisher, aangehaal deur Ross (1969)). Hierdie aanhaling slaan sterk op die verkeersoortreder wat vervolgens as vergelykbaar met, *"white collar criminal"* uitgewys word.

(b) Verkeersoortredings

Warren, aangehaal deur Ross (1960), toon aan dat tradisioneel in die strafhof vir geringer sake "*the drunk, the tramp, the petty thief, the masher, the assaulter, and persons generally of ill repute in the community*" verskyn het. Met die verskyning van die motorkar "*there began to arise the victim (sic) of an increased tempo of life: The age of speed. They were definitely not the type of person who either associated with the normal non-traffic defendant or of whom it could be said that they only understood the 'rod'82*". Saam met die motor kom dus 'n stortvloed nuwe wetgewing en 'n nuwe oortreder - beide nuut wat oortreding betref, en nuut wat tipe oortredende persoon betref naamlik die meer bevoorregte wat die voertuig kan bekostig of uit die voertuig 'n lewe maak (en dit is reeds in 1942 gesê!).

6.2.6.11 Die oortredings word oorverteenvoerdig of is getalryk in die gemeenskap

(a) "*White collar crime*"

Aubert (1952) sê dat "*white collar crimes are numerous*". Vetter en Silverman (1986: 143) sê "*white collar crime is a wide spread pattern of behaviour*"

(b) Verkeersoortredings

Ross (1960) vergelyk verkeersoortreding en "*white collar crime*" en beskryf die getalle-omvang van verkeersoortredings as "*overwhelming*". Die besprekings in Hoofstuk 2 het ook die groot omvang van verkeersoortredings uitgewys (40 biljoen bewegingsoortredings per jaar in die Republiek van Suid-Afrika). Ross skryf dat die getalle-omvang van

verkeersoortredings oorweldigend is wanneer dit met alle gerapporteerde oortredings vergelyk word "*and probably also surpasses the volume of white collar criminal activity which is given administrative treatment and thus is not included in statistics of reported crime*". Ross is dus nie seker wat die meeste voorkom nie: Verkeersoortredings of "*white collar crime*"?

6.2.6.12 Die oortredings is wydverspreid

(a) "*White collar crime*"

"*White collar crime*" is nie net groot in omvang nie, dit is ook wydverspreid (Ross (1960)). Dit is betrokke by alle beroepe (Sutherland (1939)). Die hele gemeenskap is dus betrokke by of word geraak deur "*white collar crime*".

(b) Verkeersoortredings

Waar daar pad is, en dit is landswyd in elke ontwikkelde en meer ontwikkelende land, is daar voertuie, en word daar verkeersoortredings van minder of meer ernstige aard gepleeg. Ook Ross (1960) bevestig dat verkeersoortredings "*widespread*" is.

6.2.6.13 Die oortredings het 'n hoë sosiale koste

(a) "*White collar crime*"

Sutherland (1939) self het die hoë sosiale koste van "*white collar crime*" geïdentifiseer toe hy aangetoon het dat die finansiële koste van "*white collar crime*" waarskynlik verskeie kere die finansiële koste beloop van alle "*werklike misdaad*" wat tradisioneel as problematies beskou is. Hy toon ook aan dat verbysterende

bedrae dikwels by enkele "*white collar crimes*" betrokke kan wees. Ook Ross (1960) toon aan dat hierdie tipe misdaad "*socially costly*" is. Vetter en Silverman (1986) haal 'n beraming van die jongste tipe "*white collar economic crime*", soos hy dit saamgooi, aan. Dit behels kredietkaartbedrog wat in die VSA in 1982 reeds glo meer as een biljoen dollars per jaar beloop het.

(b) Verkeersoortredings

In Hoofstuk 2 is gewys op die verband tussen padbotsings en verkeersoortredings. Alhoewel elke verkeersoortreding nie tot 'n padbotsing aanleiding gee nie, is verkeersoortredings by byna elke padbotsing betrokke en direk of indirek aanleidend daartoe. Padbotsings kos die gemeenskap biljoene rande per jaar. Verkeersoortredings het indirek dus 'n baie hoë sosiale koste.

6.2.6.14 Die oortredings is gewoonlik in stryd met "*mores*"

(a) "*White collar crime*"

Wette teen "*white collar crime are usually not in obvious and apparant harmony with the mores ... and in some areas there is not only a gap but a conflict between the laws and the mores or ideologies which are traditionally accepted*" (Aubert (1952)). Aubert toon aan dat die betrokke wetgewing die eise van die moderne en tegnologies ontwikkelende samelewing verteenwoordig. Dit behels 'n kompleksiteit waar bepaalde aktiwiteite beheer moet word.

Volgens Aubert "*a tie-in with the mores can only be established through public acceptance of relatively complicated means-end hypotheses from modern economic science. As long as these hypotheses have not become integrated parts of the individuals moral system there*

will be a gap between the letter of the law and the requirements of the informal norms of the daily interaction between the members of the society".

(b) Verkeersoortredings

Die algemene padreëls is dikwels duidelik in stryd met wat Jan-Alleman verlang. Hy hou nie van spoed- en ander beperkings nie maar moet daaraan voldoen. Ross (1960) verduidelik dat hierdie wil van die individu nog verder onderdruk word deurdat die verkeersvoorskrifte meestal absolute verbodings is en nie eers die wil of bedoeling van die verkeersoortreder tydens die oortreding, met enkele uitsonderings wat nie ter sprake is nie, in ag neem nie. Die verwydering tussen die wil van die publiek en die algemene verbod of gebieding word daardeur beklemtoon.

6.2.6.15 Die "*reg in aksie*" ten opsigte van die oortredings is stadig, ondoeltreffend en hoogs diskriminerend

(a) "*White collar crime*"

Aubert (1952) identifiseer dit as 'n bepaalde eienskap van "*white collar crimes*" dat "*the law in action is in this field characterised by slow, inefficient, and highly differential implementation more so than in other areas of the criminal law*". Dit kan veroorsaak word deur onvoldoende voorsorg vir die toepassing van 'n maatregel by die aanvaarding van die wetgewing daarvoor of "*the failing to solve obvious enforcement problems*". Dikwels is daar volgens Aubert 'n ware gaping tussen wetgewing en die toepasbaarheid daarvan. (Dit is moeilik om nie die perfekte toepassing van hierdie opmerkings op die algemene padreëls en die toepassing daarvan nie nou reeds aan te pak in plaas van om dit later in hierdie Hoofstuk aan te spreek nie!).

(b) Verkeersoortredings

Hierdie aangeleentheid is volledig genoeg in Hoofstuk 4 behandel. Die bespreking onder *"white collar crime"* pas verkeersoortredings soos 'n handskoen. Ook Ross (1960) sien dit so: *"The factors that distinguish traffic law violation from other crimes appear to have resulted in differential treatment for the traffic violator.... Because of the large numbers of offences committed, there has been a strain on traditional criminal procedures, resulting in new institutional forms. Because of the status of the offenders and their lack of criminal intent, there has arisen the necessity for new kinds of sanctions. Because of the dependence of traffic law on technology, there have developed new attitudes toward law"*. Hierdie aangeleenthede sal later in Hoofstuk 6.3 volledig behandel word.

In Hoofstuk 6.2.6.15 (a) is gewys op die rol van die wetgewer en die manipulasie van wetgewing en van wetstoepassing in hierdie verband. In die Republiek van Suid-Afrika het dit al byna onmoontlik geword om die algemene padreëls te wysig of aan te pas. 'n Wysiging kan tot vyf jaar of langer neem om deurgevoer te word. Noudat die Padverkeersordonnansies met die Padverkeerswet, Wetno. 29 van 1989 vervang word, sal dit waarskynlik beter gaan.

6.2.6.16 Getalle-omvang van die oortredings dwing the regstelsel om oortredings op 'n ander wyse te bereg as volgens die tradisionele straf- en strafprosesreg

(a) *"White collar crime"*

Ross (1960) skryf oor *"white collar crime"* *"because of the large numbers of offences committed, there has been*

strain on traditional criminal procedures, resulting in new institutional forms. Because of the status of the offenders and their lack of criminal intent, there has arisen the necessity of new kinds of sanctions."

Uit die aanhaling is dit duidelik dat alhoewel "*white collar criminals*" dikwels weens 'n verskeidenheid van faktore en invloede nie vervolgt word nie, hulle getalle-omvang nogtans so groot is dat die relatiewe getalle vervolgings wat wel paasvind, aanleiding gegee het en gee tot die wegbeweging van beregting aan die hand van die tradisionele stelsel ten gunste van nuwe of ander stelsels en prosedures.

(b) Verkeersoortredings

"With traffic prosecutions numbering in the millions, the need for judicial processing of these offences has exceeded the capacity of the traditional court system" (Ross (1960). Hierdie ontwikkelinge word in Hoofstuk 6.3 meer volledig toegelig.

6.2.6.17 Die oortredings word in 'n groot mate administratiefregtelik hanteer

(a) "*White collar crime*"

Ross (1960) wys daarop dat "*white collar crime*" hoofsaaklik administratiefregtelik hanteer word. Ook Sutherland (1939) het onder andere die oortreding wat administratiefregtelik hanteer word, as "*white collar crime*" geklassifiseer. Ross (1960) sê die grootskaalse administratiewe hantering van sulke sake "*constitutes a recognition of the impracticability of alternative methods of procedure*".

(b) Verkeersoortredings

Die afkoopboeteprosedure in die Republiek van Suid-Afrika is 'n goeie voorbeeld van die administratiefregtelike hantering van verkeersoortredings al word dit deur regslui gekontroleer. Dit is die onderwerp van voorstelle van verdere regshervorming wat in Hoofstuk 9 bespreek word. Ross (1960) skryf dat "*It would be extremely unlikely that a committee of the American Bar Association would recommend the use of such procedures in cases of petty theft or disorderly conduct as they do in the case of minor traffic infractions*".

6.2.6.18 Swakheid of onmagtigheid van die slagoffer van die oortredings

(a) "*White collar crime*"

Sutherland (1939) wys daarop dat die slagoffer van "*white collar crime*" meestal swak, onmagtig of ongeorganiseerd is. Die slagoffers is verbruikers, beleggers, aandeelhouders ens., met 'n tekort aan tegniese kennis en wat nie in staat is om hulleself te beskerm nie. Die slagoffer kan min regstellende of voorkomende maatreëls tref.

(b) Verkeersoortredings

Elke verkeersoortreding gee nie aanleiding tot 'n padbotsing nie maar by meer as 9 uit elke 10 padbotsings was 'n verkeersoortreding 'n meewerkende of aanleidende oorsaak soos in Hoofstuk 2 uitgewys is. Ongerief, skok en frustrasie is onder andere die effekte op die slagoffers van die verkeersoortredings waarby padbotsings nie betrokke is nie terwyl groot persoonlike leed, skade en selfs die dood die gevolge is wat

padbotsings vir slagoffers het. Die slagoffers is nie in staat om veel te doen om hulle lot vry te spring nie. Dikwels is slagoffers onskuldige passasiers. Hierdie slagoffers is geheel en al onmagtig en ongeorganiseerd en dit is twyfelagtig of hulle ooit in staat sal wees om iets aan hulle lot te doen.

6.2.6.19 Die trefwydte en vlak van afdwinging van die oortredings word dikwels deur die *"white collar criminals"* self bepaal of beïnvloed

(a) *"White collar crime"*

Sutherland (1939) skryf dat die status van die *"white collar criminal"* dikwels deurslaggewend by die omskrywing van die oortreding en die afdwinging daarvan is: *"Because of their social status they have a loud voice in determining what goes into statutes and how the criminal law as it affects themselves is implemented and administered."* Cressey en Ward (1969) is minder vleierend teenoor die rol van die wetgewer in hierdie verband (kyk Hoofstuk 6.2.4). Hulle haal ook Aubert (1952) aan wat aangetoon het dat *"the interpretation of white collar offences as 'crime' or 'not crime' depends in part upon political, economic and social conditions"*.

Sutherland (1939) haal die voorbeeld aan van wetgewing rakende suiwer kosse en medisyne wat tussen 1879 en 1906 'n totaal van 140 keer ingedien, maar gekelder is weens die belangrikheid van die persone wat daardeur getref sou word. Toe dit in 1906 aanvaar is, was dit in 'n baie afgewaterde vorm en dit kon nie na behore toegepas word nie weens druk deur dieselfde belangrike persone of kanale wat hulle gebruik het.

Sosiale status van die groep wat getref word, politieke en ekonomiese dienstigheid en sosiale omstandighede kan almal 'n rol speel by die omskrywing en afdwinging van die wetgewing waardeur "*white collar crime*" geskep word.

(b) Verkeersoortredings

Daar kan aanvaar word dat die hele gemeenskap ook padgebruikers is. Dit is die gemeenskap wat deur sy verteenwoordigers wette maak. Verkeerswetgewing raak die hele gemeenskap. Die wetgewer is traag om wetgewing wat die hele gemeenskap raak, ligtelik deur te voer en moet dus vooraf wyd konsulteer. Dit is 'n baie tydsame proses. Die Departement van Vervoer van die Republiek van Suid-Afrika het die Nasionale Vervoerbeleidstudie in die vroeë tagtigerjare van stapel gestuur en was verplig om met alle denkbare en ondenkbare betrokkenes te konsulteer oor 'n nuwe nasionale vervoerbeleid totdat die beleid uiteindelik in 1987 geformuleer (Witskrif (1987) en in wetgewing vervat is (Die Padverkeerswet, Wetno. 29 van 1989).

6.2.6.20 Die oortredings word in die loop van besigheid gepleeg

(a) "*White collar crime*"

Sutherland (1939) sê dat "*white collar crime*" word in 'n besigheid en 'n professie in die belang van die besigheid of professie of in belang van die oortreder self gepleeg. Dit behels gewoonlik 'n verbreking van 'n vertrouensposisie. Wanvoorstelling van batewaardes en misbruik of manupilasie van gesag is dikwels betrokke.

(b) Verkeersoortredings

In Hoofstuk 6.2.6.20 (a) is aangetoon dat hierdie element vereis die pleeg van die oortreding in die loop

van 'n besigheid of professie in belang van die besigheid of professie. Verkeersoortredings kan in sekere minder algemene gevalle hierby betrokke wees in die geval van vervoergeoriënteerde besighede byvoorbeeld oorlading van 'n voertuig. Hierdie element kan gevolglik op verkeersoortredings van toepassing wees. Verkeersoortredings gepleeg terwyl 'n persoon "aan diens" van punt A tot punt B reis in die loop van besigheid, word in Hoofstuk 6.2.6.21 (b) bespreek. Dit is egter meer algemeen dat verkeersoortredings deur Jan-Alleman gepleeg word, dit wil sê deur elke padgebruiker, of dit in die loop van besigheid is, aldan nie. Die pleeg van verkeersoortredings is dus baie meer algemeen en in die loop van alle padgebruik eerder as net in die loop van besigheid.

6.2.6.21 Die oortredings word in 'n werksverband gepleeg - maar ook buite werksverband

(a) *"White collar crime"*

Aubert (1952) haal Sutherland (1949) aan waar Sutherland *"white collar crime"* ook beskryf as *"a crime committed by a person of respectability and high social status in the course of his occupation"*. Hierdie beskrywing het baie kriminoloë soos Aubert groot klem laat plaas op die hoë sosiale status en eerbiedwaardigheid van die oortreders binne die besigheidsverband. Dit blyk egter asof die hoë status en eerbiedwaardigheid baie oorbeklemtoon word. Sutherland (1939) het self ook gesê *"white collar criminality is found in every occupation, as can be discovered in casual conversation with a representative of an occupation by asking him, 'what crooked practices are found in your occupation'"* (eie beklemtoning).

(b) Verkeersoortredings

Verkeersoortredings word in werksverband of buite werksverband gepleeg - voorbeelde binne werksverband behels verkeersoortredings gepleeg deur professionele voertuigbestuurders en afleweringslui, asook dié gepleeg op reis "*aan diens*" vanaf punt A na punt B ens. Dit word egter ook op 'n breër vlak gepleeg naamlik deur alle padgebruikers.

6.2.6.22 Hoë status of posisie van die oortreder

(a) "*White collar crime*"

Aubert (1952) haal die eienskap van 'n "*white collar criminal*" aan dat hy van hoë sosiale status is. Volgens Sutherland kom die "*white collar criminal*" uit die geledere van die besigheids- en professionele mense. (Dit is juis hierdie status en invloed wat hulle so belangrik maak om die wetgewing te beïnvloed, sê Sutherland (1939). Kyk egter ook Hoofstuk 6.2.6.21 (a) in hierdie verband.

(b) Verkeersoortredings

Persone van alle lae van die samelewing word motoriste, insluitende besigheids- en professionele mense, politici, ens. Ross (1960) het navorsing hieroor gedoen en gevind dat verkeersoortreders 'n hoër sosiale status as oortreders van ander strafregtelike oortredings gehad het, maar dat hulle nie 'n uitsluitlik "*white collar*"-groep vorm nie. Hy kom tot die gevolgtrekking dat verkeersoortreders dus nie streng gesproke "*white collar criminals*" volgens Sutherland se bedoeling is nie. "*However, their superiority in status to the stereotyped criminal may be partially responsible for the differential social and legal treatment that*

traffic law violators share with white collar criminals."

Ross is duidelik baie streng met sy beoordeling aangesien hy self die uitsondering van die bus- en vragmotorbestuurders by "*in die loop van besigheid*" as 'n deelsvoldoening aan die vereiste vir kwalifisering by "*white collar crime*" stel. Hy sien byvoorbeeld direkteure en bestuurslui van vervoerondernemings en wat ook verkeersoortredings pleeg, oor die hoof. Hulle kan duidelik van baie hoë sosiale status of invloedryke besigheidsmanne wees. Hulle kan ook mededaders wees wat byvoorbeeld oorlading aanstig of vereis.

Dit is juis hierdie kleiner groepe wat "*white collar criminals*" genoem kan word maar wat ook deel is van 'n ander geheel (verkeersoortreders) waar die geheel nie sekere eienskappe van "*white collar criminals*" deel nie, wat beoordeling uiters problematies maak. Dit bring ook verskille in interpretasie. Die lys van eienskappe in hierdie studie het daarom 'n fyn verdeling wat selfs onderskei tussen "*in die loop van besigheid*" en "*hoë status of posisie*" van die lid van die besigheid of professie. Dit akkommodeer beoordeling aan die einde van die lys beter.

'n Goeie aanduiding van die hoë sosiale status en posisie van die verkeersoortreder kan gekry word deur die onderwyspeil van veroordeelde verkeersoortreders ten opsigte van die sogenaamde ernstige verkeersoortredings (drink- en dronkbestuur, roekelose en nalatige bestuur en versuim om na 'n botsing stil te hou) te vergelyk met die onderwyspeil van alle aangetekende veroordeeldes. So 'n ontleding vir die RSA is vir doeleindes van hierdie studie uitgevoer en word in Tabelle 26 en 27 weergegee.

TABEL 26: ONDERWYSPEIL VAN VEROORDEELDES AAN DIE SOGENAAMDE ERNSTIGE VERKEERS-OORTREDINGS IN DIE RSA*

	Ongeletterd		Elementêr geletterd		Hoërskool opleiding		Gevorderde opleiding		Onbekend		Totaal
		%		%		%		%		%	
1977/78	2297	8.1	9860	34.6	15327	53.8	650	2.3	343	1.2	28477
78/79	2217	7.7	10305	35.9	15334	53.0	618	2.1	393	1.4	28947
79/80	1758	6.6	8557	32.4	15054	56.9	690	2.6	375	1.4	26444
80/81	3096	10.6	10525	36.0	14391	49.2	704	2.4	545	1.9	29261
81/82	2539	7.6	9924	29.6	16899	50.3	839	2.5	733	2.2	30934
82/83	2013	6.0	9842	29.3	20051	59.7	758	2.3	909	2.7	33573
83/84	**		**		**		**		**		**
84/85	2055	5.3	10002	25.6	25144	64.3	912	2.3	973	2.5	39086
85/86	1595	4.5	8385	23.6	27146	76.4	940	2.6	451	1.3	35517

* Verwerkings van jaarverslae van die Sentrale Statistiekdiens (1982, 1983, 1984, 1986 en 1987)

** Geen statistiek gepubliseer nie.

TABEL 27: ONDERWYSPEIL VAN VEROORDEELDES AAN ALLE AANGETEKENE MISDAAD VAN DIE RSA IN DIE LANDDROSHOWE*

	Ongeletterd		Elementêr geletterd		Hoërskool opleiding		Gevorderde opleiding		Onbekend		Totaal
		%		%		%		%		%	
1977/78	105755	31.3	163841	48.5	62944	18.6	2059	0.6	3036	0.9	337635
78/79	106944	29.8	179892	50.2	66428	18.5	1932	0.5	3303	0.9	358499
79/80	101675	28.3	179617	50.1	71481	19.9	1930	0.5	4016	1.1	358719
80/81	124697	33.4	173017	46.3	68982	18.5	2268	0.6	4681	1.2	373646
81/82	102504	27.4	179052	47.9	83545	23.4	2417	0.6	6051	1.6	373569
82/83	90807	23.6	185798	48.3	98316	25.6	1897	0.5	7679	2.0	384497
83/84	**		**		**		**		**		**
84/85	81301	20.7	185632	47.2	115991	29.5	1927	0.5	8539	2.2	393390
85/86	73885	19.8	174143	46.6	119817	32.0	1933	0.5	4202	1.1	373980

* Verwerkings van jaarverslae van die Sentrale Statistiekdiens (1982, 1983, 1984, 1986 en 1987)

** Geen statistiek gepubliseer nie.

In Tabelle 26 en 27 blyk dit dat in die 1977/78-verslagjaar 42.7 persent van die veroordeelde "ernstige"-verkeersoortreders 'n laer onderwyspeil as hoërskoolopleiding gehad het, met 79.8 persent vir die ooreenstemmende syfer by alle aangetekende misdaad van die landdroshof. Die ooreenstemmende persentasies vir die 1985/86-verslagjaar is 28.1 en 66.4 respektiewelik. Die persentasie veroordeeldes aan "ernstige" verkeersoortredings met hoërskoolopleiding het vanaf 53.8 in 1977/78 toegeneem tot 76.4 in 1985/86 met 18.6 en 32 die ooreenstemmende persentasies vir veroordeeldes aan alle aangetekende misdaad van die landdroshof.

Die persentasie veroordeeldes aan "ernstige" verkeersoortredings met 'n onderwyspeil van hoërskoolopleiding en hoër het in 1985/86 79.0 beloop teenoor 32.5 vir veroordeeldes aan alle aangetekende misdaad van die landdroshof. Hierdie persentasie ten opsigte van die "ernstige" verkeersoortredings was dus byna twee en 'n half keer die persentasie ten opsigte van alle aangetekende misdaad in die landdroshof.

Uit die twee Tabelle is dit duidelik dat die onderwyspeil van veroordeelde misdadigers in die algemeen met rasse skrede verhoog maar dat die onderwyspeil van veroordeelde "ernstige" verkeersoortreders nog vinniger styg (hierdie stelling moet nie in isolasie beoordeel word sonder die statistiek oor die verhoging of verlaging van die onderwyspeil van die algemene bevolking nie, en wat nie hier ter sprake is nie).

Dit is voorts uit die twee Tabelle duidelik dat die totale getal veroordeeldes aan "ernstige" verkeersoortredings vanaf 1977/78 tot 1985/86 nie baie toegeneem het nie ('n toename van slegs 24.7 persent) en dit geld ook ten opsigte van veroordeeldes aan alle aangetekende misdaad van die landdroshof ('n toename van slegs 10.8 persent). Uit Tabel 28 is dit ook duidelik dat die persentasie veroordelings aan "ernstige" verkeersoortredings van die totale getal veroordelings aan alle aangetekende misdaad van die landdroshof vanaf 1977/78 (8.4 persent) tot 1985/86 (9.5 persent) baie stabiel gebly het. Nieteenstaande die relatief lae getal veroordelings aan "ernstige" verkeersoortredings teenoor die getal veroordelings aan alle aangetekende

misdaad in die landdroshof en die verhoging in die onderwyspeil ook by die laasgenoemde gevalle, het veroordelings aan "ernstige" verkeersoortredings persentasiegewyse vanaf 1977/78 tot 1985/86 relatief staties gebly, behalwe in die geval van veroordeeldes met gevorderde opleiding waar dit vanaf 31.5 persent tot 48.6 persent gestyg het.

TABEL 28: VEROORDELING AAN SOGENAAMDE "ERNSTIGE" VERKEERSOORTREDINGS
UITGEDRUK AS 'N PERSENTASIE VAN VEROORDELINGS AAN ALLE
AANGETEKENDE MISDAAD VAN DIE LANDDROSHOF - 1977/78 TEENoor
1985/86

	Ongelet- terd	Elemen- têr ge- letterd	Hoër- skool- oplei- ding	Gevor- derde oplei- ding	Onbe- kend	Totaal
1977/78	2.2	6.0	24.3	31.5	11.3	8.4
1985/86	2.2	4.8	22.6	48.6	10.7	9.5

Die inligting wat vervat word in Tabelle 26, 27 en 28 toon dus uiteensêglik dat die onderwyspeil van veroordeeldes aan "ernstige" verkeersoortredings verhoudingsgewys aansienlik hoër is as die onderwyspeil van veroordeeldes aan alle aangetekende misdaad van die landdroshof in die Republiek van Suid-Afrika. Daaruit kan afgelei word dat eersgenoemde se sosiale status en posisie ook aansienlik hoër is as die laasgenoemde s'n.

Dit is van belang dat in hierdie verband daarop gewys word dat die ontledings veroordeeldes aan die sogenaamde "ernstige" verkeersoortredings aanspreek, dit is drink- en dronkbestuur, roekelose of nalatige bestuur en versuim om na 'n botsing stil te hou. Dit is oortredings wat deur die algemene publiek meestal as "misdaad" beskou word, en diesnieteenstaande is die sosiale status en posisie van daardie veroordeeldes hoër.

Geen vergelykende statistiek ten opsigte van ander verkeersoortredings is beskikbaar of kon opgespoor word nie. Die hipotese kan egter gestel word dat daardie vergelyking minstens dieselfde resultate sal lewer, en waarskynlik nog 'n sterker bewys sal lewer vir die hoër status en posisie van die veroordeelde verkeersoortreder.

Veroordeeldes aan "ernstige" verkeersoortredings is ook meestal mans en verhoudingsgewyse meer mans as by veroordelings aan alle misdaad van die landdroshof wat aangeteken word, soos dit uit Tabel 29 blyk.

TABEL 29: MANS TEENoor VROUENS VEROORDEEL VIR SOGENAAMDE "ERNSTIGE" VERKEERSOORTREDINGS TEENoor VIR ALLE AANGETEKENE MISDAAD VAN DIE LANDDROSHOF VIR 1985/86 IN DIE RSA*

Veroordelings vir:	Mans	Vrouens	Totaal
"ernstige" verkeersoortredings	33842 (95.3%)	1675 (4.7%)	35517 (100%)
Alle aangetekende misdaad	328184 (86.1%)	45796 (13.9%)	373980 (100%)

* Verwerkings van jaarverslae van die Sentrale Statistiekdiens (1987)

(Geen afleiding rakende óf die oorverteenvoordiging van mans óf hulle voertuigbestuurvermoë voortspruitende uit die syfers rakende veroordelings vir "ernstige" verkeersoortredings sal in hierdie studie aangebied word nie!)

6.2.6.23 Die oortredings kan 'n noodsaaklike besigheidsaktiwiteit behels

(a) "White collar crime"

Vetter en Silverman (1986: 143) wys daarop dat "white collar/economic crimes", soos hulle dit saamgooi, noodsaaklike besigheidsaktiwiteite kan wees byvoorbeeld maatskappye wat in bedrieglike grondverkope spesiali-

seer. Hulle sê Sutherland se toepaslike beskrywing is te eng om hierdie eienskap te akkommodeer. Die definisie van Edelhertz wat hulle aanhaal, maak ook vir hierdie begrip voorsiening.

(b) Verkeersoortredings

Hierdie element by "*white collar crime*" sou in die tyd van Ross sekerlik of hoogswaarskynlik verkeersoortredings summier as deel van "*white collar crime*" gediskwalifiseer het.

Die maatskaplike proses en die ekonomie kan egter baie afbrekende elemente teenstrydig met die beste bedoelings van die wetgewer in die hand werk. Peat (1988) haal Harrison, 'n spreker by 'n konvensie van vervoerkontrakteurs in Swaziland in 1988, aan wat beskryf hoe die proses van deregulering van vragverkeer in die VSA uiters teenproduktief ten opsigte van veilige vragverkeer en verkeersveiligheid aan die begin van die tagtigerjare was. "*This was caused by our mistake in not having the quality and safety systems in before deregulation.*" Dit het aanleiding gegee tot die toetrede van groot getalle karweiers wat karweierspryse gesny het. Die karweiers het vanaf 19 000 in 1980 gegroei tot 35 000 in 1982 wat te veel mededinging tot gevolg gehad het en is karweierspryse onredelik gesny. In die proses is veilige karweiers, wat duurder pryse gevra het, uit die mark gestoot en het 'n ernstige verslegting in veiligheidsvlakke by karweiers ingetree. Die botsingsbetrokkenheid van swaarvoertuie het met 52 % gestyg. Nuwe karweiers word oorverteenvoerdig in die statistiek. Dit is ook algemeen bekend dat deel van die onveilige toestand 'n hoë oortredingsgeneigtheid was. Oorlewing was die enigste doelwit. Risikogedrag (insluitende verkeersoortredings soos oorlaai, spoed, gladde bande ens.) was noodsaaklike besigheidsaktiwiteite bloot terwille van oorlewing.

(By wyse van waarneming sal baie vergelykbare stellings ten opsigte van die wettige, maar veral die onwettige karweiers van swart of ander gekleurde passasiers per kombi-/mikrobustipe voertuie in Suider-Afrika gemaak kan word.)

Dit is egter weer so dat hierdie toedrag van sake op 'n bepaalde sektor of sektore van padvervoer en padgebruikers geld en nie toepassings vind op padgebruikers in die algemeen nie.

6.2.6.24 Verbysterende gevolge en bedrae kan by enkele oortredings betrokke wees

(a) *"White collar crime"*

Sutherland (1939) het hierdie eienskap wat by sekere *"white collar crimes"* betrokke kan wees, geïdentifiseer. Een diefstalgeval wat hy aanhaal het 250 biljoen dollars (voor 1939!) beloop. 'n Werknemer van 'n kettinggroep het in 'n ander geval glo 600 000 dollar gesteel, ses keer die waarde betrokke by vyf honderd huisbrake en rowe waarby winkels van die groep betrokke was.

(Opmerking: Dit is belangrik om daarop te let dat Sutherland self hierdie ooreenkoms tussen baie ernstige misdaad en *"white collar crime"* aangehaal het. Die indruk word deur sovele skrywers (byna elkeen?) oor die *"white collar crime"* gewek dat dit 'n minderwaardige tipe oortreding is en dat in alle gevalle dit nie as misdaad deur die pleger of die gemeenskap gesien word nie. Diefstal in die loop van 'n besigheid word ook dikwels as 'n minderwaardige oortreding voorgelê en selfs terminologie soos *"petty theft"* word teengekom (byvoorbeeld Ross (1960) soos hierbo aangehaal)). Dit is egter uit die bogenoemde bespreking duidelik dat

"*real crime*" ook "*white collar crime*" kan wees, beide wat die omvang sowel as die aard en tradisionele tipologie daarvan betref).

(b) Verkeersoortredings

Alhoewel verkeersoortredings net onder sekere gunstige botsingstoestande tot botsings meewerk of aanleiding gee, kan die gevolge van 'n verkeersoortreding in gepaste omstandighede baie tragies wees of geweldige skades tot gevolg hê. Berigte van skadevergoeding ten opsigte van derdepartyese ten bedrae van meer as 'n miljoen rand per eis word toenemend gesien. Net soos "*white collar crime*" weglaatbare klein of geen skade hoef te veroorsaak nie (byvoorbeeld bedrog by 'n vertrouensstransaksie wat nie deurgegaan het nie), hoef verkeersoortredings nie skade te veroorsaak nie. Padbotsings daarenteen kos die Republiek biljoene rande per jaar soos in Hoofstuk 2 aangetoon is.

6.2.6.25 Die oortredings behels 'n ekonomiese gemene deler ten opsigte van die doel daarvan

(a) "*White collar crime*"

"*White collar/economic crimes*", wat Vetter en Silverman (1986: 143) saamgooi, bevat volgens hulle 'n gemene deler ten opsigte van die oogmerk waarvoor die oortredings gepleeg word naamlik "*to achieve some economic advantage*".

(b) Verkeersoortredings

Wat in Hoofstuk 6.2.6.23 gesê is en die voorbeelde wat aangehaal is, is ook onder hierdie hoof van toepassing. Dit is moontlik dat by 'n bepaalde sektor van padgebruikers daar 'n gemeenskaplike ekonomiese doelwit

(geldmaak) kan wees wat die motivering vir die verkeersoortreding is. Dit is egter weer by wyse van uitsondering en nie toepaslik op die padgebruikersgemeenskap in die algemeen nie.

6.2.7 Is verkeersoortredings "*white collar crime*" of "*gemeenskapsmisdad*".

Vyf-en-twintig kenmerke vir "*white collar crime*" is in Hoofstuk 6.2.6 hierbo geïdentifiseer en kortliks toegelig. Alle "*white collar crime*" bevat nie al vyf-en-twintig kenmerke nie. Inteendeel, dit is moeilik om 'n misdryf te identifiseer wat wel al die kenmerke sal bevat. Dit is egter ook moeilik om 'n klas van misdryf soos verkeersoortredings te identifiseer wat al die vyf-en-twintig kenmerke in mindere of meerdere mate bevat. Daar is ook welliswaar nie 'n kenmerk van "*white collar crime*" wat nie by een of ander klas verkeersoortredings of verkeersoortreders betrokke kan wees soos dit in Hoofstuk 6.2.6.1 tot 6.2.6.25 bespreek is nie. Selfs die enkele kere wat Ross (1960) poog om te argumenteer dat verkeersoortredings nie "*white collar crime*" is nie, gaan die argumente nie in alle opsigte op nie soos in die genoemde besprekings aangetoon is.

Ross (1960) argumenteer dat Sutherland se klem val op die hoë of "*white collar*"-status van die oortreder en die konteks van "*in die loop van besigheid*". Volgens Ross beperk dit die verklaring van misdade wat toepaslike kan wees. Ross laat "*white collar crime*" 'n bestaansreg toe, nie as 'n algemene kategorie van misdrywe nie, maar as 'n onderafdeling van gemeenskapsmisdad, wat hy "*folk crime*" noem. Hy sê die volgende ses omstandighede vereis so 'n inoverende benadering en nuwe algemene kategorie misdrywe:

- (a) Groot toenames van die kompleksiteit van die gemeenskap, waarby die motorvoertuig 'n tegnologiese voorbeeld is, skep 'n behoefte vir regulering wat voorheen nie nodig was nie.

- (b) Die nuwe regulerende wetgewing klassifiseer sekere heersende aktiwiteite wat nie misdadig is nie as misdaad.
- (c) Die nuwe regulerende wetgewing mag moontlik geen verband met die heersende norme (mores) in die gemeenskap hê nie (veral indien die negatiewe gevolge van die wetgewing indirek of onwaarskynlik sou wees).
- (d) Die kriminele gedrag wat geskep word, is geleë by die groepskultuur wat die meeste deur die sosiale of tegnologiese veranderinge geraak word (en nie noodwendig by sogenaamde laerklas- teenoor hoë status-kulture nie hoewel dit byvoorbeeld die hoë status-kultuur kan betrek soos wat Sutherland sê "*white collar crime*" wel doen. "*White collar crime*" word dan net 'n spesiale geval of onderafdeling van "*folk crime*". "*The automobile with its impact on all social classes, generates more pervasive forms of folk crime*" (Ross (1960)).
- (e) In besondere gevalle sal groot getalle mense (insluitende die met 'n hoë status) betrokke raak by oortredings ten opsigte van groot sosiale veranderinge.
- (f) Voorkeurbehandeling van oortreders in die regsproses en volgens die beoordeling van die publiek sal veroorsaak word deur die gebrek aan samehorigheid tussen die nuwe wette en gevestigde norme, die algemene hoër status van oortreders en die waarskynlike groot deel van die bevolking wat oortreders sal wees.

Ross stel net vyf kenmerke as vereistes vir "*folk crime*":

- (i) "*Folk criminals*" is relatief getalryk.
- (ii) 'n Misdadigheidstigma kleef nie aan "*folk criminals*" nie.
- (iii) "*Folk criminals*" kry voorkeurbehandeling in die regsproses.
- (iv) "*Folk criminals*" hoef nie oorwegend "*white collar*" te wees nie (alhoewel hulle geneig sal wees om van hoër sosiale strata te kom as misdadigers waaraan 'n misdadigheidstigma kleef).

- (v) Die verbode daad hoef nie in die loop van 'n besigheid gepleeg te word nie.

Dit blyk dus asof "*white collar crime*" as begrip inderdaad beperkings het indien 'n misdadigheidsverklaringsteorie vir verkeerskriminaliteit gesoek word. By "*folk crime*" as begrip en verklaringsteorie soos deur Ross geformuleer is die beperkings verwyder. Dit wil egter voorkom asof Ross die kenmerke wat hy geformuleer het, met vrug kon aanvul het uit die lys wat vervat is in Hoofstuk 6.2.6 met die uitdruklike onderbeklemtoning van die laaste ses kenmerke wat vir die lys geformuleer is.

Die gevolgtrekking word dus gemaak dat die algemene verklaringsteorie vir hierdie relatief nuwe tipes verkeersoortredings "*gemeenskapsmisdaad*" of "*folk crime*" is en dat "*white collar crime*" en "*verkeersoortredings*" onderafdelings daarvan is.

Cloete (1984 C: 3) skryf dat "*anders as by gewone misdaad wat hoofsaaklik tot 'n besondere groep persone beperk is, is alle groepe in die samelewing op die een of ander tydstip by verkeersoortredings betrokke. Dit is 'n soort "volksmisdaad" waarin die andersins wetsgehoorsame individu 'n aandeel het sonder dat dit sy aansien en status in die samelewing noodwendig benadeel*" (eie beklemtoning).

"*Gemeenskapsmisdaad*" kan dus omskryf word as die skending van meestal absolute verordeningvoorskrifte van 'n meestal tegniese aard in 'n gemeenskap, hetsy die voorskrifte en die skending daarvan as verwerplik beskou word aldan nie, waarby enige lid van enige sosiale stand of status in die gemeenskap 'n hoë risiko loop om in die gewone lewensloop die voorskrifte te skend en waar die getalle-omvang van sulke skendings spesiale beregtingsprosedures vereis.

6.3 DIE BERECHTINGSPROSES TEN OPSIGTE VAN VERKEERSOORTREDINGS

6.3.1 Inleiding

"Road traffic legislation exists to regulate and control the traffic of vehicles and persons on public roads ... so as to ensure efficient transportation of persons and goods ... (and to) control driving in the interest of the physical safety of persons on or using public roads" (Milton (1988: G3-1). Orde, die voorkoming van botsings en geordende verkeersvloei word as die sambreeldoelstelling van die verkeerswetgewing gesien (Oosthuizen (1975)).

Verkeersregpleging het ten doel om die feite van verkeersoortredings en aandadigheid aldan nie te bepaal en die verkeersoortreder te straf.

Verkeerswetgewing en die toepassing en beregting daarvan het dus ten doel om nakoming van die wetgewing te verseker ten einde orde op die paaie te verseker, padbotsings te voorkom of te beperk en geordende en goeie verkeersvloei te handhaaf. Residivisme moet ook deur die straftoemeting teengewerk word maar die doelmatigheid hiervan kan ongetwyfeld sterk bevraagteken word. 'n Persentasie padgebruikers kan en wil nie op die wyse tot meer verantwoordelike padgedrag geïnspireer word nie. Dieselfde kan waarskynlik van die algemene padgebruiker in Suid-Afrika gesê word.

In hierdie deel van hierdie Hoofstuk sal die onderskeid tussen verkeersoortredings en ander misdaad soos dit in die berechttingsproses na vore getree het en steeds tree, behandel word.

Die groot getalle verkeersoortredings wat gepleeg word en die groot getalle vervolgings vir verkeersoortredings buite alle verhouding met ander misdaad het die tradisionele regsproses oorlaai en oorlaai dit na sekere aanpassings of hervorming steeds. Die oorlading het aanleiding gegee tot sekere regshervorming en gee steeds aanleiding tot regshervorming. In ander lande is selfs nuwe berechttingsinstansies vir verkeers-

oortredings daargestel. Nuwe-soortige strawwe is en word toegepas ten einde aan te pas by die algemene hoër sosiale status en aansien van die verkeersoortreder in verhouding tot dié van ander tradisionele misdade en ook omdat skuld (nalatigheid of 'n vorm van opsetsbewussyn) by die verkeersoortreder afwesig is. Daar sal ook kortliks gekyk word na 'n miskenning van hierdie ontwikkeling toe die verpligte opskorting van rybewyse vir die Republiek van Suid-Afrika teruggetrek is na aanleiding van die aanbevelings van die Viljoen-kommissie-verslag (1976). 'n Nuwe houding teenoor die verkeersreg het ontstaan, veral weens die hoë betrokkenheid van die tegnologieë by verkeersreg.

6.3.2 Die groot getalle vervolgings vir verkeersoortredings en nuwe beregtingstelsels

6.3.2.1 Oorsese ontwikkeling

Ross (1960) skryf oor die VSA dat *"with traffic prosecutions numbering in millions, the need for judicial processing of these offences has exceeded the capacity of the traditional court system"*. Hy wys daarop dat die tradisionele verhoor met jurie in elke saak 'n onmoontlikheid geword het. Sogenaamde *"violations bureaux"* om minder ernstige sake te verhoor, is geskep. 'n Burokratiese beregtingstelsel is geskep: (a) 'n Getekende pleit van skuldig; (b) 'n afstanddoening van die reg op verhoor; (c) 'n skedule van vasgestelde boetes vir bepaalde verkeersoortredings; en (d) betaling van boetes per pos word toegelaat. Nie net sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings word so bereg nie, maar ook veertig persent van bewegingsverkeersoortredings, wat na die aard van 'n bewegingsoortreding meer *"ernstig"* is.

Administratiewe beregting van verkeersake is in 1972 in New York-stad ingestel en gou uitgebrei na die stede van Buffalo en Rochester, toe na die staat van Rhode Island, en dit word amptelik gesteun deur die Federale Departement van

Justisie en die National Highway Traffic Safety Administration (Department of Motor Vehicles (1978)). Sillas et al (1976) het ondersoek ingestel na die noodsaaklikheid vir en wyse van administratiewe beregting van verkeersake en bepaalde aanbevelings gemaak wat aanvaar is. Administratiewe beregting van verkeersake sal meer breedvoerig in Hoofstukke 9 en 13 behandel word.

Die Department of Motor Vehicles (1978) van Kalifornië skryf dat houe in Kalifornië op daardie stadium meer as vier miljoen vervolgings vir bewegingsverkeersoortredings per jaar bereg het.

"There has been increasing concern in the past few years about the efficiency of the courts" (dit is sonder jurie nadat die jurie in hierdie tipe verhore reeds vroeër ook weens die getalle-omvang van die sake afgeskaf is) *"in handling this large volume of citations. Studies of the traffic court system have found a number of problems which cannot easily be solved:*

- *The large number of traffic citations crowds the courts, taking up time which could better be spent on more serious crimes.*
- *Adjudication of traffic citations in the courts are very expensive.*
- *Fines and penalties for traffic violations are often not aimed at improving traffic safety.*
- *The courts have incomplete driver records"* (en dit in die staat met die beste en mees toeganklike verkeersrekordstelsel in die wêreld!) *"and therefore often apply the same sanctions to a good driver as to a driver who has had many citations and/or accidents.*
- *Court procedures and sanctions vary from court to court, so that two persons committing the same violation in different counties may receive greatly different sanctions".*

Sillas et al (1976) skryf dat *"Identified areas of deficiency included (1) lack of uniformity in court procedures, (2) imposition of fines and penalties not relevant to traffic safety, (3) incompleteness of driver records and failure of adjudicators to use prior records in imposing sentences, and (4) reluctance of judges to suspend driving licences. Other significant problems included inadequate court administrative practices and the high cost of the existing judicial system"*.

Die stelsel van administratiewe beregting van verkeersake wat ingestel is, het slegs betrekking op parkeertipe verkeersoortredings en "minder ernstige" bewegingsoortredings (soos spoed-, draaibeweging- en tekenverontagsaamoortredings sowel as fiets- en voetgangerootredings) terwyl die "misdemeanor"- en "felony"-kategorieë behou is vir misdrywe soos strafbare manslag met 'n voertuig, drink- en dronkbestuur, roekelose of nalatige bestuur, ongelukstoneel wederegtelik verlaat en bestuur van voertuig na die opskorting of intrekking van 'n rybewys ens. Die stelsel behels 'n "Administrative Adjudication Board" wat reëls en prosedures van verhoor en appél bepaal, 'n administratiewe verhoorbeampstelsel by kantore van die Departement of Motor Vehicles en 'n baie informele verhoor- (aanhoor?-) proses.

6.3.2.2 Die Republiek van Suid-Afrika

Die wysiging van die tradisionele benaderings in die strafprosesreg vir die massahantering van verkeersake is in Hoofstuk 4.3 bespreek en dit word in Hoofstuk 13 beoordeel. Dit behels die hantering van parkeertipe verkeersoortredings aan die hand van 'n afkoopboeteprosedure of 'n prosedure van "dagvaarding" op die plek deur die verkeersbeampte met 'n moontlikheid om 'n skulderkenningsboete te betaal.

Die afkoopboeteprosedure het 'n ingeboude teenstrydigheid met alle beginsels van die straf- en strafprosesreg deurdat die betaling van 'n afkoopboete nie die persoon skuldig aan die oortreding verklaar nie en dit ook nie as 'n vorige veroordeling teen hom mag tel nie.

Die skulderkenningsprosedure daarenteen maak dit moontlik om 'n vooraf vasgestelde boete (afgesien van die status of finansiële vermoëns as armlastige of miljoener van die oortreder) te betaal maar dit verklaar die oortreder ipso facto skuldig aan die oortreding. Dit kan ook later teen die oortreder gehou word as 'n vorige veroordeling asof dit 'n hofbevinding en vonnis was.

Die "*dagvaarding*" op die plek is ingestel om die tradisionele werkklas weens die omvang van hierdie tipe sake te bestry. Die vroeëre praktyk was dat 'n oortreder 'n kennisgewing van voorgenome vervolging ontvang, dat die klerk van die hof 'n dagvaarding uitreik en dat 'n betekeningsbeampte die oortreder dan gaan soek en vind vir die betekening van die dagvaarding aan hom. Die baie rondslomp om 'n beskuldigde by die hof te kry is met die "*dagvaarding*" op die plek uitgeskakel deurdat die prosesstuk dieselfde aard en regswerking as 'n dagvaarding deur die klerk van die hof verkry het.

6.3.2.3 Evaluering

Die jongste ontwikkelinge in Kalifornië toon dat Ross (1960) reg was toe hy gesê het dat die "*violations bureaux*" nie die probleem van die groot getalle verkeersake opgelos het nie. Hy haal die voorbeeld van San Fransisco in Kalifornië aan waar, na die instelling van die "*violations bureaux*", vier persent van die parkeertipe oortredings en sestion persent van die meer "*ernstige*" bewegingsoortredings steeds deur die hof gekanaliseer is en dat die voorsittende beamptes in 1955 steeds gemiddel 92 verkeersake per dag hanteer het. Dit het gelei tot verdere vaartbelyning deur spesiale verkeershowe by die howe in te stel, die jurie in byna al hierdie sake af te skaf, ens. Sillas et al (1976) se aanbevelings toon dat al daardie maatreëls nie voldoende gewerk het nie.

Aanbevelings in hierdie verband vir Suid-Afrika word in Hoofstukke 8 en 9 geformuleer en juridies in Hoofstuk 13 geëvalueer.

Ross (1960) toon aan dat die genoemde "*Bureaucratic processing of criminal acts on a large scale in the traffic field*" verteenwoordig die uiterste neigings wat moontlik is ten opsigte van die neiging tot administratiewe hantering wat Sutherland by "*white collar crime*" as kenmerk geïdentifiseer het. Dit, volgens Ross, "*constitutes a recognition of procedure*". Hy wys treffend daarop dat dit uiters onwaarskynlik sal wees dat regslui in die VSA sulke administratiewe beregtingsprosedures in die geval van ander misdaad, selfs minder ernstige misdaad soos "*petty theft or disorderly conduct*" sal aanbeveel.

6.3.3 Nuwesortige strawwe vir verkeersoortredings

6.3.3.1 Inleiding

Silver, aangehaal deur Nettler (1978), skryf "*taken as a whole, the evidence convincingly demonstrates that crime rates are reduced by higher probabilities of punishment*".

Mead (1918) sê dat die bedoeling met boetes en tronkstraf vir wetsvergrypers is grotendeels gebaseer op die aanname dat kriminele opset en 'n morele skuldgevoel beboet of gestraf word deur die opgelegde ontbering van geld of vryheid.

Maar skuld is selde 'n vereiste by verkeersoortredings. Dit beteken dat die boete by verkeersoortredings nie 'n skuldige ingesteldheid het om aan te spreek nie. Volgens Ross het dit die gevolg dat verkeersboetes gesien word as 'n besigheids-koste of 'n onregverdige straf. Dit is bekend dat karweiers dikwels (meestal?) vir verkeersboetes begroot.

Standaard boetelyste vir alle oortreders, jonk of oud, ryk of arm, broodwinner of vrygestel, het die gevolg dat verkeersboetes, subjektief beoordeel, ongelyke strawwe vir verkeersoortreders daarstel (Ross (1960)). Die boetes hou ook nie verband met die verkeersveiligheid wat dit moet bevorder nie

(Sillas et al (1976)). Nuwe "strawwe" wat meer gerig is op die bevordering van verkeersveiligheid deur gedwonge opleiding of verwydering van probleempersone vanaf paaie deur rybewysopskorting of intrekking, is gevolglik ontwikkel of ingestel.

Die "warning letter" het 'n gevestigde instelling in vele van die state van die VSA geword. 'n Motoris word per brief gewaarsku dat sy verkeersrekord 'n onaanvaarbare hoeveelheid veroordelings vir verkeersoortredings bereik het en waarsku hom wat die gevolge van verdere aantekeninge van hierdie aard mag hê.

Die "warning letter" word opgevolg deur 'n "official interview" of "official hearing" soos dit van staat tot staat in die VSA genoem word. Die onderhoud is verpligtend en ondersoek word ingestel na die redes waarom soveel verkeersoortredings teen die oortreder geregistreer word.

Die verkeerskool of verkeersveiligheidskool in die VSA is vandag 'n gevestigde instelling. Dit is gerig op die heroriëntering van die bestuurder met baie verkeersoortredings teen sy naam. Die administratiewe verhoorbeampte in Kalifornië kan 'n verkeersoortreder ook na die verkeerskool verwys (Sillas et al (1976)). 'n Persoon met 'n onaanvaarbare verkeersrekord word na die verkeerskool gestuur.

Byna elke staat in die VSA, Japan en minstens Duitsland en Engeland bedryf een of ander vorm van "strafpuntstelsels" terwyl Frankryk pas die instelling van een aangekondig het (Chevalier (1987)). Punte word aan verkeersoortredings gekoppel en met die aantekening van die oortredings opgestapel of vanaf 'n begintotaal afgetrek, of oortredings word in klasse ingedeel en 'n maksimum aantal oortredings oor 'n bepaalde periode of periodes van beoordeling (soos in Duitsland) word toegelaat voordat administratiefregtelike opgetree word teen die oortreder.

Chevalier (1987) skryf op 15 Mei 1987 in Parys dat die baie bekende pienk rybewys van Frankryk "gaan nou 'n tipe van 'n swaard van Damocles word wat deur die openbare owerhede geswaai gaan word ten einde die ontstellende neigings van die 1986-botsingstatistiek in hulle spore tot stilstand te ruk. Elke bestuurderoortreding sal 'n aantal strafpunte tel afhangende van die ernstigheid van die oortreding. Die stelsel, wat sedert 1974 in Wes-Duitsland in werking is, sal na verwagting in 1990 in Frankryk in werking tree. Die modernisering van die gerekenariseerde nasionale rybewys-règister sal versnel word ten einde voorsiening te maak vir die strafpuntstelsel. Die stelsel, wat binne drie jaar in werking moet wees, sal, so word gehoop, help om 'n verhoogde sin van verantwoordelikheid by motoriste te skep. Die besluit is die resultaat van fyn beplanning deur die Padveiligheidsraad en is deel van 'n algemene bestuurderstrafstelsel" (vertaling uit Frans en eie beklemtoning).

Afgesien van die opvoedkundige doelwitte van die genoemde nuwesortige strawwe, is daar ook nog die opskorting of intrekking van rybewyse in bepaalde ernstige gevalle, wat weer die misdryf van bestuur tydens opskorting skep. Rybewysopskorting speel in oorsese lande 'n kernrol soos in Hoofstuk 2 uitgewys is.

6.3.3.2 Die Republiek van Suid-Afrika

Suid-Afrika het amptelik op dieselfde pad getree met die instelling van die alkoholverkeersveiligheidskole, 'n beskeie begin teenoor die verkeerskole in meeste van die Amerikaanse state.

Die instelling van die Verkeersinligtingstelsel wat in Hoofstuk 10 bespreek word en die aanvaarding van die Nasionale Vervoerbeleid (Witskrif (1987)) baan die weg vir die instelling van 'n strafpuntstelsel. Die Witskrif (1987)) stel die instelling van 'n strafpuntstelsel mettertied onomwonde as aanvaarde Regeringsbeleid.

Botha en Pieterse (1987) skryf dat die opskorting of intrekking van rybewyse in gepaste gevalle is in die Republiek van Suid-Afrika een van die mees onontwikkelde aspekte van verkeersadministrasie indien dit met ander lande vergelyk word. Die verpligte opskorting van rybewyse deur howe vir bepaalde verkeersoortredings is in 1976 afgeskaf. Dit is gedoen pas nadat Natal deur die Staatspresident gedwing is om so 'n maatregel in te stel vir veroordelings aan drinkbestuur met 'n onwettige bloedalkoholkonsentrasievlak. Die afskaffing het gevolg op die aanbevelings van die Kommissie van Onderzoek na die Strafstelsel van die Republiek van Suid-Afrika (Viljoen-Kommissie-verslag (1976)). Daarvolgens moet verpligte strawwe afgeskaf en die diskresie aan die howe oorgelaat word ten opsigte van die omvang van die strawwe. Die Kommissie het uitdruklik te velde getrek teen die verpligte opskorting van rybewyse vir minimum periodes.

Van belang is die feit dat voor die afskaffing van die maatregel rybewyse deur die howe dikwels vir langer periodes as die minimum periodes van opskorting opgeskort is maar dat na die afskaffing van die maatregel opskortings uitsonderlik geword het.

Botha en Pieterse toon aan dat die howe nie in staat is om na behore die noodsaaklikheid aldan nie van rybewysopskorting te bepaal nie en dat rybewysopskorting in elk geval nie 'n tradisionele straf in die strafreg is nie indien dit enigsins as 'n straf van die strafhof gesien moet word. Die genoemde Kommissie van Onderzoek het die aangeleentheid uit 'n suiwer juridiese oogpunt benader. Die ontwikkeling van administratiewe beregting of prosesse vir die opskorting van rybewyse het nie aandag ontvang nie en is nie aanbeveel nie. Dit is duidelik in stryd met ontwikkelingsrigtings elders vir die massahantering van verkeersake en die oplê van gepaste strawwe soos in Hoofstuk 6.2 uitgelig is. Dit is baie interessant dat Sillas et al (1976) in Kalifornië dieselfde

verwyf opper teen die howe naamlik dat hulle rybewyse nie na behore opskort nie. Dit bekragtig wat Ross in 1960 reeds oor die ontwikkelingspad rakende redes vir strawwe vir "*folk crime*" by implikasie aangevoer het.

6.3.4 Nuwe houdings oor verkeersreg ontwikkel

6.3.4.1 Inleiding

Ross (1960) wys daarop dat een van die interessantste ontwikkelings op die gebied van die toepassing en beregting van die verkeersoortreding, die houdings is wat teenoor die verkeersreg ontstaan het. Tradisioneel was die straf- en strafprosesreg statig en charismaties. Al daardie hoogsgewaardeerde veiligheidsbeginsels en inspraak deur die gemeenskap het in die slag gebly deur die vloed van vervolgings vir verkeersoortredings wat die howe sedert die begin van hierdie eeu oorspoel (en die afskaffing van die juriestelsel vir verkeersake veroorsaak) het. Ross (1960) skryf dat "*it is common for laws in the traffic field to be labelled by prestigious authorities as defective and inappropriate*". Twee redes hiervoor is (a) dat die verkeersreg voortdurend moet verander met veranderings in tegnologie en (b) dat die wetgewer wydverspreide oortredings wat die hele gemeenskap raak, skeep.

Die gedwonge verandering van ou gevestigde verhoorwaardes by die strafreg en die skeep van misdaad wat die hele gemeenskap raak, veroorsaak dus negatiewe houdings teenoor die verkeersreg. In die VSA het dit gemanifesteer in die skepping van 'n heeltemal nuwe tipe misdaad wat nie meer eintlik as misdaad beskou word nie.

Misdaad in die VSA is tradisioneel ingedeel onder ernstige misdaad (felonies) en minder ernstige misdaad (misdemeanors). Die sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings is nie as

"misdemeanors" beskou nie, maar het "infractions" geword in New York, "summary offences" in Pennsylvania en "disorderly offences" in New Jersey - dit word nie as misdad beskou nie al is dit minstens aanvanklik netsoos "misdemeanors" hanteer (Ross (1960)).

"A traffic infraction is not a crime, and the penalty and punishment therefore shall not be deemed for any purpose a penal or criminal penalty or punishment" - aldus artikel 1(29) van die New York Vehicle and Traffic Law soos aangehaal deur Ross (1960). Daarmee beland ons in 'n moeras van teenstrydighede en diskwalifikasies;

- 'n oortreding wat nie meer 'n oortreding is nie maar wat gestraf kan word, maar wat steeds 'n oortreding by 'n ander naam genoem word;
- 'n straf wat nie 'n straf in die strafreg geag kan word nie, maar steeds 'n straf genoem word;
- en was dit nie Sutherland (1939) nie wat baie behendig die betekenis van "misdad" tot ontsteltenis van kriminoloë uitgebrei het tot alle oortredings wat die wet verbied ten einde "white collar crime" onder die kriminologie te betrek en te probeer verklaar nie? Nou kom dieselfde wetgewer en verklaar uitdruklik 'n *"infraction is not a crime"* en *"the penalty and punishment therefore shall not be deemed for any purpose a penal or criminal penalty or punishment"* (eie onderstreping) - ook vir die doeleindes van die kriminologie? Of kom juis Sutherland nie nou juis tot sy reg wanneer Kalifornië en ander state administratiewe beregting vir "infractions" daarstel soos Sutherland amper profeties die ontwikkelingsloop aangedui het nie?

6.3.4.2 Die houding teenoor die verkeersreg en die Republiek van Suid-Afrika

Die sogenaamde "dekriminalisering" van die parkeertipe verkeersoortredings het in die Republiek van Suid-Afrika ook

nou aktueel geword (Botha (1988 C); Departement van Justisie (1986)).

Tot nog toe was daar nie sprake van 'n herbenaming of herklassifikasie van parkeertipe verkeersoortredings tot "*infractions*" nie, maar is van die moontlikheid gepraat om die boete vir 'n parkeeroortreding 'n "*skuld*" te maak wat siviël-regtelik afgedwing kan word (Botha (1988 C))!

Suid-Afrika is alreeds in die moeilike posisie dat die afkoopboeteprosedure (kyk Hoofstuk 4.3) reeds onaanvaarbare teenstrydighede bevat deurdat afkoopboetes van tot R300 betaal kan word vir vanaf parkeer-, padwaardigheid-, en spoedoortredings sowel as nie verkeersgeoriënteerde oortredings voorspruitende uit munisipale bywette. Dit kan egter nie as vorige veroordelings geld nie. 'n Persoon wat nie die afkoopboete betaal nie, word vir daardie selfde oortreding gedagvaar en dit geld dan as 'n vorige veroordeling en vonnis. 'n Poging sal nie alhier aangewend word om die regs- en kriminologiese grondslag van sulke teenstrydighede te verklaar nie, maar in Hoofstuk 13 sal dit juridies geëvalueer word.

Die feit van die saak is dat hierdie prosedures deel geword het van die straf- en strafprosesreg bloot weens die verswelging van die regsproses deur die getalle-oorwig van verkeersoortredings. Die negatiewe aansien met amperse lastigheidswaarde wat die verkeersreg verwerf, word geïllustreer deur 'n prosedure soos dié vir die afkoopboetstelsel.

6.3.4.3. Evaluering

Is Ross (1960) reg waar hy beweer dat burokratiese hantering van verkeersake illustreer die onpraktiese aard van alternatiewe metodes van prosessering van verkeersake? Moet die getalle-oorwig denke in die straf- en strafproses so verstar

dat nie meer inoverend gedink en aanpassings van die straf- en strafprosesreg nie meer gevind kan word om self of saam met die burokratiese potensiaal verkeersake ordelik te hanteer of minstens die basiese beginsels by straf- en prosesreg ook daar te beskerm nie? Is nuwe beregtingstrukture werklik nodig soos wat in Kalifornië geskep is? Die maatreëls wat in Hoofstukke 8 en 9 voorgestel word vir die vaarbelynde hantering van vervolgings in verkeersake en die quasi-administratiefregtelike beregting van parkeertipe oortredings, so word aan die hand gedoen, is inovering van die straf- en strafprosesreg met 'n baie vereenvoudige werking en sonder die skepping van groot nuwe beregtingstrukture. Dit sal in Hoofstuk 13 juridies beoordeel word.

6.4 SLOTSOM

"Gemeenskapsmisdaad" is 'n begrip wat by die kriminologie met goeie motivering vir erkenning aan die deur klop. Dit is 'n breër begrip as Sutherland se "*white collar crime*" maar is baie nou verbonde daaraan. "Gemeenskapsmisdaad" verklaar die mees algemene misdaad en duurste anti-sosiale gedrag, verkeersoortredings, en wat kriminoloë tot nog toe baie verkeerdelik afgeskeep het.

Twee elemente binne die sosiale-beheerstelsel, die wetstoepasser en die hof, is in 'n baie groot mate besig met die verkeersreg, baie meer as wat dit besig bly met meeste ander kategorieë misdade. Tog hou die kriminologie homself in so 'n mate besig met die ander kategorieë misdade dat die verkeersreg byna heeltemal uitgesluit word, nieteenstaande die groot sosiale belang by die bekamping van verkeersoortredings en padbotsings.

Die verkeersreg en verkeersoortredings verdien intensiewe aandag in die kriminologie indien die gevolge van verkeersoortredings en padbotsings gemeet sou word aan dood, besering, skade aan eiendom en vertraging in verhouding tot die skadelikheid van enige ander kategorie misdaad vir die gemeenskap.

Die aanbevelings van hierdie werk voldoen aan die vereistes vir die daarstelling van so 'n beheerstruktuur. Dit is ook in ooreenstemming met die Standaarde vir Verkeersberegting, artikel 10, soos dit deur die American Bar Association aanbeveel is: *"The court, or other tribunal should maintain strict control over case procession to ensure that all charges are properly classified and terminated"* (American Bar Association (1975)).

Wilson en McLaren (1977) skryf: *"The traffic court bears a tremendous responsibility for the effectiveness of the police program. If a high percentage of violators receive warnings or suspended sentences from the court or if sentences imposed are unduly lenient, the enforcement program will suffer"*. Hierdie aanhaling het betrekking op 'n stelsel waar elke saak tot finale beslissing gebring word maar die vonnis onvoldoende is. Hoeveel wyer is die trefwydte van hierdie woorde vir die verkeersberegting in die Republiek waar soveel sake nie eers tot finaliteit gebring word nie en die oortreders die regsproses ontkom?

Kreml, aangehaal deur Fisher en Rheeder (1974) het die doel van verkeersvoorskrifte en die toepassing daarvan beskryf as sou dit *"is to offset selfish motivation and to condition community habits through conditioning of the habits of individuals. It is a basic requirement in the orderly economic and social development of street and highway transportation. Traffic law, like any body of law, is sterile unless it is inherently sound, and supported by effective enforcement machinery"*, (eie beklemtone).

'n Omvattende verkeersinligtingstelsel en doeltreffende vervolgingsprosesstukke vorm die kern van 'n "effective enforcement machinery". Daarom sal in Hoofstuk 7 vervolgens kortliks na die nuwe gestandaardiseerde vervolgingsprosesstukke in verkeerssake gekyk word. Daarna sal aanbevelings vir 'n meer doeltreffende verkeersadministrasie en beregting asook die meer doeltreffende beregting van verkeerssake gemaak word. Die doel daarvan is om die "wetstoepassingmasjien" in sy breë glad en doeltreffend te laat funksioneer.

HOOFSTUK 7

GESTANDAARDISEERDE VERVOLGINGSPROSESSTUKKE EN REKENARISERING AS VOORVEREISTES VIR 'N DOELTREFFENDE STELSEL VAN VERKEERSADMINISTRASIE

BLADSY

7.1	INLEIDING	247
7.2	ENKELE BELANGWEKKENDE ASPEKTE VAN DIE NUWE PROSES- DOKUMENTE	250
7.2.1	Aanpassings vir doeleindes van 'n nuwe rybewys/ professionele bestuurspermit	250
7.2.2	Notule van die hofverrigtinge	251
7.2.3	Skeurstel vir beheerstuk en die afskrif vir die SPVB	251
7.3	'N STANDAARDSTELSEL VIR DIE GESTANDAARDISEERDE REKENARISERING VAN VERVOLGINGS VIR VERKEERSOORTREDINGS	252

HOOFSTUK 7

GESTANDAARDISEERDE VERVOLGINGSPROSESSTUKKE EN REKENARISERING AS VOORVEREISTES VIR 'N DOELTREFFENDE STELSEL VAN VERKEERSADMINISTRASIE

7.1 INLEIDING

In Hoofstuk 4 hierbo is reeds gewys op die verskeidenheid van vorms van plek tot plek wat deur verkeersowerhede vir vervolgings in verkeersake gebruik word.

Die daarstelling van die Sentrale Padverkeersburo, wat in Hoofstuk 10 van nader beskou sal word, is goedgekeur (Regeringsbesluit (1980, 1981)) saam met die Regering se aanvaarding van aanbevelings om vervolgingsprosesstukke vir verkeersake te rasionaliseer en te standaardiseer (Botha (1980 B)).

Die noodsaaklikheid van eenvormige strafprosesdokumentasie en verkeersake word in Hoofstuk 13.1.4 meer breedvoerig toegelig aan die hand van 'n soortgelyke vereiste wat ook in die Verenigde State van Amerika geïdentifiseer is.

Verskeie aanbevelings is sedert 1948 gemaak vir die daarstelling van o.a., 'n Sentrale Verkeersoortredingsregister (kyk Hoofstuk 10). Die Regering het telkens tot die daarstelling van so 'n register besluit maar die omvang van die taak was telkens problematies.

Die jongste Regeringsbesluit (Regeringsbesluite (1980), (1981)) in hierdie verband maak egter voorsiening vir die byvoeging van 'n bykomende afskrif by alle hofprosesstukke wat vir verkeersoor-

tredings uitgereik word. Die bykomende afskrif word gelyktydig by die voltooiing van die prosesstuk saam met die beheerstuk as 'n deurslagafskrif voltooi en vergesel die beheerstuk na die hof. Later, sodra die hof die uitspraak op die beheerstuk notuleer, of die klerk notuleer die skulderkenningsboetenommer, slaan die aantekening op die bykomende afskrif deur. Op hierdie manier word 'n bykomende afskrif vrygestel vir aansending aan 'n data-verwerkingspunt of die Sentrale Padverkeersburo sonder dat iemand spesiaal die dokument afsonderlik hoef te voltooi.

Dokumente waarby bykomende afskrifte betrokke is, behels die skriftelike kennisgewing om in die hof te verskyn (ingevolge artikel 56SPW), die dagvaarding (ingevolge artikel 54SPW) en die J15-klagstaat.

Die insluiting van 'n bykomende afskrif het die herontwerp van al hierdie dokumente veroorsaak en terselfdertyd die Regering die geleentheid gebied om te beveel dat die onderskeie owerhede gestandaardiseerde vervolgingsprosesstukke in gebruik neem.

Die kennisgewing om in die hof te verskyn asook die dagvaarding is herontwerp en word nou sodanig gestandaardiseer dat die twee dokumente in 'n baie groot mate met mekaar in voorkoms en bewoording ooreenstem (Botha (1985 D, 1986 B, F, G, J, 1987 E). Die nuwe dokumentasie word vanaf Junie 1987 tot Desember 1989 deur alle wetstoepassingsowerhede progressief in gebruik geneem en sal waarskynlik in wetgewing voorgeskryf word soos blyk uit Die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989) en magtigende bepalings vir die uitvaardiging van regulasies deur die Minister van Vervoerwese.

Die onderskeie herontwerpte en gestandaardiseerde vervolgingsprosedokumente word in 'n amptelike handleiding vervat (Botha (1986 B)) en behels die volgende prosesstukke: -

- Afkoopboetekaartjie ingevolge artikel 341SPW: Kategorie A; (handverwerkte weergawe) en Kategorie B (rekenaar gedrukte weergawe).
- Kennisgewing om die hof te verskyn ingevolge artikel 56SPW: Kategorie C.
- Dagvaarding ingevolge artikel 54SPW: Handvoltooide weergawe: Kategorie D.
- Rekenaarverwerkte dagvaarding (enkelklag): Kategorie E.
- Rekenaarverwerkte dagvaarding (meervoudige aanklagte): Kategorie F.
- Rekenaarverwerkte dagvaarding (enkelklag en oorgangsdokument): Kategorie G.
- J15-klagstaat (handverwerk): Kategorie H.
- J15-klagstaat (rekenaarverwerk): Kategorie J.

Die finale dokumentasie is voorafgegaan deur verskeie vorige konsep-opstellings (Botha (1984 B, 1985 C, D) wat indringend met senior amptenare van die Departement van Justisie en die onderskeie wetstoepassingsowerhede en beamptes onder andere tydens streekseminare regdeur die Republiek bespreek is. Kommentare wat deur die verskeie instansies en persone gelewer is, is by die opstelling van die nuwe dokumente in ag geneem in alle gevalle waar dit enigsins praktiese toepassing kon vind. Die Kategorie B- en G-dokumente is byvoorbeeld die gevolg van sulke insette terwyl aanpassings aan die ander gemaak is.

Die prosesstukke is ook deur die Departement van Justisie aanvaar (Botha (1986 B)). Opleidingshandleidings (Botha (1986 D, E, F, G, H en I) wat ook op videoband beskikbaar is, is aan alle wetstoepassingsinstansies landswyd beskikbaar gestel ten einde wetstoepassers op te lei om die nuwe dokumentasie te gebruik.

Dit behels een van die omvangrykste indiensopleidingsprogramme wat tot nog toe ten opsigte van verkeerswetstoepassing aangepak is, indien nie die omvangrykste nie.

7.2 ENKELE BELANGWEKKENDE ASPEKTE VAN DIE NUWE PROSESDOKUMENTE

7.2.1 Aanpassings vir doeleindes van 'n nuwe rybewys/professionele bestuurspermit

Die aanbevelings rakende die samestelling, voorkoms en gebruik van 'n nuwe rybewys (Botha (1983 G)) is reeds op 4 Oktober 1983 in beginsel deur die Regering op aanbeveling van die provinsiale owerhede en die NVVR aanvaar (Regeringsbesluit (1983)). Die aanbeveling van die Kommissie vir Administrasie was dat die beginselbesluit finaal gemaak moes word (Potgieter (1986)). Die Regering het op 1 Desember 1987 egter besluit dat die rybewys nie van die identiteitsdokument geskei moet word nie maar ook verdere ondersoek vir die periodieke heruitreiking van rybewyse beveel (Regeringsbesluit (1987)). Die Regering sal gevolglik weer oor die skeiding van die rybewys en die identiteitsdokument moet besin.

Daar is egter reeds besluit dat elke bestuurder van 'n voertuig bo 3 500 kg bruto voertuigmassa en huurmotors, professionele bestuurspermitte sal moet ontvang en op openbare paaie sal moet dra.

Die aanbevelings maak onder meer voorsiening vir 'n rybewys/professionele bestuurspermit met 'n kredietkaartformaat en soortgelyke verhewe letters op die kaart as wat by kredietkaarte gebruik word. Die kaart sal net soos kredietkaarte op papier afgedruk kan word. Die doel hiervan is om die korrekte besonderhede van 'n persoon se naam, sy identiteitsnommer en sy

adres vanaf die kaart op dokumente soos die onderhawige kennisgewing en botsingsverslae af te druk, skryffoute en onleesbaarheid met die afdrucke uit te skakel en bykomende getuienis vir die bewys van die identiteit van die beskuldigde en die dokument te verskaf (kyk Hoofstuk 11 hieronder). Die Departement van Justisie het aangedui dat hierdie metode van identiteitskoppeling na bepaalde wetswysigings aanvaarbaar kan wees.

7.2.2 Notule van die hofverrigtinge

Die nuwe dokumente maak voorsiening vir die notule van die hofverrigtinge op die voorkant van die hofbeheerstuk sodat dit op die bykomende afskrif wat aan die beheerstuk geheg is, kan deurslaan wanneer die landdros sy aantekeninge maak. Die bykomende afskrif is uit die aard van die saak bedoel vir die kennisgewing aan die Sentrale Padverkeersburo (SPVB). Voorsiening word op die beheerstuk en die bykomende afskrif gemaak vir die neem van 'n vingerafdruk van die beskuldigde ingevolge artikel 14(1) van die Wet op Identifikasie, 1986 (kyk ook Hoofstuk 11).

Die bykomende afskrif sal egter in die meeste gevalle ook dien as die invoerdokument vir die gerekenariseerde stelsels by plaaslike owerhede alvorens die bykomende afskrif en die gerekenariseerde inligting ten opsigte daarvan deur die plaaslike owerhede aan die Sentrale Padverkeersburo verskaf sou word.

7.2.3 Skeurstel vir beheerstuk en die afskrif vir die SPVB

Die beheerstuk en die afskrif vir die SPVB word saam uit die boek geskeur maar bly stewig aanmekaar geheg.

Na die afhandeling van die saak word die beheerstuk en die bykomende afskrif maklik van mekaar geskei sodat die bykomende afskrif aan die plaaslike owerheid oorhandig en/of aan die SPVB gestuur kan word. Die aanwending van lym volgens spesiale tegnieke word saam met 'n growwe en 'n fyn perforering hiervoor ingespan.

Die rugkant van die afskrif van die SPVB maak ook voorsiening vir beëdigde verklarings oor die identiteit van die beskuldigde en die regterduimafdruk van die beskuldigde ingevolge artikel 14 (1) van die Wet op Identifikasie, 1986, wat 'n heeltemal nuwe prosedure is (dit word in Hoofstuk 11 verder toegelig).

7.3 'N STANDAARDSTELSEL VIR DIE GESTANDAARDISEERDE REKENARISEING VAN VERVOLGINGS VIR VERKEERSOORTREDINGS

'n Konsepstelsel vir die prosessering van vervolgings vir verkeers- en vervoergeoriënteerde oortredings per rekenaar is reeds volledig beskryf en het die programmering daarvan reeds 'n aanvang geneem (Blignault en Botha (1987 B)). Die prosesse wat beskryf word, word ook in 'n mindere of meerdere mate in die handverwerkingstelsels gevolg. Die arbeidsintensiewe aard daarvan in die laasgenoemde geval, spreek vanself. Dit is nodig dat alle gerekenariseerde stelsels dienooreenkomstig ingevolge 'n Regeringsbesluit (Regeringsbesluit (1981)) gestandaardiseer word. Die stelselbeskrywing maak nie voorsiening vir die nuwe prosedures in die strafprosesreg wat in Hoofstukke 8 en 9 aanbeveel word nie.

Die stelsel hanteer alle tipes vervolgingsprosesstukke waardeur vervolgings ingestel word, of waardeur vervolgings afgedwing

word. Dit behels gevolglik vervolgings by wyse van afkoop-boetekaartjies (artikel 341), kennisgewing om in die hof te verskyn (artikel 56), dagvaarding (artikel 54) en die hofklagstaat (J15) ingevolge die bepalings van die Strafproseswet, 1977. Dit druk ook aanmanings, vertoë-uitslae, hofregisters, lasbriewe, lasbriefregisters ens.

HOOFSTUK 8

NOODSAAKLIKE RASIONALISERING EN VAARTBELYNING VAN PROSEDURES RAKENDE
DAGVAARDINGS EN KENNISGEWINGS OM IN DIE HOF TE VERSKYN IN VERKEERSAKE
EN VOORGESTELDE WETGEWING IN HIERDIE VERBAND

BLADSY

8.1	INLEIDING	259
8.1.1	Oorbeklemtoonde onus in die bestaande stelsel op die staat	259
8.1.2	Standaardisering van gerekenariseerde stelsels vir die hantering van vervolgingsprosesstukke	261
8.1.3	Die voorgestelde vaartbelyning van strafprosesregtelike aangeleenthede rakende vervolgings vir verkeersoortredings	261
8.2	VOORGESTELDE WYSIGING TEN OPSIGTE VAN DIE DAGVAARDING SOOS BESKRYF IN ARTIKEL 54SPW - KYK BYLAE A	262
8.2.1	Dagvaardingsprosedure	262
8.2.1.1	Bestaande dagvaardingsprosedure	262
8.2.1.2	Voorgestelde dagvaardingsprosedure (voorgestelde artikel 54(5)SPW).	263
8.2.2	Verhoor- en vonnisprosedure	264
8.2.2.1	Bestaande lasbrief-, verhoor- en vonnisprosedure	264
8.2.2.2	Voorgestelde vonniswerking indien erkenning van skuld op die dagvaarding aangebring is (voorgestelde artikel 54(6)SPW)	265
8.2.2.3	Voorgestelde kennisgewing van aansoek om vonnis indien 'n erkenning van skuld nie op die dagvaarding aangebring is nie (voorgestelde artikel 54(7)SPW)	266
8.2.2.4	Voorgestelde kennisgewing van vonnis (voorgestelde artikel 54(8)SPW)	268

8.2.3	Betekeningwyses (voorgestelde artikel 54(4)SPW en 54(10)SPW)	268
8.2.4	Vermoede van ontvangs van dagvaarding of kennisgewing (voorgestelde artikel 54(11)SPW)	269
8.2.5	Handtekening as ontvangserkenning (voorgestelde artikel 54(12)SPW)	270
8.3	VOORGESTELDE WYSIGING TEN OPSIGTE VAN BEPALINGS RAKANDE VERSUIM VAN BESKULDIGDE OM OP 'N DAGVAARDING TE VERSKYN (BESTAANDE ARTIKEL 55SPW) OF AAN 'N VONNIS TE VOLDOEN (VOORGESTELDE BYVOEGSEL TOT ARTIKEL 55SPW) - KYK BYLAE B	270
8.3.1	Afskaffing van bestaande lasbrief en die voorgestelde vonnis by verstek	270
8.3.2	Afdwinging van vonnisse (voorgestelde artikel 55(4) en (5)SPW)	271
8.3.2.1	Terughouding van lisensies	272
8.3.2.2	Toepaslikheid van ander bepalinge in die SPW (voorgestelde artikel 55(4)(a)SPW)	272
8.3.2.3	Artikel 91 van die Inkomstebelasting No 85 van 1962	273
8.3.2.4	Artikel 65 van die Wet op Landdroshoe (No. 30 van 1944)	273
8.3.2.5	Inwerkingstelling van vonnis wat nie betaling van 'n boete behels nie (voorgestelde artikel 55(10)SPW)	273
8.3.2.6	Oor en weer tussenstaatse afdwinging van vonnisse (voorgestelde artikel 55(12) en (13)SPW)	274
8.3.3	Bewys van vorige veroordelings (voorgestelde artikel 55(7) (8) en (9)SPW)	276
8.4	VOORGESTELDE WYSIGINGS TEN OPSIGTE VAN KENNISGEWING OM IN DIE HOF TE VERSKYN (VOORGESTEL DAT DIT NOU 'N "ONMIDDELLIKE DAGVAARDING" GENOEM WORD) INGEVOLGE ARTIKEL 56SPW - SIEN BYLAE C	277

8.4.1	Kennisgewingsprosedure	277
8.4.1.1	Bestaande voorskrifte ten opsigte van tipes oortredings en erkenning van skuld tot R300	277
8.4.1.2	Voorgestelde voorskrifte ten opsigte van tipes oortredings met of sonder erkenning van skuld (voorgestelde artikel 56(1)(c), 56(9)SPW)	278
8.4.2	Verhoor- en vonnisprosedure	279
8.4.2.1	Bestaande lasbrief-, verhoor- en vonnisprosedure	279
8.4.2.2	Voorgestelde vonniswerking indien erkenning van skuld op die onmiddellike dagvaarding aangebring is (voorgestelde artikel 56(10)SPW)	279
8.4.2.3	Voorgestelde kennisgewing van aansoek om vonnis in sekere gevalle (voorgestelde artikel 56(11)SPW)	279
8.4.3	Voorgestelde bepalings rakende sekere adresse (voorgestelde artikel 56(1)(g) en (h))	280
8.4.4	Die neem van vingeradrukke in sekere gevalle (voorgestelde artikel 56(6) en (14)SPW)	280
8.4.5	Diverse bepalings	281
8.4.6	Bepalings ten opsigte van die artikel 54SPW-dagvaarding wat mutatis mutandis van krag is (voorgestelde artikel 56(11), (12) en (13)SPW)	282
8.5	SKULDERKENNINGSBOETE (ARTIKEL 57 - KYK BYLAE D)	282
8.5.1	Plek vir die betaling van 'n skulderkenningsboete	282
8.5.2	Betaling van skulderkenning na 'n betaal- of verhoordatum (voorgestelde artikel 57(2)(b)SPW)	283
8.5.3	Betalings van afkoopboete na dagvaarding as skulderkenningsboete aanvaar te word (voorgestelde artikel 57(2)(c)SPW)	284
8.5.4	Die rol van 'n aangewese amptenaar (voorgestelde artikel 57(6)SPW)	285
8.5.5	Kontrole per rekenaar ten einde die landdros se laste te verlig (Voorgestelde artikel 57(7)SPW)	285

8.6	TERSYDESTELLING VAN VONNIS (VOORGESTELDE ARTIKEL 57ASPW) (KYK BYLAE D))	286
8.7	SLOTOPMERKING VIR DIE HOOFSTUK	286

HOOFSTUK 8

NOODSAAKLIKE RASIONALISERING EN VAARTBELYNING VAN PROSEDURES RAKENDE DAGVAARDINGS EN KENNISGEWINGS OM IN DIE HOF TE VERSKYN IN VERKEERSAKE EN VOORGESTELDE WETGEWING IN HIERDIE VERBAND

8.1 INLEIDING

Daar is in Hoofstuk 4.3, 4.4 en 4.5 'n oordeel gevel ten opsigte van die bestaande vervolgingsprosedures en die strafregtelike werklading ten opsigte van vervolgings vir verkeersoortredings. Daaruit was dit duidelik dat regshervorming en rasionalisasie van die strafprosesreg ten opsigte van verkeersoortredings noodsaaklik is. Dit word nou in hierdie Hoofstuk aangespreek.

8.1.1 Oorbeklemtoonde onus in die bestaande stelsel op die staat

Dit is baie duidelik dat, ten einde 'n verkeersaak gefinaliseer te kry, daar in die bestaande stelsel 'n oorbeklemtoonde onus op die staat rus.

Die onus is byvoorbeeld op die staat om 'n beskuldigde te gaan soek en in die hande kry vir 'n verhoor indien die beskuldigde, wat die dagvaarding of kennisgewing (om in die hof te verskyn) persoonlik ontvang het, nie 'n skulderkenningsboete betaal nie en ook nie in die hof verskyn nie. Die publiek buit duidelik hierdie onus uit indien in ag geneem word dat soveel as meer as 30 persent beskuldigdes uiteindelik onopspoorbaar bly.

Die onus in die siviele prosesreg daarteenoor is op die persoon wat die dagvaarding ontvang het om toe te sien dat hy die nodige stappe ter verdediging van die saak doen, in die afwesigheid waarvan vonnis by verstek teen hom verkry kan word ingevolge Reël 12 van die Wet op Landdroshowe, 1944. Die onus bly op die persoon wat die dagvaarding ontvang het, ook in die mees ernstige sivielprosesregtelike aangeleenthede, byvoorbeeld waar een persoon 'n ander vir die betaling van R10 miljoen sou

dagvaar. Dit bly steeds moontlik om vonnis by verstek in so 'n geval te kry.

Daarteenoor kan 'n persoon 'n dagvaarding vir 'n parkeer-oortreding met 'n skulderkenningsboete van R20 of vir 'n spoedoortreding met 'n skulderkenningsboete van R300 ontvang en die staat letterlik vir die ontvangs van die boete "*laat werk*" alvorens die beskuldigde sou betaal. Die beskuldigde wat 'n 40 persent kans het dat hy nie opgespoor sal word nie, het daarom al die aanmoediging in die wêreld om die boete nie te betaal nie en ook nie in die hof te verskyn nie. 'n Boete of ander straf vir die versuim om in die hof te verskyn is ook byna irrelevant, dit maak nie saak hoe kwaai die boete of straf sou wees nie, aangesien daar 'n 40 persent kans is dat die oortreder nie opgespoor sal word nie. Indien die oortreder egter van 'n sogenaamde onafhanklike staat (TBVC-state), of 'n sogenaamde selfregerende gebied, of selfs van sekere woongebiede van veral Swartmense in die Republiek van Suid-Afrika afkomstig is, kan hy vooraf by die ontvangs van die dagvaarding of kennisgewing om in die hof te verskyn al weet dat niks van die saak sal word indien hy nie in die hof sou verskyn nie aangesien daar geen of min moontlikhede bestaan om hom later uit te lewer of op te spoor of dat dit vir die wetstoepasser te gevaarlik is om hom te probeer opspoor. Die omvang en erns van die probleem word ontstellend beklemtoon deur die feit dat 'n landdros al so ver gaan het dat hy weier dat dagvaardings of kennisgewings om in die hof te verskyn en wat op die oortreders persoonlik beteken is, in die hofregisters ingeskryf word tensy die beskuldigde by die hof opdaag en as't ware op 'n verhoor aandring (kyk Hoofstuk 1.2). Die landdros voer aan dat die lasbriewe in elk geval nie 'n kans staan om uitgevoer te word nie en dat hierdie doellose sake net die sakestatistiek van sy hof verwing! Hierdie toedrag van sake breek alle agting en respek vir die reg en ordestelsel af, skep minagting daarvoor en vir die wetstoepasser en hofstelsel. Padgebruikers en hulle gemeenskappe word hierdeur geleer dat verkeerskriminaliteit ongestraf bly tot op die vlak van die mees ernstige verkeersoortredings

waarby 'n arrestasie betrokke is en indien borg of waarskuwing vir latere verhoor toegelaat word, gaan selfs die mees ernstige verkeersoortredings ongestraf weens dieselfde redes! Die Staat kan sy onus nie nakom in die staatkundige en ander omstandighede van Suid- en Suider-Afrika nie.

Daar moet gevolglik gekyk word na metodes ten einde die onus meer op die beskuldigde vir sy verskyning in die hof en die verdediging van die saak te plaas in gevalle waar hy sy kant van die saak sou wou stel.

8.1.2 Standaardisering van gerekenariseerde stelsels vir die hanteling van vervolgingsprosesstukke

In Hoofstuk 7 is aangetoon dat verskeie van die groter plaaslike owerhede reeds hulle vervolgings vir verkeersoortredings aan die hand van rekenaarstelsels hanteer en dat die Regering in Desember 1981 goedgekeur het dat die onderskeie stelsels van hierdie aard gestandaardiseer moet word.

Die toekomstige rol van die rekenaar is veral belangwekkend deurdat die wetstoepassingsowerhede daardeur in staat gestel sal word om baie meer doeltreffend te funksioneer. Hulle sal op 'n vaartbelynde grondslag hulle vervolgings vir verkeersoortredings kan hanteer en gevolglik in staat wees om meer sake na die hof te verwys. Daar is gevolglik 'n dringende behoefte vir die vaartlyning van die strafprosesreg ten opsigte van die instelling van vervolgings vir verkeersoortredings ten einde te verseker dat die landdroshoue nie geheel en al met die vervolgings vir verkeersoortredings oorstroom sal raak nie.

8.1.3 Die voorgestelde vaartbelyning van strafprosesregtelike aangeleenthede rakende vervolgings vir verkeersoortredings

Hierdie Hoofstuk bevat 'n bespreking van die voorgestelde maatreëls vir die rasionalisering en vaartbelyning van prosedures rakende dagvaardings, kennisgewings om in die hof te

verskyn, versuim om aan hierdie dokumente te voldoen, betalings van skulderkenningsboetes en maatreëls om benadeling van beskuldigdes en persone te verhoed. Die volle kringloop van die aanbevelings word voltooi met 'n uiteensetting van die aanbevelings vir die "dekriminalisering" of administratiewe beregting van parkeertipe verkeersoortredings wat in Hoofstuk 9 aangespreek word. Die juridiese evaluering van die voorgestelde maatreëls word in Hoofstuk 13 vervat. Die verwysings na wetsbepalings in hierdie Hoofstuk en Hoofstuk 9 slaan op die Strafproseswet, 1977, (No 51 van 1977) tensy uitdruklik anders aangedui word. Die afkorting "SPW" sal die bestaande wet aandui en "voorgestelde artikel ... SPW" sal slaan op die voorgestelde wysiging of toevoeging.

8.2 VOORGESTELDE WYSIGING TEN OPSIGTE VAN DIE DAGVAARDING SOOS BESKRYF IN ARTIKEL 54SPW - KYK BYLAE A

8.2.1 Dagvaardingsprosedure

8.2.1.1 Bestaande dagvaardingsprosedure

Die bestaande dagvaardingsprosedure ingevolge artikels 54 en 55SPW bestaan daarin dat 'n dagvaarding uitgereik word waarin die beskuldigde aangesê word om op 'n bepaalde plek, datum en tyd in die hof te verskyn ten einde tereg te staan op 'n aanklag of aanklagte wat in die dagvaarding uiteengesit word.

Die dagvaarding moet per hand afgelewer word en mits dit aan bepaalde voorwaardes van betekening voldoen, word die beskuldigde as behoorlik gedagvaar beskou.

Die beskuldigde wat nie in die hof verskyn nie, en wat ook nie 'n skulderkenningsboete betaal indien een op die dagvaarding aangeteken is nie, pleeg 'n oortreding. Die hof magtig in so 'n geval 'n lasbrief vir die inhegtenisneming van die beskuldigde.

Die administrasie van die lasbrief op sigself behels 'n omslagtige administratiewe proses. Dit het ook die gevolg dat gemagtigde persone die beskuldigde fisies by die aangewese adres moet gaan soek en indien hy nie opgespoor word nie, word die lasbrief onverrigtersake terruggestuur.

Die beskuldigde wat wel opgespoor word, word daarna in hegtenis, op borgtog of op waarskuwing voor die hof gebring wanneer die saak dan in sy geheel voorgedra word vir die verkryging van 'n uitspraak deur die voorsittende beampte.

Die saak bly uitstaande en onafgehandel in alle opsigte tot tyd en wyl die beskuldigde opgespoor en fisies voor 'n regterlike amptenaar ingevolge die Strafproseswet gebring is. Dit kan maande of jare later wees wanneer die staatsgetuies al dood of onopspoorbaar is of die feite nie meer kan onthou nie en die saak dan teruggetrek moet word.

8.2.1.2 Voorgestelde dagvaardingsprosedure (voorgestelde artikel 54(5)SPW).

Die voorstelle behels die behoud van die bestaande proses-regtelike maatreëls maar die byvoeging van 'n verdere dagvaardingsproses in die geval van padvervoermisdrywe, misdrywe rakende die besit of gebruik van motorvoertuie, misdrywe ingevolge plaaslike verordenings of enige ander misdrywe soos van tyd tot tyd deur die Minister van Justisie by kennisgewing bepaal mag word. Die voorgestelde bykomende prosedure is 'n opsionele prosedure wat beteken dat die tersaaklike tipes misdrywe steeds op die konvensionele grondslag hanteer kan word.

In plaas daarvan dat die beskuldigde vir 'n bepaalde datum gedagvaar word om in die hof te verskyn, word hy bloot kennis van die vervolging wat teen hom ingestel word, gegee en aangesê om, indien hy die saak in die hof wil verdedig, binne 30 dae vanaf die datum van die betekening van die dagvaarding

op hom kragtens die voorgestelde betekeningsprosedures, aan die klerk van die betrokke hof skriftelike kennis te gee dat hy die saak teen hom wil verdedig by die verhoorplek en op 'n verhoordatum en tyd wat vir hierdie doel reeds tydens die uitreiking van die dagvaarding op die dagvaarding geëndosseer is. Geen regsgevolge kleef aan 'n versuim om kennis te gee nie maar kennisgewing word verlang ten einde die Staat in staat te stel om sy getuies beskikbaar te hê. Versuim om kennis te gee, stel bloot die Staat in staat om uitstel vir verhoor te vra.

Die voorgestelde prosedure hou gevolglik in 'n redelike mate verband met die siviele prosesreg deurdat 'n persoon 'n bepaalde tydperk vir die aanteken van verdediging gegun word. Die voorgestelde prosedure kom egter steeds met die bestaande strafprosesregtelike maatreëls ooreen deurdat 'n bepaalde hofdatum tydens die uitreiking van die dagvaarding reeds bepaal word.

Daar word gevolglik geen afbreuk gedoen aan die audi alteram partem-reël nie. Die beskuldigde het steeds al die geleentheid ter wêreld om sy saak in die hof te stel indien hy sou verkies om te verskyn en sy saak te stel. (Hierdie aangeleentheid word in groter diepte in Hoofstuk 13 bespreek.)

8.2.2 Verhoor- en vonnisprosedure

8.2.2.1 Bestaande lasbrief-, verhoor- en vonnisprosedure

Daar is in Hoofstuk 8.2.1.1 hierbo verwys na die bestaande dagvaardingsprosedure en die noodsaaklikheid dat die beskuldigde vir sy verhoor in die hof moet verskyn alvorens uitspraak gelewer word.

8.2.2.2 Voorgestelde vonniswerking indien erkenning van skuld op die dagvaarding aangebring is (voorgestelde artikel 54(6)SPW)

Die nuwe voorgestelde artikel 54(6)SPW behels dat indien die beskuldigde die skulderkenningsboete nie betaal nie, in die gevalle waar so 'n boete op die dagvaarding geëndosseer is, en ook nie kennis van sy voorneme om die saak te verdedig gee nie, of kennis aldus gee maar op die verhoordatum of op enige uitgestelde datum daarvan versuim om te verskyn, word die beskuldigde geag deur die hof op die betrokke verhoordatum aan die pleging van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonnissen gewees het tot die betaling van die boete wat as skulderkenningsboete op die dagvaarding tydens die uitreiking daarvan geëndosseer is. (Die geval waar daar nie 'n skulderkenningsboete op die dagvaarding geëndoseer is nie, word in Hoofstuk 8.2.2.3 behandel.)

Die belangrike gevolg van hierdie voorstel is dat die saak gevolglik nou minstens verby die verhoorstadium geneem word en dat slegs die betaling van die vonnis uitstaande bly en nie beide die verhoor en vonnis nie. Die verhoor staan dus nie onbepaald oor nie en die probleme van afgestorwe, onopspoorbare en onbeskikbare of moeilik beskikbare staatsgetuies of van tydsverloop word doeltreffend teengewerk sonder die benadeling van die beskuldigde wat self sy kans om verhoor te word en sy saak te stel, deur sy vingers laat glip (moontlike gevalle van benadeling word egter wel aangespreek in Hoofstuk 8.6 hieronder).

Hierdie maatregel kom baie ooreen met die sivieleprosesreg deurdat aansoek gedoen kan word vir vonnis by verstek indien 'n persoon nie verskyning tot verdediging aanteken nadat hy die dagvaarding ontvang het nie. Dit verskil egter van die sivieleprosesreg daarin dat die beskuldigde geag word skuldig bevind te gewees het op die verhoordatum indien hy nie gereageer het soos van hom verwag is nie en dat 'n aansoek om vonnis by verstek nie tot die hof gerig hoef te word nie 'n

ander moontlikheid sou wees om in plaas van die outomatiese vonnis by verstek, 'n aansoek om vonnis by verstek soos in die siviele prosesreg voor te skryf. Sorgvuldige oorweging maak dit duidelik dat die hof bloot 'n rubberstempel sal wees en dat dit baie min voordele inhou aangesien 'n prosedure in Hoofstuk 8.6 bespreek word vir die tersydestelling van 'n vonnis indien daar benadeling sou wees. 'n Outomatiese vonnis by verstek blyk dus nie so 'n ingrypende maatregel te wees as wat dit op die oog af lyk nie.

8.2.2.3 Voorgestelde kennisgewing van aansoek om vonnis indien 'n erkenning van skuld nie op die dagvaarding aangebring is nie (voorgestelde artikel 54(7)SPW)

Ernstige oorweging is gegee aan die beperking van die voorgestelde vaartbelynde prosedure wat in Hoofstuk 8.2.2.2 bespreek is slegs tot 'n dagvaarding waarop 'n skulderkenningsboete vir die oortreding bepaal is. 'n Vaartbelynde prosedure is egter uitgewerk ten opsigte van 'n dagvaarding waarop geen skulderkenningsboete vir die oortreding vasgestel is nie en wel aan die hand van uitspraakwerking met 'n latere aansoek om vonnis. Dit word nou vervolgens bespreek.

Daar word voorgestel dat uitspraakwerking ook geld in gevalle waar daar geen skulderkenningsboete op die dagvaarding geëndosseer is nie. Die gevolg hiervan sou wees dat die beskuldigde op die voorwaardes wat reeds in Hoofstuk 8.2.2.2 beskryf is, skuldig bevind geag word aan die pleging van die misdryf op die verhoordatum. Dit word voorgestel dat artikel 283(1)SPW op vonnis wat ingevolge die voorgestelde artikel 54(7)SPW verkry word, van toepassing gemaak word. Die skuldigbevinding word dus afgehandel geag op die datum wat vir verhoor op die dagvaarding bepaal is en bly net die vonnis uitstaande.

Ten einde vonnis teen die beskuldigde te verkry, word voorgestel dat -

- (a) die klerk van die hof op aansoek van die aanklaer die beskuldigde per geregistreerde pos 30 dae kennis gee van die tyd, datum en plek van die aansoek om vonnis, met vermelding van verswarende omstandighede, indien van toepassing, wat tydens die aansoek voorgelê sal word. Die beskuldigde moet in dieselfde kennisgewing meegedeel word van sy reg om getuienis ter strafversagting aan te bied; of
- (b) die beskuldigde by die uitreik van die dagvaarding reeds in kennis gestel word van 'n tyd, datum en plek vir 'n aansoek om vonnis indien die beskuldigde op die tyd datum en plek vir verhoor/uitspraak nie teenwoordig sou wees nie; of
- (c) die SPW bepaal dat die saak na die uitspraakdatum uitgestel geag word vir 'n periode van 14 dae en dat op die uitgestelde dag aansoek om vonnis gedoen kan word.

Die voorstel onder (a) word verkies. Die aansoek om vonnis word op die vonnisdatum aangehoor. Vonnis kan dan dienooreenkomstig gevel word, hetsy die beskuldigde strafversagtende omstandighede aanbied, aldan nie, en hetsy die beskuldigde teenwoordig is, aldan nie. Die beskuldigde kan selfs toegelaat word om versagtende omstandighede in sy afwesigheid by wyse van 'n skriftelike beëdigde verklaring aan te bied. Die Staat daarenteen kan toegelaat word om getuienis oor die omstandighede by die pleging van die misdryf en oor verswarende omstandighede ook per skriftelike beëdigde verklaring vir doeleindes van vonnis aan te bied. Andersins kan die Staat beperk word tot net die bewys van vorige veroordelings waar die beskuldigde nie in die hof teenwoordig is nie.

8.2.2.4 Voorgestelde kennisgewing van vonnis (voorgestelde artikel 54(8)SPW)

Daar word voorgestel dat die klerk van die hof die beskuldigde wat in sy afwesigheid gevonnissen word, van die vonnis per geregistreerde pos kennis gee.

OPMERKING: Die kennisgewing van aansoek om vonnis en die kennisgewing van vonnis sal al in hierdie gevalle meestal per rekenaar geprosesseer word. Daar sal gevolglik 'n geringe administratiewe werklading in sulke gevalle ontstaan. Die voorgestelde prosedure sal bloot net meer regverdigheid aan die voorgestelde stelsel verleen.

8.2.3 Betekeningswyses (voorgestelde artikel 54(4)SPW en 54(10)SPW)

Vier wyses van betekening van dagvaardings en kennisgewings per geregistreerde pos in verkeersake word voorgestel as bykomende metodes van betekening naamlik:

- (a) Die stuur van die dagvaarding of kennisgewing per geregistreerde pos aan die woon- of besigheidsadres van 'n beskuldigde, gepaardgaande met 'n bewysstuk deur die poskantoor dat die posstuk afgelewer is. Hierdie prosedure word ook dikwels in die sivieleprosesreg gebruik en behels 'n fasiliteit wat die Poskantoor bied om 'n posstuk aan iemand persoonlik af te lewer, 'n bewys daarvoor te kry en die bewys aan die afsender terug te stuur.
- (b) Die stuur van die dagvaarding of kennisgewing per geregistreerde pos aan 'n adres-domicilium citandi et executandi wat die beskuldigde as sulks vir doeleindes van voertuig- of rybewysregistrasie gekies het. Die Padverkeerswetsontwerp (1988) maak reeds voorsiening dat die aangee van 'n adres by voertuigregistrasie as so 'n domicilium-adres sal geld. Die bepaling van artikel 67(1)(a) van die Wet op Padverkeer, 1973 van Bophuthatswana bepaal byvoorbeeld ook

reeds dat die adres wat 'n aansoeker om 'n rybewys in Bophuthatswana kies, en enige verandering daarvan, sal dien as sy domicilium citandi et executandi vir die doeleindes van daardie wet.

- (c) Die stuur van die dagvaarding of kennisgewing per geregistreerde pos aan 'n adres wat 'n beskuldigde tydens die uitreiking of betekening van enige prosesstuk in enige saak binne 60 dae voor die aanstuur van die jongste dagvaarding of kennisgewing aan 'n vredesbeampte gegee het. 'n Beskuldigde wat 'n foutiewe of vals adres gee, moet dan maar self die gevolge van sy handeling dra indien hy latere dokumentasie nie sou ontvang nie. Benadeling word teengewerk deur die moontlikheid van 'n tersydestelling van vonnis toe te laat (kyk Hoofstuk 8.6).
- (d) Daar word voorgestel dat die dagvaarding of kennisgewing ook per geregistreerde pos gestuur kan word aan die woon- of besigheidsadres wat 'n beskuldigde vir doeleindes van die registrasie van 'n motorvoertuig in sy naam verskaf het in die gevalle waar 'n kennisgewing kragtens artikel 341SPW aan die betrokke voertuig aangebring is en 'n afkoopboete ten opsigte van daardie kennisgewing nie betaal is nie (hierdie bepaling sou egter kon wegval in die lig van die aanbevelings vir die dekriminalisering van parkeertipe oortredings ooreenkomstig Hoofstuk 9).

Alle kennisgewings wat ingevolge die voorgestelde artikel 54SPW van die Strafproseswet gestuur moet word, word ook ingevolge die voorgestelde sub-artikel 54(4)SPW beteken ingevolge die voorgestelde sub-artikel 54(10)SPW.

8.2.4 Vermoede van ontvangs van dagvaarding of kennisgewing (voorgestelde artikel 54(11)SPW)

Ingevolge die voorstelle word daar geag dat 'n beskuldigde aan wie die dagvaarding of kennisgewing per geregistreerde pos

gestuur is, dit ontvang het binne 14 dae na die afsending daarvan.

8.2.5 Handtekening as ontvangserkenning (voorgestelde artikel 54(12)SPW)

Daar word tans deur 'n persoon wat 'n dagvaarding aflewer in die reël vereis dat die persoon op wie die dagvaarding beteken word, ontvangs met sy handtekening op die relaas erken. Hierdie praktyk het groot waarde veral wanneer die beskuldigde later in die hof beweer dat hy nie die dagvaarding ontvang het nie. Die beskuldigde se handtekening op die relaas dien dan gevolglik as voldoende oorrading vir die beskuldigde om te erken dat hy wel die dagvaarding ontvang het. Daarteenoor kan dit bewys dat hy dit inderdaad nie ontvang het nie in gevalle waar persoonlike betekening beweer word en 'n ander handtekening as die beskuldigde se handtekening op die relaas van die betekening aangebring is.

Die voorgestelde maatreël stel 'n belangrike tekortkoming wat tans bestaan, reg aangesien die voorgestelde bepaling nou bepaal dat die persoon wat die dagvaarding beteken, kan vereis dat die ontvanger met sy handtekening of vingerafdruk ontvangs erken.

8.3 VOORGESTELDE WYSIGING TEN OPSIGTE VAN BEPALINGS RAKENDE VERSUIM VAN BESKULDIGDE OM OP 'N DAGVAARDING TE VERSKYN (BESTAANDE ARTIKEL 55SPW) OF AAN 'N VONNIS TE VOLDOEN (VOORGESTELDE BYVOEGSEL TOT ARTIKEL 55SPW) - KYK BYLAE B

8.3.1 Afskaffing van bestaande lasbrief en die voorgestelde vonnis by verstek

Ingevolge die bestaande artikel 55SPW pleeg 'n persoon wat versuim om op 'n dagvaarding te verskyn, 'n misdryf. Voorts sal die hof 'n lasbrief magtig om die oortreder in hegtenis te laat neem ten einde sy verskyning voor die hof te bewerkstellig.

Ingevolge die voorgestelde bepalings word 'n lasbrief gladnie gemagtig en uitgereik nie.

Die voorgestelde artikel 55(3)(e)SPW bepaal dat 'n beskuldigde wat ingevolge die voorgestelde artikel 54(6) of (7)SPW gevonnisdig word of gevonnisdig is, 'n misdryf pleeg indien die beskuldigde nie binne 30 dae na die vonnis die boete betaal nie. Hierdie bepaling is in die plek van die huidige versuim om te verskyn en dek die begrip van straf vir minagting van die hof (kyk Hoofstuk 13 verder in hierdie verband).

Ingevolge die voorstelle word 'n persoon vir hierdie misdryf gevonnisdig tot 'n bedrag van 50 persent van die skulderkenningsboete, as daar een was, of R50, welke bedrag van die twee ookal die hoogste of van toepassing is. 'n Formule van hierdie aard is nodig aangesien die beskuldigde nie verskyn nie en die proses voort moet kan gaan sonder dat skaakmat bereik word. Die versuim en die boete word in verband met die oorspronklike vonnisbedrag (boete) gebring.

Die vonnis vir hierdie misdryf van versuim word saam met die vonnis wat ten opsigte van die oorspronklike aanklag geld, afgedwing. Die voordeel van hierdie prosedure bo die bestaande lasbriefprosedure is dat daar reeds kennis geneem kan word van die feit dat 'n persoon skuldiglik versuim het om in die hof te verskyn of om 'n boete of vonnis te betaal, selfs in gevalle waar die vonnis nog nie afgedwing is nie. Die saak word as afgehandel beskou, behalwe vir die betaling van boetes.

Die voorstelle maak ook voorsiening vir die vordering van rente op 'n vonnis in gepaste gevalle (sien die voorgestelde artikel 55(6)SPW) ten einde die spoedige betaling van boetes verder aan te moedig.

8.3.2 Afdwinging van vonnisse (voorgestelde artikel 55(4) en (5)SPW)

Enige maatregel is so goed as wat dit afgedwing kan word. Dit

is juis die onvermoë om die bestaande maatreëls doeltreffend af te dwing, wat dit so klaaglik laat misluk. Daar moet dus gekyk word na 'n totaliteit van afdwingingswyses aanvullend tot mekaar en sonder om vooraf enkeles bo die ander te kies. Die filosofie is dus dat alle moontlike toelaatbare afdwingingsmaatreëls aanvaarbaar gemaak moet word en dat dit aan die wetstoepassingsinstansies oorgelaat moet word om self hulle voorkeure te bepaal. Die tussenstaatlike afdwinging van vonnisse word later in Hoofstuk 8.3.2.6 bespreek.

8.3.2.1 Terughouding van lisensies

Vonnisse kan op 'n verskeidenheid van wyses afgedwing word. In hierdie verband is die terughouding van motorlisensies of bestuurderslisensies tot tyd en wyl aan die vonnisse voldoen is, uiteraard doeltreffende maatreëls wat reeds met groot sukses in plekke soos Kalifornië en Japan toepas word (Botha (1983 E); (1983 G) en literatuur aangehaal in Hoofstuk 2).

8.3.2.2 Toepaslikheid van ander bepalings in die SPW (voorgestelde artikel 55(4)(a)SPW)

Die voorgestelde artikel 55(4)(c)SPW maak die bestaande bepalings van artikels 288(1), 289(1) en artikel 299(1)SPW ook van toepassing op die afdwinging van 'n vonnis wat ingevolge die nuwe voorgestelde maatreëls verkry is of wat as 'n vonnis geag word. Dit is onnodig om 'n vonnis te dekriminaliseer ten einde die vonnis van 'n strafregtelike aard af te dwing by wyse van 'n beslaglegging op en verkoop van goed (artikel 288(1)SPW) of beslaglegging op geld of salaris van 'n beskuldigde (artikel 289(1)SPW) moontlik te maak. Hierdie bepalings kry nuwe sin en betekenis in die lig van die onderhawige aanbevelings. Die beslaglegging op die voertuig sou hierdeur ook 'n moontlikheid word.

8.3.2.3 Artikel 91 van die Inkomstebelastingwet No 85 van 1962

Artikel 91 van die Inkomstebelastingwet, 1962 maak ook die betaling van gelde verskuldig aan die staat ten opsigte van inkomstebelasting 'n prosedure vir die vordering van geld. Die veroordeelde word as die belastingpligtige, en die klerk van die hof as die kommissaris vir hierdie doeleindes geag en die boete die belasting. (Verskuldigde bydraes ingevolge wetgewing oor werkloosheidsversekering kan ook op 'n soortgelyke wyse gevorder word. Dié prosedures kan ook van toepassing gemaak word, indien nodig.)

8.3.2.4 Artikel 65 van die Wet op Landdroshowe (No. 30 van 1944)

Die volgende metode waardeur vonnisse ingevolge die voorstelle afdwing kan word, is om artikel 65 van die Wet op Landdroshowe, 1944, van toepassing te maak en afdwinging van die strafregtelike vonnise dieselfde as sivilregtelike vonnise te maak. Die staat of owerheid wat die vonnis wil afdwing, tree dan as die skuldeiser op en die beskuldigde is die verweerder. (Hierdie aspek word in Hoofstuk 13 juridies beoordeel.)

8.3.2.5 Inwerkingstelling van vonnis wat nie betaling van 'n boete behels nie (voorgestelde artikel 55(10)SPW)

Die hof kan uiteraard ingevolge die voorgestelde artikel 54(7)SPW 'n vonnis van meer as R300 of selfs gevangenisstraf of periodieke gevangenisstraf ople.

Die voorgestelde artikel 55(10)SPW maak voorsiening vir sulke vonnisse deur die prosedure ingevolge artikel 285SPW rakende die inwerkingstelling van periodieke gevangenisstraf op so 'n vonnis van toepassing te maak, of bloot 'n lasbrief vir die inhegtenisneming van die beskuldigde uit te reik. Indien die beskuldigde dan voor die hof gebring word, word so 'n vonnis in werking gestel.

Daar is aanvanklik uitgegaan van die standpunt dat gevangenisstraf nie as 'n alternatiewe vonnis afdwingbaar gemaak behoort te word ten opsigte van vonnisse wat ingevolge die voorgestelde prosedures verkry word nie. Die voorgestelde artikel 55(10)SPW stel egter 'n relatief aanvaarbare metode vir die afdwinging van alternatiewe vonnisse daar. Daar word aan die hand gedoen dat sulke alternatiewe vonnisse in elk geval in die minderheid sou wees en inderdaad slegs by uitsonderingsgevalle neergelê sal word. Dit maak egter die hantering van persone met baie vorige veroordelings moontlik.

8.3.2.6 Oor en weer tussenstaatse afdwinging van vonnisse (voorgestelde artikel 55(12) en (13)SPW)

Een van die belangrikste probleme met die bestaande strafprosesregtelike bedeling is die onvermoë om dagvaardings oor die grense van die onafhanklike state en selfregerende gebiede af te dwing. Dit laat die bestaande bedeling in 'n klugspel in hierdie verband ontaard. Die voorgestelde bedeling sal aan dieselfde nadele onderworpe wees tensy maatreëls getref sou word om oor en weer tussenstaatse afdwinging van mekaar se prosedures te bewerkstellig.

'n Voorbeeld in hierdie verband word reeds deur Bophuthatswana gestel deur die bepalinge van die nuwe artikel 66(4A) van die Wet op Padverkeer, 1973 van Bophuthatswana, soos ingevoer deur die Wysigingswet op Padverkeer, 1984 (No 25 van 1984). Die gewysigde Wet maak onder andere voorsiening dat die rybewys in Bophuthatswana nie meer 'n permanente dokument sal wees nie maar periodiek sal verval en heruitgereik sal moet word met 'n sentraal vervaardigde rybewys. Die Kommissaris van Polisie van Bophuthatswana moet enige aansoek om die uitreiking van 'n nuwe rybewys of die heruitreiking van 'n bestaande rybewys weier indien;

- die bepalinge van die Wet met betrekking tot toetsing vir 'n rybewys nie nagekom is nie;

- inligting vervat in die aansoek onvolledig of nie juis of korrek is nie;
- die aansoeker kragtens 'n ander bepaling onbevoeg is; en
- die aansoeker aangekla is vir 'n verkeersoortreding in Bophuthatswana of 'n ander land of gebied wat die President van Bophuthatswana aangewys het en die aansoeker nagelaat het om in die hof te verskyn of om 'n skulderkenningsboete te betaal.

Bophuthatswana het die Republiek van Suid-Afrika en die ander lede van die TBVC-state genooi om soortgelyke maatreëls te skep en bilateraal daarna ooreen te kom om mekaar se dagvaardings en kennisgewings om in die hof te verskyn in verkeersake oor en weer af te dwing.

Die voorgestelde artikels 55(12) en (13)SPW maak op dieselfde trant voorsiening om die bepalings van artikels 54, 55, 56 en 57SPW waarop bilateraal ooreengekom mag word, van toepassing te maak op lasbriewe en vonnisse van 'n ander staat of gebied in die Republiek van Suid-Afrika. Die aanname is dat die bilaterale ooreenkoms voorsiening sal maak vir die soortgelyke afdwinging van lasbriewe en vonnisse van die Republiek van Suid-Afrika in sodanige ander staat of gebied.

Die aanbevelings maak ook voorsiening vir magte en bevoegdhede aan vredesbeamptes vir beslaglegging van goed of dokumente, permitte of lisensies ter afdwinging van die betrokke bepalings.

Dit is duidelik dat die onderhawige probleme nie deur die Republiek van Suid-Afrika of 'n onafhanklik staat of self-regerende gebied op hulle eie opgelos sal kan word nie maar dat dieselfde maatreëls in al die state en gebiede moet geld en oor en weer by ooreenkoms afdwingbaar gemaak sal moet word.

Die voorgestelde artikel 55(12)SPW maak egter voorsiening dat die bepaling van toepassing is op goed, dokumente, permitte of lisensies wat in die Republiek is, met ander woorde wat ook tydelik byvoorbeeld op besoek of deurgang in die Republiek is. 'n Goeie inligtingstelsel sal dus belhamels van ander lande uitwys en kan hulle wanneer hulle hulle op die paaie in die Republiek bevind, makliker vasloop in die effek van die voorgestelde bepalings.

8.3.3 Bewys van vorige veroordelings (voorgestelde artikel 55(7) (8) en (9)SPW

Daar is lankal reeds 'n behoefte aan voorskrifte in die Strafproseswet waardeur die bewys van vorige veroordelings in die geval van betalings van skulderkenningsboetes voorgelê moet word. Die daarstelling van 'n omvattende verkeersinligtingstelsel en die aanteken van verkeersoortredings, bedryf op 'n rekenaar, maak voorskrifte soos vervat in die voorgestelde artikel 55(7) en (8)SPW baie sinvol. 'n Juridiese evaluering van die bewyswaarde van rekenaarverwerkte getuienis word in Hoofstuk 13 weergegee.

Die aantekening van vonnisse word in 'n baie groot mate betroubaar gemaak deurdat identiteitsnommers rekenaartoetssyfers het. Die kans dat 'n verkeerde vonnis teen 'n persoon aangeteken kan word, of op 'n verkeerde persoon se rekord aangeteken kan word, is gevolglik uiters gering. 'n Persoon wat uiteindelik die beswaar sou hê dat hy nie die persoon is teen wie opgetree is nie of dat die vonnis foutiewelik of deur bedrog verkry is, het steeds die moontlikheid om tersydestelling van vonnis aan te vra. Die tersydestellingsprosedure word in Hoofstuk 8.6 hieronder bespreek.

Daar moet ook onthou word dat 'n kennisgewing ingevolge artikel 56SPW om in die hof te verskyn, in die toekoms in die meerderheid gevalle waarskynlik uitgereik sal word deur die afdruk van 'n rybewys of professionele bestuurderpermit op die kennisge-

wing (net soos 'n kredietkaart op 'n strokie vir die bankwese). So 'n afdruk is vir alle praktiese doeleindes byna gelykwaardig aan 'n vingerafdruk aangesien die rybewys, wat aan 'n bepaalde persoon uitgereik is, wat sy foto dra en wat deur die wets-toepassingsbeampte nagegaan is, op die kennisgewing afgedruk word. Baie van die besware van die verlede word daardeur uit die weg geruim.

(Die kaarte sal egter nie op dagvaardings afgedruk word nie, maar benadeling kan in die finale instansie steeds deur die tersydestellingsprosedure vermy word.)

Die voorgestelde artikel 55(8) en (9)SPW verseker dat 'n persoon teen wie se naam aantekeninge gemaak word, daarvan in kennis gestel word en die kans kry om beswaar aan te teken ten einde moontlike foute te identifiseer en moontlike bedrog te beperk.

8.4 VOORGESTELDE WYSIGINGS TEN OPSIGTE VAN KENNISGEWING OM IN DIE HOF TE VERSKYN (VOORGESTEL DAT DIT NOU 'N "ONMIDDELLIKE DAGVAARDING" GENOEM WORD) INGEVOLGE ARTIKEL 56SPW - KYK BYLAE C

8.4.1 Kennisgewingsprosedure

8.4.1.1 Bestaande voorskrifte ten opsigte van tipes oortredings en erkenning van skuld tot R300

'n Vredesbeampte kan ingevolge die bestaande maatreëls 'n persoon wat op redelike gronde vermoed word 'n misdryf te gepleeg het en indien die hof waarskynlik 'n boete van nie meer as R300 sal opleë nie, 'n kennisgewing daar en dan uitreik wat die betrokke persoon aansê om op 'n bepaalde tyd en plek in die hof te verskyn.

'n Persoon wat nie in die hof verskyn nie, wat ook nie die skulderkenningsboete betaal nie, pleeg 'n oortreding en tree dieselfde lasbrief vir arrestasieprosedure in werking soos wat reeds in Hoofstuk 8.2.1.1 hierbo beskryf is.

8.4.1.2 Voorgestelde voorskrifte ten opsigte van tipes oortredings met of sonder erkenning van skuld (voorgestelde artikel 56(1)(c), 56(9)SPW)

Die belangrikste wysiging wat in 1984 ten opsigte van artikel 56(1) aangebring is, is dat die R100-boete na R300 verander is ingevolge artikel 2 van Wet 109 van 1984.

Daar word voorgestel dat die kennisgewing om in die hof te verskyn voortaan 'n "*onmiddellike dagvaarding*" genoem sal word. 'n Onmiddellike dagvaarding word ook uitgereik ten opsigte van enige misdryf waarvoor die vredesbeampes aangestel is, met dien verstande dat dit geen skulderkenningsboete aangee indien die hof 'n waarskynlike boete van meer as R300 sal opleë nie. Dit sal die werkklas van die Departement van Justisie en ander instansies met die uitreiking en betekening van artikel 54SPW-dagvaardings op 'n later stadium baie verlig. Die bestaande prosedure behels in hierdie gevalle die neem van die beskuldigde se besonderhede, die voorbereiding en uitreiking van die dagvaarding later deur die klerk van die hof en die soek en vind van die beskuldigde deur 'n betekeningsbeampte vir die betekening van die dagvaarding aan die beskuldigde - 'n baie omslagtige prosedure wat geen bykomende voordele inhou nie maar baie nadele het. Die alternatief is 'n arrestasie en verskyning in hegtenis in die hof.

Ten opsigte van dieselfde oortredings as wat vir die doeleindes van die voorgestelde artikel 54(4)SPW geld, word die onmiddellike dagvaarding nie aan 'n beskuldigde uitgereik om op 'n sekere tyd en plek in die hof te verskyn nie, maar word hy soortgelyk aan die nuwe bykomende prosedure vir artikel 54SPW-dagvaardings, bloot kennis van die vervolging gegee, 30 dae gegun om verdediging aan te teken en indien hy verdediging aanteken, geld dit vir verskyning op 'n datum wat reeds as 'n hofdatum in die onmiddellike dagvaarding genoem word.

Die nuwe prosedure wat voorgestel word, moet ook gepaard gaan met 'n bykomende endossement op 'n onmiddellike dagvaarding dat 'n beskuldigde nie verplig is om 'n skulderkenningsboete te betaal nie. Dat indien hy verkies om die boete nie te betaal nie maar in die hof te verskyn, hy binne 30 dae na die datum van die onmiddellike dagvaarding die nodige kennis moet gee. Dat indien hy sou versuim om die skulderkenningsboete te betaal, om sodanige kennis te gee of om in die hof te verskyn na sodanige kennisgewing, hy ingevolge die nuwe prosedure skuldig bevind en gevonnissag sal word.

8.4.2 Verhoor- en vonnisprosedure

8.4.2.1 Bestaande lasbrief-, verhoor- en vonnisprosedure

Die bestaande lasbrief-, verhoor- en vonnisprosedure is die selfde as wat reeds in Hoofstuk 8.2.1.1 hierbo beskryf is en dit word gevolglik nie herhaal nie.

8.4.2.2 Voorgestelde vonniswerking indien erkenning van skuld op die onmiddellike dagvaarding aangebring is (voorgestelde artikel 56(10)SPW)

Die voorgestelde prosedure ten opsigte van onmiddellike dagvaardings rakende vonniswerking is dieselfde as wat reeds ten opsigte van die voorgestelde artikel 54SPW-dagvaardings in Hoofstuk 8.2.2.2 hierbo bespreek is.

8.4.2.3 Voorgestelde kennisgewing van aansoek om vonnis in sekere gevalle (voorgestelde artikel 56(11)SPW)

Die prosedure wat in hierdie verband voorgestel word, is analoog aan die prosedure wat reeds ten opsigte van die voorgestelde artikel 54SPW-dagvaarding in Hoofstuk 8.2.2.3 bespreek is.

8.4.3 Voorgestelde bepalings rakende sekere adresse (voorgestelde artikel 56(1)(g) en (h)).

Die byvoeging van 'n beskuldigde se besigheidsadres op 'n onmiddellike dagvaarding word ingevolge die voorgestelde artikel, 56(1)(g)SPW gemagtig. Die bestaande kennisgewing om in die hof te verskyn, maak weens die eise van die praktyk, in die reël voorsiening vir die verskaffing van 'n besigheidsadres alhoewel die vordering van 'n besigheidsadres nie uitdruklik volgens bestaande wetgewing gemagtig word nie. So 'n adres is in die praktyk baie belangrik indien die verkeersafdeling met die beskuldigde moet skakel anders moet die beskuldigde na-ure by sy huis gesoek word.

Voorts maak die voorgestelde artikel 56(1)(h)SPW voorsiening dat 'n adres-domicilium citandi et executandi in die plek van enige ander adres op die onmiddellike dagvaarding mag verskyn. Die wysiging word voorgestel om voorsiening te maak vir die adres-domicilium citandi et executandi wat voortaan op rybewyse of professionele bestuurderpermitte aangebring sal word en akkommodeer die nuwe voorgestelde rybewys of permit, wat waarskynlik so 'n adres daarop sal bevat. Die nuwe rybewys of permit sal die betrokke adres op dokumentasie kan afdruk soortgelyk aan die wyses waardeur kredietkaarte op papier afgedruk kan word. 'n Beskuldigde moet sy korrekte woonadres aan 'n vredesbeamppte verskaf indien dit van die adres-domicilium citandi et executandi op die rybewys of permit sou verskil (voorgestelde artikel 56(15)SPW). Die vredesbeamppte moet die woonadres dan in die plek van die besigheidsadres aanteken (voorgestelde artikel 56(16)SPW).

8.4.4 Die neem van vingeradrukke in sekere gevalle (voorgestelde artikel 56(6) en (14)SPW)

Die voorgestelde bepalings maak voorsiening dat 'n beskuldigde wat nie sy rybewys by hom het nie, se vingerafdruk op 'n onmiddellik dagvaarding afgedruk mag word. Indien hy vervolg

word vir bestuur sonder 'n rybewys en hy daarna sy rybewys aan 'n polisiebeampte toon, moet die polisiebeampte die vingerafdruk op die rugkant van die onmiddellike dagvaarding op 'n aangewese spasie afdruk indien die beskuldigde se vingerafdruk in die eerste plek tydens die uitreiking van die onmiddellike dagvaarding op die voorkant van die dokument afgedruk is. Die nuwe gestandaardiseerde dokumentasie maak reeds vir so 'n prosedure voorsiening.

Hierdie prosedure maak dit moontlik om vingerafdrukke met mekaar te vergelyk ten einde seker te maak dat dieselfde persoon teen wie die onmiddellike dagvaarding uitgereik is, agterna sy rybewys toon. Dit skakel die moontlikheid dat 'n broer of vriend se naam en adres verstrek word en dat die broer of vriend daarna die rybewys gaan toon, soos wat tans vry algemeen deur veral jong ongelisensieerde bestuurders gedoen word, geheel en al uit in gevalle waar die vingerafdruk tydens die uitreiking van die onmiddellike dagvaarding geneem sou word. Artikel 14(1) van die Wet op Identifikasie, 1986 en regulasies met betrekking daarop, maak reeds voorsiening vir die neem van 'n vingerafdruk en beëdigde verklaring deur 'n vredesbeampte van 'n persoon wat nie sy identiteitsdokument by hom het nie en wat deur die vredesbeampte om identifikasie gevra word. Die bepaling dek egter nie al die praktyksbehoeftes nie en is die bogenoemde aanbevelings noodsaaklik om die tekortkominge te oorbrug. Die probleem van identiteitskoppeling word egter meer breedvoerig in Hoofstuk 11 behandel.

8.4.5 Diverse begalings

Daar word dikwels tougetrek of die bestaande voorskrifte van artikel 56SPW dit moontlik maak om meer as een aanklag op 'n kennisgewing om in die hof te verskyn, mag bevat. Streng uitleg van die bepaling dui op die teendeel maar die Departement van Justisie het vir die doeleindes van die nuwe gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie in verkeersake aanvaar dat meerdere aanklagte op so 'n kennisgewing vervat kan word (Botha (1986 B, J)).

Die voorgestelde artikel 56(8)SPW maak nou uitdruklik voorsiening daarvoor dat meer as een misdryf in 'n onmiddellike dagvaarding vervat mag word, terwyl die voorgestelde artikel 56(7)SPW 'n beskuldigde verantwoordelik maak vir die besit en afgee van dagvaardings. Laasgenoemde bepaling het veral ten doel om 'n verweer van 'n persoon dat sy eggenote die skulderkenningsboete teen sy wil en sonder sy wete aangestuur het, kragteloos te maak sodat die vorige veroordeling geldiglik teen so 'n persoon se naam aangeteken kan bly staan en nie deur gekunstelde bewering van hierdie aard tot niet gemaak kan word nie.

8.4.6 Bepalings ten opsigte van die artikel 54SPW-dagvaarding wat mutatis mutandis van krag is (voorgestelde artikel 56(11), (12) en (13)SPW)

Die voorgestelde prosedure rakende die aansoek om vonnis na kennisgewing (voorgestelde artikel 54(7) en (9)SPW), stuur van kennisgewings (voorgestelde artikel 54(10) en (11)SPW), en misdryfbepaling, vorderingswyses, weiering van dokumentasie, rente wat geheg mag word, rekenaar-uittreksels van vonnisse wat die nie-betaling van 'n boete behels (paragrafe (d) en (e) van subartikel 3 van die voorgestelde artikel 55 asook 55(4) tot en met 55(8)SPW), word mutatis mutandis op onmiddellike dagvaardings van toepassing gemaak.

8.5 SKULDERKENNINGSBOETE (ARTIKEL 57 - KYK BYLAE D)

8.5.1 Plek vir die betaling van 'n skulderkenningsboete

'n Belangrike wysiging aan artikel 57(1)SPW word voorgestel, naamlik dat skulderkenningsboetes wat ingevolge die nuwe voorgestelde prosedure betaal word, slegs by die betrokke plaaslike owerheid betaal kan word indien die dagvaarding of onmiddellike dagvaarding aldus geëndosseer is. Dit beteken dat skulderkenningsboetes in sulke gevalle dan nie meer by die klerk van die hof of 'n polisiestasie van die distrik betaal sal kan word nie.

Die bestaande prosedure het die gevolg dat die betalings van skulderkennings by die S A Polisie die uitreik van kwitansies noodsaak waarop kwitansies weer by die hof uitgereik moet word. Daarna moet gelde met verdere administratiewe verpligtinge daaraan gekoppel, aan plaaslike owerhede oorbetaal word.

Dit sal baie meer doelmatig wees, en baie werk vir die Departement van Justisie en die S A Polisie uitskakel indien skulderkennings waar moontlik slegs by die betrokke plaaslike owerhede betaal kan word. Die plaaslike besture administreer in elk geval reeds hierdie take in die meerderheid van gevalle waar die endossemente op hulle dagvaardings aangebring is. Indien slegs hulle skulderkennings in hierdie sake mag aanvaar, sal dit die doeltreffendheid van administrasie by plaaslike owerhede vergemaklik aangesien oorbetalings van skulderkenningsboetes vanaf die hof dikwels nie gepaard gaan met 'n lys van sake wat daarop betrekking het nie. Die plaaslike owerhede moet betalings van skulderkennings uit hoflyste neem en dit is moeilik om hulle boekhouding te rekonsilieer. Die voorgestelde prosedure sal groot rasionalisasie tot gevolg hê en baie van die bestaande probleme oorkom. Voorts sal dit baie mannekrag-besparend inwerk en die duplisering van aksies uitskakel. Die voorgestelde wysiging sal nie die bestaande reëling dat die skulderkenningsboetes op sake uitgereik deur provinsiale owerhede en die S A Polisie, waar betalings van skulderkenningsboetes by die klerk van die hof of die SA Polisie betaal moet word, verander nie aangesien 'n betaaladres steeds die betrokke klerke of polisie sal wees.

8.5.2 Betaling van skulderkenning na 'n betaal- of verhoordatum (voorgestelde artikel 57(2)(b)SPW).

Die bestaande artikel 57(2)(b)SPW maak voorsiening vir die geldige aanvaarding van 'n skulderkenningsboete nieteenstaande die verstryking van 'n betaaldatum of die datum waarop die beskuldigde in die hof moes verskyn het. Hierdie prosedure word in die praktyk egter nie gevolg nie, of slegs in uitson-

deringsgevalle gevolg aangesien daar nog minagting van die hof betrokke is indien die verhoordatum reeds verstryk het (tensy daar aanduidings is dat die boete betyds in die pos was).

Die artikel word dus slegs gebruik ten opsigte van die aanvaarding van skulderkenningsboetes wat op die laaste nippertjie voor die hofdatum betaal word maar wat die klerk van die hof eers na die verhoordatum bereik.

Die bewoording vir die voorgestelde artikel 57(2)(b)SPW maak nou ook voorsiening vir die nuwe prosedure aangesien die boete binne 30 dae na die hofdatum betaal moet word.

8.5.3 Betalings van afkoopboete na dagvaarding as skulderkenningsboete aanvaar te word (voorgestelde artikel 57(2)(c)SPW)

Die praktyk leer dat afkoopboetes dikwels na die uitreiking van dagvaarding maar voor die betekening van die dagvaarding deur die betrokke persone betaal word. Die afkoopboetes word dan bloot aan die persone teruggestuur met 'n nota dat dagvaarding reeds uitgereik is en binnekort op hulle beteken sal word.

Wanneer die dagvaarding dan beteken word, kry die beskuldigde die geleentheid om 'n skulderkenningsboete te betaal, indien hy dan op daardie stadium hom die nodige moeite sou troos en indien die dagvaarding regtens korrek op hom beteken is.

Die voorgestelde artikel 57(2)(c)SPW stel hierdie administratiewe teenstrydighede reg deur toe te laat dat 'n afkoopboete onder sulke omstandighede as 'n skulderkenningsboete aanvaar kan word, hetsy die dagvaarding dan al beteken is, aldan nie, en mits daar in die rekordstelsel van die betrokke instansie wat vervolging instel, behoorlike koppeling tussen die rekordstelsel van afkoopboetekennisgewings en dagvaardings is. Die rekenaar sal in hierdie verband die nodige koppelstelsel ook bewerkstellig. Ingevolge die aanbevelings vervat in Hoofstuk 9 bly die bestaande afkoopboeteprosedure van artikel 341 van krag

met die byvoeging van 'n nuwe prosedure van administratiewe beregting. Die voorgestelde artikel 57(2)(c)SPW bly dus steeds noodsaaklik.

8.5.4 Die rol van 'n aangewese amptenaar (voorgestelde artikel 57(6)SPW)

Die voorgestelde artikel 57(6)SPW maak voorsiening dat die verantwoordelikhede van die klerk van die hof ten opsigte van skulderkenningsboetes deur 'n aangewese amptenaar van 'n plaaslike owerheid uitgevoer mag word in die geval van 'n dagvaarding of 'n onmiddellike dagvaarding ingevolge die nuwe voorgestelde maatreëls. Die regterlike amptenaar van die distrik wys 'n amptenaar van 'n plaaslike owerheid op die aanbeveling van die stadsklerk van so 'n plaaslike owerheid aan en kan te enige tyd sy aanwysing terugtrek en 'n ander persoon vir daardie doel aanwys (voorgestelde artikel 57(9)SPW).

Hierdie bepaling behou steeds die regterlike toesig en stel die bestaande praktyk wat veral by groter plaaslike owerhede bestaan, reg. Die bestaande praktyk behels in elk geval die uitvoering van take van die klerk van die hof deur beamptes van plaaslike owerhede. Die voorgestelde maatreëls sal ook mannekragbesparend vir die Departement van Justisie inwerk in gevalle waar die betrokke maatreël nog nie toegepas word nie.

8.5.5 Kontrole per rekenaar ten einde die landdros se laste te verlig (Voorgestelde artikel 57(7)SPW)

Ingevolge die bestaande artikel 57(7)SPW moet die regterlike amptenaar steeds die betalings van skulderkenningsboetes nagaan ten einde vas te stel of dit ooreenkomstig die landdros se vasstelling betaal is, met magtiging tot sekere optredes indien dit nie ooreenkomstig sodanige vasstelling sou wees nie.

In die lig van die rekenarisering van hierdie vervolgingsprosedures, is dit moontlik dat die landdros se vasstelling aan

die rekenaar verskaf word en dat die rekenaar hierdie kontrole-ringsfunksie uitvoer. Hierdie moontlikheid het die gevolg dat slegs betalings van skulderkenningsboetes wat nie ooreenkomstig die vasstelling sou wees nie, deur die rekenaar uitgewys en deur die plaaslike owerheid aan die regterlike amptenaar vir sy beslissing voorgelê moet word. Bykomend hiertoe moet vertoë uit die aard van die saak ook voorgelê word.

8.6 TERSYDESTELLING VAN VONNIS (VOORGESTELDE ARTIKEL 57A SPW) (KYK BYLAE D))

Die voorgestelde artikel 57A SPW bevat prosedures waarvoor 'n persoon onder bepaalde omstandighede aansoek kan doen vir die tersydestelling van 'n vonnis. Daar is by die opstelling van die voorgestelde artikel 57A SPW veel geput uit die voorskrifte van die siviele prosesregtelike voorskrifte vir tersydestelling van vonnis ingevolge die Wet op Landdroshowe, nommer 32 van 1944. Daardie bepaling is reeds deur die eise van die tyd getoets. Die voorgestelde bepaling teer dus in 'n groot mate op dieselfde bewoording met veranderings net waar dit noodsaaklik is. Dit sal die uitleg van die voorgestelde bewoording in die grootste mate bevoordeel.

8.7 SLOTOPMERKING VIR DIE HOOFSTUK

Die aanbevelings vervat in hierdie Hoofstuk maak voorsiening vir 'n nuwe vaartbelynde strafregtelike prosedure vir die hantering van dagvaardings en kennisgewings om in die hof te verskyn betreffende verkeersoortredings en sonder die verandering van die bestaande prosedure vir die doeleindes van ander sake.

Die belangrikste kenmerk van die aanbevole maatreëls is dat die lasbrief vir minagting van die hof vir versuim om in die hof te verskyn ten opsigte van die sogenaamde "bewegings"-verkeersoortredings geheel en al afgeskaf en 'n prosedure daargestel word vir die summiere beslissing van daardie tipe sake waar 'n beskuldigde sy voorreg om sy kant van die saak te stel, nie benut nie.

'n Nuwe prosedure van vonnis by verstek word voorgestel vir verkeersake in gevalle waar die beskuldigdes nie by die hof opdaag vir 'n verhoor of nie hulle skulderkenningsboetes betaal nie. Voorsiening word ook gemaak vir die hantering van die meer ernstige tipe verkeeroortredings op dieselfde wyse maar met 'n aanpassing om vir die bewys van versagtende en verswarende omstandighede voorsiening te maak.

Van groot belang is die beskikbaarstelling van 'n prosedure vir die tersydestelling van vonnis in gevalle waar daar benadeling is of kan wees. Dit bied dieselfde uitlaatklep as wat 'n soortgelyke prosedure vir die siviele prosesreg bied.

Die afdwing van vervolgings en vonnisse in verkeersake oor die grense van state en gebiede in Suider-Afrika word ook vir die eerste keer 'n praktiese moontlikheid.

HOOFSTUK 9

DIE DEKRIMINALISERING OF ADMINISTRATIEWE BERECHTING VAN PARKEERTIPE VERKEERSOORTREDINGS EN VOORGESTELDE WETGEWING IN HIERDIE VERBAND

BLADSY

9.1 INLEIDING

9.1.1	Die noodsaaklikheid vir die dekriminalisering en administratiewe beregting van parkeertipe en ander minder ernstige verkeersoortredings.	293
9.1.2	Ondersoek en voorstelle deur die Stadsraad van Pretoria, die Verenigde Munisipale Bestuur en andere.	294
9.1.2.1	Voertuie wat in selfregerende gebiede en onafhanklike state geregistreer is.	294
9.1.2.2	Staatsvoertuie	295
9.1.2.3	Besighede	295
9.1.2.4	Geregistreeerde eienaarskap	295
9.1.2.5	Voertuigbestuurders wat van sekere etniese groepe is	296
9.1.2.6	Betekening van dagvaardings, lasbriewe ens.	296
9.1.2.7	Kostes	296
9.1.2.8	Diplomatiese immuniteit	296
9.1.3	Standpunt van die Instituut van Verkeersbeamptes van Suider-Afrika (IVB)	297
9.1.4	Administratiewe beregting	298
9.1.5	Studie en ondersoeke na dekriminalisering en administratiewe beregting van verkeersake wat in Suid-Afrika uitgevoer is.	301
9.1.6	Opsomming van die maatreëls in die voorgestelde artikel 341SPW	308
9.2	DIE BESTAANDE STATUTÊRE VERWYSINGS- EN VERVOLGINGSDOKUMENTASIE WORD AANBEVEEL	310

9.2.1	Statutêre verwysing: Artikel 341SPW	310
9.2.2	Gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie: <u>Die afkoop-boetekaartjie</u>	310
9.2.2.1	Gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie in verkeersake	310
9.2.2.2	Gestandaardiseerde afkoopboetekaartjie ook doelmatig as gedekriminaliseerde boetekaartjie	311
9.3	BESPREKING VAN AANBEVELINGS AAN DIE HAND VAN WETGEWING WAT VOORGESTEL WORD	311
9.3.2	Voorsiening in die voorgestelde prosedure vir wetstoepassing deur plaaslike teenoor ander owerhede (Voorgestelde subartikels 341 (1) en (2)SPW)	311
9.3.3	Verpligting om boetekaartjie te betaal met 'n uitsondering (Voorgestelde subartikel 341 (1), (2) en (5)(b)SPW)	312
9.3.4	Vasstelling van die boete (Voorgestelde subartikel 341 (4)SPW)	312
9.3.5	Misdrywe wat by die voorgestelde artikel 341SPW betrokke is (Voorgestelde subartikel 341 (3)SPW)	313
9.3.6	Foutiewe- en dubbelbetalings van boetes (Voorgestelde subartikels 341 (2)(c), (2)(d), (11)(a) en (11)(b)SPW)	313
9.3.7	Immobilisasie en verwydering van voertuig (Voorgestelde subartikels 341 (2)(e) tot (2)(j)SPW)	314
9.3.8	Afdwinging van onbetaalde boetes teen die geregistreerde eienaar en sy verhaalsreg	315
9.3.8.1	Afskrif van kennisgewing aan geregistreerde eienaar en sy verpligting om boete te betaal (Voorgestelde subartikels 341 (5)(a) en (5)(b)SPW)	315
9.3.8.2	Verhaalsreg van geregistreerde eienaar teen oortreder (Voorgestelde subartikel 341 (5)(c)SPW)	315
9.3.8.3	Sentrale registrasie van onbetaalde boetes (Voorgestelde subartikel 341 (5)(d)SPW)	316
9.3.8.4	Aksies teen die geregistreerde eienaar (Voorgestelde subartikel 341 (5)(e)SPW)	316

9.3.8.5	Aksies rakende die voertuig (Voorgestelde subartikel 341 (5)(f)SPW)	316
9.3.8.6	Beskrywing van die skakeling tussen rekords van voertuie en 'n sentrale register	317
9.3.9	Afdwinging van onbetaalde boetes ingevolge die bestaande artikels 288 en 289SPW (Voorgestelde subartikel 341 (7)SPW)	318
9.3.9.2	Toelaatbare vorderingswyses (Voorgestelde subartikel 341 (6)SPW)	319
9.3.10	Afdwinging van boetes tussenstaat in Suider-Afrika (Voorgestelde subartikel 341 (8)SPW)	319
9.3.10.1	Afdwinging in die RSA van boetes van ander lande met betalings in die ander lande	319
9.3.10.2	Bestaande wetgewing in Bophuthatswana oor onbetaalde buitelandse verkeersboetes	320
9.3.10.3	Bi- of multilaterale ooreenkomste vir die afdwinging van verkeersboetes oor grense in Suider-Afrika	320
9.3.11	Vertoë en appél	321
9.3.11.1	Vertoë aan 'n vertoëbeampste (Voorgestelde sub-artikels 341 (9)(a) en (9)(b)SPW)	321
9.3.11.2	Beslissingsmagte van die vertoëbeampste en plig van kennisgewing van uitslag (Voorgestelde subartikels 341 (9)(c) en (9)(d)SPW)	321
9.3.11.3	Reg en appél na landdros-in-kamers vir finale beslissing van die saak (Voorgestelde subartikel 341 (9)(e) tot (9)(j)SPW)	322
9.3.12	Besonderhede van oortreder onbekend	323
9.3.12.1	Kennisgewing sonder die besonderhede van die oortreder (Voorgestelde subartikel 341 (10)(a)SPW)	323

9.3.12.2	Betalings van boetes op kennisgewings sonder die besonderhede van die oortreder (Voorgestelde sub-artikel 341 (10)(b)SPW)	323
9.3.12.3	Herhaaloortreders	324
9.3.13	Staat moet aan procedure onderwerp word (Voorgestelde subartikel 341 (12)SPW)	324
9.4.	EVALUERING VAN DIE VOORGESTELDE MAATREËLS VIR DIE ADMINISTRATIEWE BERECHTING VAN PARKEERTIPE VERKEERS-OORTREDINGS	325

HOOFSTUK 9.

DIE DEKRIMINALISERING OF ADMINISTRATIEWE BEREGTING VAN PARKEERTIPE VERKEERSOORTREDINGS EN VOORGESTELDE WETGEWING IN HIERDIE VERBAND

9.1 INLEIDING

9.1.1 Die noodsaaklikheid vir die dekriminalisering en administratiewe beregting van parkeertipe en ander minder ernstige verkeersoortredings.

Verskeie ondersoeke is uitgevoer en aanbevelings gemaak deur 'n verskeidenheid persone en instansies oor 'n periode van 15 tot 20 jaar na die dekriminalisering en administratiewe beregting van verkeersoortredings, aldan nie (Middelton (1974), Middleton et al (1978), Rabie (1977 A), Rabie (1977 B), Wiechers en Saunders (1984), Departement van Justisie (1986), Viljoen-Kommissie-verslag (1976)). Die geweldige werklading wat die vervolging van verkeersoortredings op die Departement van Justisie en verkeerswetstoepassingsinstansies geplaas het en die noodsaaklikheid vir die vaartbelyning van vervolgingsprosedures (Departement van Justisie (1986)), het telkens die belangrikste komponente van die ondersoeke en aanbevelings gevorm. Die kriminalisering van tegniese oortredings waarby Jan-Alleman betrokke was, veral betreffende parkeertipe oortredings, is in die bestaande bedeling telkens gekritiseer.

Dit staan soos 'n paal bo water dat die werklading van veral parkeertipe oortredings op wetstoepassingsinstansies en die Departement van Justisie onhanteerbaar geword het en dat die stelsel lankal reeds nie meer bevredigend funksioneer nie (Departement van Justisie (1986)).

Van die nagenoeg drie miljoen vervolgings per jaar vir verkeersoortredings in die RSA is bykans twee-derdes parkeertipe oortredings of oortredings waarby die afkoopboeteprosedures voorgeskryf in artikel 341SPW, betrokke is. Meer as een

miljoen van die drie miljoen vervolgings vir verkeersoortredings per jaar word nie afgehandel nie weens die feit dat die oortreder nie opgespoor kan word nie, of dat sy identiteit nie bepaal kan word nie. Veral parkeertipe oortredings is hierby betrokke.

Die Departement van Justisie is tans besig met 'n ondersoek na die "*dekriminalisering*" van parkeertipe oortredings en het kommentare en aanbevelings gevra (Botha (1988 C)). Die voorstelle vervat in hierdie Hoofstuk is daarom reeds aan die Departement van Justisie voorgelê (Botha (1988 A)) maar geen amptelike aanduiding is al deur die Departement gegee van die rigting wat ingeslaan sal word nie.

9.1.2 Onderzoek en voorstelle deur die Stadsraad van Pretoria, die Verenigde Munisipale Bestuur en andere

Die Verkeershoof van Pretoria, wat ook verantwoordelik is om namens die Verenigde Munisipale Bestuur aanbevelings aan die Departement van Justisie voor te lê, het 'n omvattende studiestuk van die bestaande problematiek en riglyne om die probleme te hanteer, in samewerking met lede van sy afdeling opgestel (Verenigde Munisipale Bestuur (1988)). Die problematiek wat in die studiestuk bespreek word, is omvattend en die aanbevelings word hoofsaaklik deur die voorgestelde wetgewing wat in hierdie Hoofstuk bespreek word, ondervang. 'n Lang lys hoofprobleme van die praktyk ten opsigte van parkeertipe of ander sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings vir wetstoepassingsinstansies word met verskeie onderafdelings in die studiestuk behandel. Dit word nou kortliks saamgevat.

9.1.2.1 Voertuie wat in selfregerende gebiede en onafhanklike state geregistreer is.

Hierdie voertuie veroorsaak die volgende besondere probleme:

- dit is uiters problematies om te bepaal wie die geregistreeerde eienaars is;

- woon- en werksadrese van bestuurders kan selde bepaal word;
- dagvaardings vir parkeertipe en ander verkeersoortredings kan nie op die beskuldigdes beteken word nie;
- lasbriewe teen hofminagende beskuldigdes kan nie oor die grense uitgevoer word nie;
- bestuurders van hierdie voertuie steur hulle al hoe minder aan die padreëls van die RSA en openbaar toenemende aggressie.

9.1.2.2 Staatsvoertuie

Hierdie voertuie veroorsaak die volgende besondere probleme:

- dit is problematies om te bepaal wie hierdie voertuie bestuur of geparkeer het;
- vrystelling weens amptelike gebruik van voertuie lei tot misbruik.

9.1.2.3 Besighede

Voertuie wat in die name van besighede geregistreer is, veroorsaak die volgende besondere probleme:

- dit is 'n byna onoorkomentlike probleem om die besonderhede van die oortreder te bepaal;
- die geregistreeerde verantwoordelike persoon werk selde saam;
- valse inligting word verstrek maar dit kan selde bewys word.

9.1.2.4 Geregistreeerde eienaarskap

Geregistreeerde eienaarskap by voertuie lewer die volgende probleme:

- versuim om verandering van eiendomsreg te registreer;

- versuim om adresveranderings te registreer;
- vertoning van valse registrasieplate;
- registrasie van valse of foutiewe adresse;
- uithuur of uitleen van voertuie.

9.1.2.5 Voertuigbestuurders wat van sekere etniese groepe is

Dit is problematies om vervolgings in verkeersake teen oortreders wat van sekere etniese groepe is, op te volg, veral vanweë onrustoestande en dit bevorder wetteloosheid en minagting vir die regstelsel.

9.1.2.6 Betekening van dagvaardings, lasbriewe ens.

Die betekening en uitvoering van hofprosesstukke in verkeersake, veral parkeertipe sake, lewer die volgende besondere probleme;

- beamptes van plaaslike owerhede het beperkte magte (kyk ook Botha (1984 H));
- die hoë koste van prosessering;
- traagheid van plaaslike en ander owerhede om oor en weer saam te werk;
- onopspoorbaarheid van beskuldigdes.

9.1.2.7 Koste

Prosesseringkoste word verhoog deurdat verskeie prosesstukke geprosesseer moet word alvorens 'n beskuldigde die boete betaal of om 'n saak hofklaar te kry en dan verskyn die beskuldigde nie wat verdere prosessering met 'n baie skrale kans op sukses tot gevolg het.

9.1.2.8 Diplomatieke immunititeit

Diplomatiese immunititeit word dikwels misbruik, veral deur persone van die RSA wat by misjies werk en nie op immunititeit geregtig is nie.

Uit hierdie probleme is dit duidelik dat die sogenaamde stabiele landsburger wie se sake en registrasies in orde is, aan die pen sal ry indien hy vir 'n parkeertipe of ander sogenaamd minder ernstige verkeersoortreding aangekeer sou word. Die bestaande stelsel laat egter die moedswillige oortreder met foutiewe of valse inligting op register loskom. Dit moedig hierdie onreëlmatighede aan. Hervorming van die stelsel is dus nodig om almal aan die man te bring indien vervolgings vir hierdie tipes oortredings teen hulle ingestel word met die klem daarop dat onreëlmatighede 'n oortreder nie sal help om aan die regsproses te ontkom nie.

9.1.3 Standpunt van die Instituut van Verkeersbeamptes van Suider-Afrika (IVB)

Die Departement van Justisie het die IVB om kommentaar genader vir die maak van aanbevelings rakende die "dekrimalisering" van parkeertipe en ander sogenaamde minder ernstige verkeersoortredings. Kommentare van lede van die IVB, wat in beheer van verkeersafdelings regdeur die RSA is, is gevra vir insette. Die insette is verwerk en aanbevelings is geformuleer en aan die Departement van Justisie oorgedra (Botha (1988 A) en vir die doeleindes van hierdie Hoofstuk gebruik.

Die formele standpunt van die IVB wat aan die begin van die ondersoek aan die Departement van Justisie oorgedra is (Botha (1988 C)), is soos volg:

- (a) ...;
- (b) die dekrimaliseringsprosedures moet nie net mannekrag-besparend vir die Departement van Justisie wees nie, maar ook vir die verkeerswetstoepassingsorganisasies;
- (c) die dekrimaliseringsprosedures moet tot gevolg hê dat die oortredingsherhalers steeds, soos in die strafreg, swaarder behandel sal of kan word;
- (d) die bevoegdhede en magte van die verkeerswetstoepasser moet nie ten opsigte van gedekriminaliseerde oortredings

- ingekort word nie, dit wil sê magte van arrestasie, ensovoorts moet onaangetas bly;
- (e) bevoegdheid van die owerheid namens wie 'n vervolging ingestel word, moet nie ingekort word nie;
 - (f) nuwe verhoorstrukture word nie aanbeveel nie en 'n procedure binne bestaande strukture word verkies, byvoorbeeld 'n informele prosedure voor 'n landdros-in-kamers vir die enkele gevalle waar daar op 'n verskyning aangedring sou word;
 - (g) vreemde voertuie, dit wil sê vanaf buurstate, onafhanklike state en selfregerende gebiede, moet beheer kan word, teenoor die huidige gebrek aan beheermaatreëls teen bestuurders van sulke voertuie; en
 - (h) die oortredings wat by dekriminalisering betrokke sou wees, moet geïdentifiseer word deur 'n versigtige uitoefening van 'n keuse van tipes oortredings wat vir dekriminalisering sal kwalifiseer.

9.1.4 Administratiewe beregting

Die aanbevelings ooreenkomstig hierdie Hoofstuk behels die verandering van strafregtelike beregting van parkeertipe en enkele ander minder ernstige verkeersoortredings na die administratiewe beregting daarvan. Daar is in Hoofstuk 6.2.6.1 reeds gewys op die meer toepaslikheid van die begrip "*administratiewe beregting*" teenoor "*dekriminalisering*".

Hulsman, wat deur Rabie (1977 B) aangehaal word, onderskei tussen dekriminalisering en depenalisering ("*depenalization*") waar die eersgenoemde, na die herroeping van die misdryf, die onaanvaarbare gedrag sonder regscontrole of georganiseerde sosiale afkeurreaksie laat terwyl depenalisering die abandonering van die strafsanksie behels en wel ten gunste van 'n ander regsanksie. Packer (1968: 324) doen aan die hand dat oortredings wat met onkuisheid te make het, tot "*public nuisance*" verlaag moet word, wat Rabie (1977 B: 201) bestempel as 'n vorm van dekriminalisering. "*In its widest sense decrimina-*

lization may be viewed as including procedural devices whereby the machinery of justice is relieved, e.g. the payment of admission of guilt fines for petty offences without appearance in court ... and especially the compounding of certain petty offences." (Rabie (1977 B: 201)).

Volgens Rabie (1977 B: 200) het die wetgewer oor baie jare die strafreg oorspoel deur die voorskryf van die "*criminal sanction for control of any human behaviour*" wat aanleiding gegee het tot 'n "*crisis of over-criminalization*", soos dit deur Kadish (aangehaal deur Rabie (1977 B)) genoem word. Verskeie faktore het volgens Rabie (1977 B: 200) gelei tot "*the criminal sanction being used for purposes for which it is not intended or suitable*".

Die volgende aanhaling van Rabie (1977 B: 201) is veelseggend: "*Over utilization of the criminal sanction, apart from being unjustified, represents an injudicious use of energy: It is injudicious to use a canon to shoot a sparrow. Moreover, over-criminalization has led to an inflation of crimes which has impaired the criminal law's image and has led to an erosion of respect for law generally. It has, furthermore, seriously affected the effectiveness of the criminal law, since it has overstrained the process of criminal law enforcement, with the result that less resources are available to fight "real" crime, while the criminal sanction, despite determined efforts at enforcing it, proves to be ineffective in dealing with large variety of human conduct.... Finally, overcriminalization can delude society into believing its interests to be adequately protected, while, as indicated, outlawing the problem often means avoiding the solution*".

Hulsman, aangehaal deur Rabie (1977 B) toon aan dat die behoefte aan "*dekriminalisering*" in verskeie lande aanvaar is deur 'n interaksie van die volgende faktore:

- "*It became evident that the machinery of justice simply could no longer deal with the tremendously increased and*

continually increasing number of crimes. The position was aggravated by a rapid increase in the human population and thus the number of offenders".

- 'n Meer pragmatiese benadering van die strafreg wat twyfel laat ontstaan het oor die afskrikwaarde van die strafsanksie ten opsigte van bepaalde gedrag. Die strafreg is hier beïnvloed deur belangrike bydraes op die terreine van die strafbeleid, sosiologie en die kriminologie.
- Die soeke na en studie van alternatiewe sanksies het getoon dat dieselfde of beter resultate met sekere alternatiewe sanksies op bepaalde terreine van sosiale beheer verkry kan word en dat dit dikwels 'n laer sosiale en ekonomiese koste as die strafsanksie het. Hierdie velde lê braak vir navorsing.
- Die gemeenskap het meer ontvanklik geword vir veranderings na alternatiewe sanksies waar dit regverdigbaar is.

Volgens Friedman (1972: 205) is die posisie ten opsigte van die geringe verkeersoortreding en oortredings rakende die openbare welsyn in die algemeen dat daar 'n goeie saak uitgemaak kan word vir 'n groter onderskeid tussen hierdie tipes oortredings en die tradisionele ernstiger misdaad. *"We are, in fact, here dealing with what is essentially a breach of administrative rather than penal law, which should, consequently, be treated as part of the administrative rather than the penal process."*

Volgens Middleton et al (1978: 7) het 'n Duitse regsgeleerde, James Goldschmidt, al so vroeg as 1902 hierdie afdeling van die strafreg *"administrative penal law"* (*"Verwaltungsstrafrecht"*) genoem. Middleton et al (1978: 8) gaan voort deur aan te toon dat in lande waar die straf- en prosesreg aangepas word om verkeersoortredings te hanteer, dit aanleiding gee tot 'n tweeledige stelsel naamlik maatreëls binne die straf- en prosesreg en maatreëls van 'n *"semi-administrative procedure"*.

9.1.5 Studie en ondersoek na dekriminalisering en administratiewe beregting van verkeersake wat in Suid-Afrika uitgevoer is

Odendaal (1968) het, sover vasgestel kan word, die eerste omvattende ondersoek na die doelmatigheid van die strafbedreiging vir verkeersoortreders in Suid-Afrikaanse howe uitgevoer. Dit word meer omvattend in Hoofstuk 2 hierbo behandel.

Kriel (1974 A, B) en Oosthuizen (1975) het in verskeie studies aan hierdie onderwerp geraak en is in Hoofstukke 3 en 4 na daardie studies verwys. Die Viljoen-kommissie-verslag (paras 2.18 - 2.30) het die moontlikheid van administratiewe beregting van sekere verkeersake ondersoek en twyfel uitgespreek oor die beweerde voordele wat siviele administratiewe prosedures bo gevestigde strafprosedures mag hê. Die Kommissie het wel depenalisering aanbeveel maar slegs ten opsigte van instromingsbeheer en klokreëls. Depenalisering was die Kommissie se aanbeveling vir die verlaging van die gevangenisbevolking. Nairn (1977: 8) vra waarom die Kommissie net by hierdie maatreëls gestop het. *"Surely the argument for depenalization is relevant in relation to all petty or regulatory legislation?"*

'n Memorandum is deur die Nasionale Instituut vir Vervoer- en Padnavorsing van die WNNR oor die onderwerp aan die Departement van Justisie voorgelê (Pieterse (1976)) met 'n aanbeveling dat dit verder ondersoek moet word. Die Departement van Justisie het egter verskeie besware teen 'n onderskeid tussen strafregtelike en nie-strafregtelike gedrag ingevolge padverkeerswetgewing geopper naamlik (i) 'n beswaar teen 'n alternatiewe beregtingstelsel wat net dupliserend sou wees, (ii) 'n beswaar teen die verslapping van regsreëls om die administratiewe proses te akkommodeer wat tot meer hersienings en appêlle sal lei, (iii) oorlading van die strafhowe bestaan slegs in die stede en meer fasiliteite kan beskikbaar gestel word, (iv) daar kleef nie 'n stigma van misdadigheid aan verkeersoortreders nie en dit maak 'n ander bedeling buite die strafreg oorbodig, (v) praktiese probleme bestaan soos wie sal die regterlike funksie

vervul, wie sal die aksie finansier ens., (vi) rybewysopskorting/intrekking moet liewer binne die strafreg hanteer word, (vii) geen noemenswaardige tydbesparings kon voorsien word nie, en (viii) die Viljoen-Kommissie-verslag (1976) wou administratiewe beregting van sekere verkeersake nie aanbeveel nie (Pieterse (1976)).

Middleton et al (1978) het op versoek van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad 'n studie uitgevoer na en aanbevelings gemaak oor die dekriminalisering van die verkeersreg. Dit is vooraf gegaan onder andere deur 'n artikel deur Middleton (1974) in die Tydskrif vir Hedendaagse Romeins Hollandse Reg. Die Viljoen-Kommissie-verslag (1976) het nie saam met Middleton (1974) gestem oor Middleton se hoofredes vir dekriminalisering naamlik die afwesigheid van openbare afkeur vir verkeersoortredings en die beweerde voordele van sivieladministratiewe prosedures bo dié van gevestigde strafregtelike prosedures nie. Die Kommissie het die verdere ondersoek van die aangeleentheid egter nie afgekeur nie.

Die studie van Middleton et al (1978) is egter belangrik deurdat dit die mees omvattende studie na die dekriminalisering van die verkeersreg tot nog toe is. Dit word dus opsommend van nader bekyk:

- Regsgeleerdes staan tradisioneel wantrouig teenoor die administratiefreg.
- Westerse lande en Japan het ook ondervind dat die strafregstelsel by die beregting van tegniese verkeersoortredings onvanpas geword het en dat dekriminalisering/administratiefregtelike beregting toenemend hiervoor gebruik word. Dit is meer geslaagd bewys as pogings om die bestaande straf- en prosesreg aan te pas.
- Die strafreg in Suid-Afrika hou die voordeel in dat gevangenisstraf 'n alternatiewe straf vir verkeersoortredings is, maar dit word selde daarvoor opgelê.

- Die nadele van die Suid-Afrikaanse stelsel op hierdie terrein is veelvuldig en word as volg opgesom;
 - omdat die bedreiging van gevangenisstraf bestaan, moet al die veiligheidsmaatreëls van die strafreg ook vir alle verkeersoortredings toegepas word;
 - die formele reëls skep baie skuiwergate vir verkeersoortreders om aan die proses te ontsnap;
 - die baie groot aantal verkeersvervolgings maak dit bykans onmoontlik om behoorlike aandag aan elke saak te gee;
 - die bewyslas van 'n redelike twyfel is onredelik swaar ten opsigte van verkeersoortredings, gevolglik word baie statutêre vermoedens geskep, waarsonder die staat uiters moeilik hom van sy bewyslas kan kwyt;
 - die moontlikheid van 'n spoedige en ekonomiese dog doeltreffende beslegting van 'n geskil is baie beperk;
 - die afkoopboetstelsel gee tot vele prosesregtelike anomalieë aanleiding (bv. dié van statutêre afpersing soos in hierdie Hoofstuk reeds aangetoon is);
 - die onvanpaste strafsanksie lei nie tot openbare afkeuring nie ('n nadeel waarmee die Viljoen-Kommissie nie saamgestem het nie);
 - die strafreg is normatief ingestel en blote oortreding van die norm is strafbaar, hetsy die regsbelang (verkeersveiligheid) aangetas word of nie (bv. 'n persoon ry oor 'n stopstraat terwyl hy sien dit is veilig om dit te doen) en dit verminder die afkeurenswaardigheid van 'n verkeersoortreder en sy oortreding;
 - die verkeersake gee aanleiding tot "*assembly-line justice*" wat die aansien van die hofe verlaag en dit onderskei nie tussen die probleemmoortreder en die toevallige oortreder nie;
 - die stelsel dwing 'n oortreder om sy skulderkenningsboete te betaal eerder as om dit op die meriete van die saak te betwis, ook in gevalle met goeie meriete vir die beskuldigde. (Dit lei tot weersin en 'n persepsie van onbillikheid by die publiek.)

- sekere owerhede het reeds administratiewe middele aangegryp vir die afhandeling van uitstaande verkeersake (bv. deur voertuiglisensies terug te hou of te vertraag en die dagvaarding dan aan die beskuldigde te beteken terwyl hy vir sy lisensie wag);
 - die strafstelsel is baie duur;
 - die strafstelsel is primêr gerig om skuldiges aan die pen te laat ry en nie om padveiligheid te bevorder nie, terwyl dit ook nie in die primêre doelwit slaag nie;
 - verkeersoortredings is tegniese oortredings wat nie noodwendig verkeersveiligheid bedreig nie en strawwe daarvoor word deur die publiek as buite verhouding met die erns van die oortreding gesien; en
 - kwaaier strawwe bevorder nie verkeersveiligheid nie en word eerder gesien as 'n metode van geldmaak.
-
- Die huidige straf- en prosesreg is ondoeltreffend ten opsigte van die beregting van die minder ernstige verkeersoortredings en administratiewe beregting 'n uitvoerbare alternatief wat aan die volgende vereistes moet en kan voldoen: Dit moet ekonomies en doeltreffend wees, verkeersveiligheid bevorder, die probleem van die toevallige bestuurder onderskei, en die regte van die individu doeltreffend beskerm.
-
- Die algemene reëls van die administratiefreg het voldoende ontwikkel dat dit 'n doeltreffende beskerming aan die individu kan verskaf en steeds 'n goeie kontrolemiddel daar kan stel. Dit is reeds in ander gevalle soos die Ongevallewet gedoen.
-
- Teenoor die starre formaliteit van die straf-, proses- en bewysreg staan die aanpasbaarheid van die administratiefreg wat doelgemaak vir die verkeersreg ontwikkel kan word soos dit reeds op ander terreine gedoen is.

- Die administratiewe sanksie kan 'n monetêre sanksie (boete) en die strafpuntstelsel behels. Daar is verskeie voorbeelde in die wêreld waar administratiewe beregting van verkeersake met groot sukses ingestel is.

Ruimte ontbreek om behoorlik op elk van hierdie aspekte dieper in te gaan.

Middleton et al (1978) is opgevolg deur die studie van Wiechers en Saunders (1984), weer eens in opdrag van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad. Ook hierdie verslag is 'n mylpaal op hierdie gebied en behoort kortliks saamgevat te word.

Al was die straf- en prosesreg aanvanklik die regte middel vir die hantering van verkeersoortredings, kan dit lankal nie meer aan die behoeftes van die tyd rakende die beregting van verkeersoortredings voldoen nie, nieteenstaande al die vermoedens wat geskep is en die ingrypende aanpassings deur die instelling van byvoorbeeld die skulderkenning- en afkoopboeteprosedures wat vreemd aan die straf- en prosesreg was.

Kanse om vir verkeersoortredings betrap te word, is skraal, baie wat betrap en vervolg word, steur hulle nie aan die prosesse nie en die sake wat by die hof uitkom is steeds te veel om behoorlik te kan hanteer. Die stelsel is gerig op die beregting van skuld en straf van oortreders eerder as op voorkoming en die bevordering van verkeersveiligheid.

"The malaise in which the enforcement of our traffic law finds itself, is reflected in the lack of respect on the part of the public for a segment of the law which cares so much for their safety and would not be held by them in contempt were it enforced fairly and effectively. This lack of respect on the part of the public for traffic law and its enforcement explains, at least partially, the lawlessness that prevails on our roads" (p 4).

Die skrywers beveel "*dekrimalisering*" van "*minor traffic offences*" (sonder om dit te omskryf) aan terwyl die straf- en prosesreg behou moet word vir padgedrag wat verkeersveiligheid ernstig bedreig. "*Dekriminalisering*" moet die herklassifikasie van die toepaslike oortredings tot "*administrative violations*" en die uitskakeling van gevangenisstraf daarvoor saam met die instelling van administratiewe sanksies behels. Die siviell-administratiefregtelike reëls oor prosedure en bewyslewering moet ten opsigte van die betrokke oortredings aanvaar word.

'n Administratiewe beregtingstelsel, geskei van die straf- en prosesreg, moet daargestel word.

Die daarstelling van 'n nasionale verkeerswet in plaas van die provinsiale verkeersordonnansies moet deurgevoer word.

Gepaste administratiewe sanksies moet geskep en toegepas word, naamlik administratiewe boetes, diskwalifikasie van padgebruik-voorregte, en wat genoem word "*probation*" en "*alternative behavioural control techniques*". Die aanbeveling is egter dat sanksies slegs en alleen gerig moet wees op voorkoming deur afskrikking en rehabilitasie.

Die Departement van Justisie (1986) het vervolgens self 'n studiestuk oor die "*dekrimalisering*" van "*minder ernstige verkeersoortredings*" opgestel na aanleiding van 'n besluit deur die Regsdiensadvieskomitee op 18 November 1985 en 'n besluit van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad gedateer 2 Desember 1985 om die verslag van Wiechers en Saunders (1984) na die Departement van Justisie te verwys.

Die studiestuk behandel ondermeer die erkende doelwit van die strafsanksie naamlik voorkoming, afskrikking, hervorming (of rehabilitasie) en vergelding. Die vier doelwitte kan ingedeel word in twee groepe naamlik voorkoming, wat ook afskrikking en rehabilitasie behels, en vergelding. Vergelding is die essensiële kenmerk van die strafsanksie. Voorkoming, sonder vergel-

ding, behels nie die begrippe of oorwegings rakende regverdigheid, geregtigheid of die morele afkeurenswaardigheid van bepaalde menslike gedrag nie. "Voorkoming is alleen gemoeid met die eliminasië van toekomstige misdrywe" (p. 4). Vergelding daarenteen vereis dat straf nie opgelê word voor 'n misdaad nie gepleeg en bewys is nie maar wanneer dit opgelê word, moet dit in ooreenstemming wees met die morele afkeurenswaardigheid van die dader se handeling.

"By die kriminele sanksies, in teenstelling met die nie-kriminele sanksie, is die vergeldingselement die oorheersende faktor" (p 4). Dit word duidelik geïllustreer deur parkeeroortredings en die gevolge van aksies daarop. Omdat straf in ooreenstemming met die morele afkeurenswaardigheid van die misdryf moet wees, sal die hof nie maklik op die voertuig wat by die parkeeroortreding betrokke was, beslag lê nie. Die verkeersafdeling werk daarenteen op 'n administratiewe vlak, en kan op 'n geparkeerde voertuig onder bepaalde omstandighede beslag lê en dit wegsleep. Dit is onder andere 'n doeltreffende afskrikmiddel en is vry van die toepassing van vergelding.

Vergelding staan in 'n direkte verband met die morele laakbaarheid van afkeurenswaardige gedrag. Die morele laakbaarheid is afwesig by minder ernstige verkeersoortredings en daarom word oortreders daarvan nie as misdadigers beskou nie. Die doel van die sanksie moet afskrikking wees, maar in die straf- en prosesreg word hierdie doel ten opsigte van minder ernstige verkeersoortredings nie bereik nie. Daar is ook geen klaer of verontregte persoon soos wat in die reël by ander afkeurenswaardige gedrag (misdad) is nie.

Die studie behandel voorts die feit dat verkeersveiligheid as objek nie gedien word nie maar die vereiste dat die pleeg van die oortreding in die straf- en prosesreg beklemtoon word. Middleton (1974: 168) word aangehaal waar hy bepleit dat die akkusatoriese stelsel met sy omslagtige proses en bewysregte-

like reëls by strafverhore plek behoort te maak vir die inkwisoriese stelsel met sy baie meer informele benadering.

Die probleme van die groot getalle- en werksomvang van verkeersake in die landdroshof word dan onder die loep geneem.

Die gevolgtrekking is dat dit aangewese blyk dat stilstaande verkeersoortredings gedekriminaliseer word en dat die implementering daarvan verder ondersoek word. *"Dekriminalisasie"* van verkeersoortredings sal onder andere ten doel hê die vinnige en effektiwe beregting van verkeersoortredings en die verwydering van sodanige oortredings uit die strafhowe. *"'n Snelle eenvoudige en effektiwe stelsel behoort geskep te word wat vir die regspraak, verkeersowerhede en miskien die belangrikste van almal, die publiek, aanneemlik is"* (p 14 - eie beklemtoning en onderstreping). Die verslag word met voorbeelde van moontlike *"decriminaliseringstappe"* afgesluit.

Samesprekings is daarna deur die Departement van Justisie met belanghebbendes en ander persone gehou voortspruitende waarop die WNNR aanbevelings vanaf verkeerspraak landswyd uitgenooi het (Botha (1988 C)). Aanbevelings vir die doeleindes van hierdie studie en die Departement van Justisie is daarna geformuleer (Botha (1988 A)) en dit stryk met die insette van verkeerspraak wat ontvang is. Die aanbevelings word in hierdie Hoofstuk hieronder in groter besonderhede toegelig.

Dit is duidelik dat daar 'n behoefte bestaan vir die administratiefregtelike beregting van parkeertipe verkeersoortredings, dit wil sê buite die straf- en prosesreg. 'n Snelle, eenvoudige en doeltreffende stelsel word aanbeveel. Die belangrikste bepalings word vervolgens geëvalueer.

9.1.6 Opsomming van die maatreëls in die voorgestelde artikel 341SPW

Hierdie Hoofstuk bevat voorstelle vir die administratiewe beregting van parkeertipe en ander sogenaamde minder ernstige

verkeersake. 'n Nuwe artikel 341 van die Strafproseswet, 1977, word voorgestel om die aangeleentheid te reël. Die konsepwetgewing wat voorgestel word, word ook verskaf (Bylae E).

Die voorgestelde prosedure behels die uitreiking van 'n kennisgewing van oortreding met 'n boete ooreenkomstig 'n vasstellingslys van 'n landdros. Die boete moet binne 30 dae betaal word anders word 'n afskrif van die kennisgewing aan die geregistreerde voertuigeienaar gestuur indien 'n voertuig betrokke is. Die voertuigeienaar moet die boete binne 30 dae vanaf datum van die afskrif betaal en die eienaar het 'n verhaalsreg teen die oortreder indien hy nie die oortreder was nie.

Vertoë mag aan 'n vertoëbeampte in diens van die owerheid aan wie die boete betaal moet word, gerig word. Die beampte mag die boete handhaaf, verminder, of betaling daarvan vryskeld. Die persoon wat die vertoë rig, mag daarna die vertoë hervoorlê indien hy nie met die beslissing tevrede is nie. Die vertoëbeampte moet die vertoë met alle bekende toepaslike inligting dan aan 'n landdros-in-kamers voorlê vir 'n finale beslissing. 'n Verskyning voor die landdros-in-kamers is in buitengewone omstandighede moontlik. Die boete of betaalbare deel daarvan moet binne 30 dae vanaf kennisgewing van die beslissing betaal word.

Voorsiening word gemaak vir die hantering van onbetaalde verkeersboetes tussen state in Suider-Afrika.

Onbetaalde verkeersboetes word aangeteken teen sentrale persone- en voertuigrekords waarna verdere registrasie- of dokumentasietransaksies ingevolge verkeerswetgewing teruggehou of geweier mag word solank as wat die boetes onbetaald bly.

Betaling van die betrokke onbetaalde boetes kan afgedwing word deur die immobilisasie van voertuie, verkryging van 'n eenvoudige verstekvonnis en eksekusie of beslaglegging ingevolge

die Strafproseswet, 1977, of die weiering of weerhouding van verkeersgeoriënteerde transaksies of dokumentasie.

Verskeie ou probleme soos byvoorbeeld dubbelbetalings van boetes word ook aangespreek.

9.2 DIE BESTAANDE STATUTÊRE VERWYSINGS- EN VERVOLGINGSDOKUMENTASIE WORD AANBEVEEL

9.2.1 Statutêre verwysing: Artikel 341SPW

Artikel 341SPW skryf die prosedure voor wat tans gebruik word by die vervolging van parkeertipe en ander minder ernstige verkeersoortredings. Dit volg derhalwe dat die bestaande artikel 341SPW met die nuwe maatreeël vervang kan word. Die nuwe maatreeël kan steeds in artikel 341SPW, maar 'n nuwe voorgestelde artikel 341SPW, vervat word.

9.2.2 Gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie: Die afkoopboetekaartjie

9.2.2.1 Gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie in verkeersake

In Hoofstuk 7 is aangetoon dat die Regering in 1981 formeel besluit het dat die vervolgingsdokumentasie in verkeersake dwarsdeur Suid-Afrika gestandaardiseer moes word. Werk in hierdie verband is oor 'n periode van vyf jaar, vanaf 1982 tot 1986, deur die Departement van Justisie, die Nasionale Verkeersveiligheidsraad en die WNNR gesamentlik uitgevoer (Botha (1984 B, 1985 C, D)) en 'n stel gestandaardiseerde dokumentasie is in 1986 amptelik deur die Departement van Justisie aanvaar (Botha (1986 B)). Verkeerswetstoepassingsinstansies, landdroskantore, ensovoorts is dienooreenkomstig ingelig (Departement van Justisie (1987 B)). Die stelsel is in Hoofstuk 7 bespreek.

9.2.2.2 Gestandaardiseerde afkoopboetekaartjie ook doelmatig as gedekriminaliseerde boetekaartjie

Onderzoek is ingestel na die aanpasbaarheid van die nuwe gestandaardiseerde afkoopboetekaartjie, naamlik die kennisgewing wat ingevolge artikel 341SPW, uitgereik word en wat reeds teen 'n hoë tempo regdeur die Republiek van Suid-Afrika geïmplementeer is of in die proses van implementering is (Botha (1988 A)).

Die aanwending van die dokument is vir doeleindes van die dekriminalisering van parkeeroortredings ondersoek. Die ondersoek het getoon dat die dokument onveranderd gelaat kan word, behalwe vir die skrapping van slegs ses woorde op die rugkant van die dokument naamlik "*anders sal 'n dagvaarding uitgereik word*".

9.3 BESPREKING VAN AANBEVELINGS AAN DIE HAND VAN WETGEWING WAT VOORGESTEL WORD

Konsepwetgewing vir die nuwe bepalings van die voorgestelde artikel 341SPW, word in Bylae E vervat. Die bepalings wat voorgestel word, word vervolgens toegelig. Die bewoording van die voorgestelde maatreëls word nie weer in hierdie Hoofstuk herhaal nie.

9.3.2 Voorsiening in die voorgestelde prosedure vir wetstoepassing deur plaaslike teenoor ander owerhede (Voorgestelde sub-artikels 341 (1) en (2)SPW)

Plaaslike owerhede is sekerlik by verre die grootste gebruikers van artikel 341SPW, veral ten opsigte van parkeertipe oortredings. Daar is egter ook ander gebruikers van hierdie maatreël. In hierdie verband hoef slegs gedink te word aan die uitreik van kennisgewings ingevolge hierdie artikel op bepaalde eiendom, soos spoorwegeiendom, ook meestal ten opsigte van parkeertipe oortredings. Voorts gebruik beamptes van provin-

siale owerhede ook die betrokke bepalinge, onder andere ook vir sekere verkeersoortredings.

In die lig daarvan dat plaaslike owerhede nie die enigste gebruikers van die betrokke maatreëls is nie, moet in die voorgestelde maatreël ook voorsiening gemaak word vir die ander owerhede. Die voorgestelde subartikels 341 (1) en (2)SPW maak daarom vir die verskillende owerhede voorsiening.

Daar kan ook gelet word op die feit dat die definisie van "*plaaslike owerheid*" in die bestaande artikel 341SPW nou in die voorgestelde artikel 341SPW ook voorsiening maak vir streek-diensterade (kyk voorgestelde subartikel 341 (2)(k)SPW).

9.3.3 Verpligting om boetekaartjie te betaal met 'n uitsondering (Voorgestelde subartikel 341 (1), (2) en (5)(b)SPW)

Die kern van die voorgestelde maatreëls behels 'n verpligting om 'n boete op 'n kennisgewing of 'n afskrif daarvan wat ontvang word, ingevolge die voorgestelde artikel 341SPW te betaal, behalwe in die geval van 'n verdoel en 'n verpligting om te betaal ná 'n verdoel indien die verdoel onsuksesvol of slegs deelssuksesvol was. Die bestaande prosedure maak voorsiening vir 'n keuse om 'n boete te betaal of te wag vir 'n dagvaarding. Daardie keuse val in die voorstel weg.

Die voorgestelde subartikels (1), (2) en (5)(b)SPW bevat gevolglik die woord "*moet*" in die plek van die woord "*kan*", behalwe indien 'n verdoel gerig word ingevolge die voorgestelde subartikel 341 (9)SPW.

9.3.4 Vaststelling van die boete (Voorgestelde subartikel 341 (4)SPW)

Dit word voorgestel dat die boete steeds, soos in die verlede, ooreenkomstig 'n vaststelling van die plaaslike landdros opgelê sal word. Owerhede sal gevolglik ook nie hulle eie boetelyste kan vasstel nie.

9.3.5 Misdrywe wat by die voorgestelde artikel 341SPW betrokke is.
(Voorgestelde subartikel 341 (3)SPW)

Hierdie subartikel is woordeliks uit die bestaande maatreël oorgeneem en sal dit dieselfde werking hê as wat dit tans het.

9.3.6 Foutiewe- en dubbelbetalings van boetes. (Voorgestelde subartikels 341 (2)(c), (2)(d), (11)(a) en (11)(b)SPW)

Die boetebedrag wat op 'n vervolgingsdokument verskyn; wyk van tyd tot tyd van die vasstelling van die landdros af weens 'n fout wat die vredesbeampte maak. Indien die boetebedrag hoër is as die bedrag wat vasgestel is, moet die plaaslike owerheid die gedeelte wat te veel is ingevolge die voorgestelde subartikel 341 (2)(c)SPW aan die persoon terugbetaal en indien hy nie geïdentifiseer kan word nie, word die terugbetaling gedoen aan die geregistreeerde eienaar ingevolge die voorgestelde subartikel 341 (2)(d)SPW. Indien die geregistreeerde eienaar ook nie opgespoor kan word nie, word die betaling gemaak aan die landdros en die oorbetalde gedeelte verbeurt verklaar ingevolge die voorgestelde subartikel (11)(b)SPW. Geen voorsiening word gemaak vir die vordering van boetebedrae wat laer is as die vasstelling van die landdros nie.

Dubbelbetalings word dikwels ontvang, veral in gevalle waar die oortreder sowel as die geregistreeerde eienaar die boete betaal. Dit gebeur veral in die geval van werknemer en werkgewer wat albei dieselfde boete afsonderlik betaal.

Dubbelbetalings word nou in die voorgestelde subartikels 341 (11)(a) en (11)(b)SPW beheer. 'n Owerheid is verplig om die tweede betaling aan die persoon wat dit gemaak het, terug te betaal of, indien so 'n persoon nie geïdentifiseer kan word nie, aan die geregistreeerde eienaar, of in 'n geval waar die geregistreeerde eienaar nie opgespoor kan word nie, aan die landdros vir verbeurtverklaring ten gunste van die Staat.

Die besonderhede van 'n oortreder word uiters selde deur hom op 'n kennisgewing wat ingevolge artikel 341SPW uitgereik is, ingevul wanneer die afkoopboete betaal word, terwyl pos aan 'n geregistreeerde eienaar dikwels onafgehaal teruggestuur word. Terugbetalings van oorbetalings of dubbelbetalings is derhalwe so problematies dat plaaslike owerhede dikwels die bedrae wat terugbetaal moet word, verkeerdelik in 'n spesiale rekening stort en behou. Die voorgestelde maatreëls ondervang nou hierdie probleme.

9.3.7 Immobilisasie en verwydering van voertuig (Voorgestelde subartikels 341 (2)(e) tot (2)(j)SPW)

Die voorgestelde maatreëls maak voorsiening vir die magtiging om 'n voertuig te immobiliseer en die betaling van 'n boete daardeur af te dwing voor die immobiliseringsapparaat verwyder word. Indien 'n boete nie binne 24 uur na immobilisasie betaal word nie, kan die voertuig na 'n veilige plek van bewaring verwyder word. 'n Voertuig kan selfs ná kennisgewing aan die geregistreeerde eienaar en, indien bekend, enigiemand met 'n belang by die voertuig, verkoop word ten einde die boete te in en die kostes te verhaal.

Die verwydering van 'n immobiliseringstoestel deur iemand anders as 'n persoon namens of in opdrag van 'n plaaslike owerheid is 'n misdryf en is strafbaar.

Immobilisasie mag deur of namens die plaaslike owerheid geskied, wat die moontlikheid van privatisering om die taak namens en in opdrag van die plaaslike owerheid uit te voer, daarstel.

Die voorgestelde maatreëls maak ook voorsiening vir kennisgewing aan enigiemand wat bekend is dat hy 'n belang by die voertuig het. In hierdie verband word gewys op die beplanning dat voertuigbeswarings soos kredietkooptransaksies teen voertuigrekords aangeteken moet word. Kennisgewing aan 'n aange-

tekende kredietverskaffer op 'n voertuig sal ingevolge die voorgestelde maatreël dus net billik en noodsaaklik wees.

9.3.8 Afdwinging van onbetaalde boetes teen die geregistreeerde eienaar en sy verhaalsreg

9.3.8.1 Afskrif van kennisgewing aan geregistreeerde eienaar en sy verpligting om boete te betaal (Voorgestelde subartikels 341 (5)(a) en (5)(b)SPW)

Indien 'n boete of 'n kennisgewing wat ingevolge die voorgestelde artikel 341SPW uitgereik is, nie betaal word nie, word 'n afskrif of getroue weergawe van die kennisgewing aan die geregistreeerde eienaar van die voertuig gestuur, wat die boete binne 30 dae ná datum van die afskrif of getroue weergawe moet betaal tensy hy 'n vertoë rig ingevolge die voorgestelde subartikel 341 (9)SPW. Sy verhaalsreg van die boetebedrag word in Hoofstuk 9.3.8.2 bespreek.

9.3.8.2 Verhaalsreg van geregistreeerde eienaar teen oortreder (Voorgestelde subartikel 341 (5)(c)SPW)

Die geregistreeerde eienaar wat 'n boete ingevolge die voorgestelde artikel 341SPW betaal, is geregtig om die boetebedrag met koste van die oortreder te verhaal. Die onus is dus nou op die eienaar van die voertuig om seker te maak dat hy weet wie sy voertuig van tyd tot tyd bestuur en rus daar nie meer die onbenydenswaardige verpligting op die Staat om die oortreder op te spoor nie. In die bestaande bedeling word weerlegbaar vermoed dat die geregistreeerde eienaar die voertuig bestuur het. Die geregistreeerde eienaar speel dikwels kat en muis met die Staat as sou hy nie weet of kan vasstel wie sy voertuig op 'n bepaalde tydstip bestuur het nie. In die bestaande bedeling word die wetstoepassingsaksie gefrustreer en uitgebuit. Die voorgestelde maatreëls los hierdie probleme op.

9.3.8.3 Sentrale registrasie van onbetaalde boetes (Voorgestelde subartikel 341 (5)(d)SPW)

Die sentrale registrasie van onbetaalde boetes teen die naam van die geregistreerde eienaar sowel as teen die rekord van die voertuig wat voorgestel word, is in ooreenstemming met die Nasionale Vervoerbeleid wat die Regering op 31 Januarie 1987 in die Parlement ter tafel gelê het (Witskrif (1987)). Die skakeling tussen die rekords van voertuie, geregistreerde eienaars en 'n sentrale register word in Hoofstuk 9.3.8.6 verder toegelig.

9.3.8.4 Aksies teen die geregistreerde eienaar (Voorgestelde subartikel 341 (5)(e)SPW)

Die voorgestelde subartikel 341 (5)(e)SPW maak voorsiening vir 'n weiering om voertuigregistrasies ná en vanaf 'n persoon te laat geskied solank as wat daar uitstaande boetes teen sy naam aangeteken staan. Dit maak ook voorsiening vir die terughou van die lisensieklaringsbewys asook die weiering om enige ander dokument ingevolge padverkeerswetgewing aan so 'n persoon uit te reik.

Hierdie voorstel voldoen ook aan die Nasionale Vervoerbeleid maar is van toepassing op alle voertuigeienaars en nie net eienaars van taxi's, busse en vragvoertuie bo 3 500 kg bruto voertuigmassa soos die Nasionale Vervoerbeleid nie (Witskrif (1987)).

9.3.8.5 Aksies rakende die voertuig (Voorgestelde subartikel 341 (5)(f)SPW)

Die voorgestelde subartikel 341 (5)(f)SPW maak voorsiening vir die weiering om die betrokke voertuig in die naam van iemand anders te registreer solank as wat daar uitstaande verkeersboetes teen die voertuig aangeteken staan. Die terughou van die lisensieklaringsbewys word ook voorgestel.

Hierdie maatreëls is ook in ooreenstemming met die Nasionale Vervoerbeleid.

Die Nasionale Vervoerbeleid behels, onder andere, dat vervoerbeheer, dit is beheer oor die vervoer van vrag sowel as die vervoer van passasiers teen en sonder vergoeding met taxi's, busse en vragvoertuie bo 3 500 kg bruto voertuig-massa, in 'n vryemark slegs aan die hand van verkeersveiligheidsmaatreëls en prestasies gereguleer mag word maar dat dit andersins geheel en al gedereguleerd moet plaasvind. Die versuim om 'n verkeersboete te betaal, word in 'n ernstige lig beskou en sal vervoermagtigings ingevolge die nuwe padverkeerswetgewing op grond van so 'n versuim geweier of ingetrek kan word.

9.3.8.6 Beskrywing van die skakeling tussen rekords van voertuie en 'n sentrale register

Die voorgestelde maatreëls teen voertuie en voertuigeienaars kan relatief eenvoudig afdwing word deur die aanteken van onbetaalde boetes op 'n sentrale register by die Sentrale Padverkeersburo, wat reeds deur die Regering goedgekeur is (kyk Hoofstuk 10). Die Sentrale Verkeersoortredingsregister, wat in die proses van voorbereiding as 'n register van die Sentrale Padverkeersburo is, is 'n geskikte plek vir die betrokke aantekeninge.

Die boetes kan nie maklik teen die voertuigrekords van die voertuiglisensiëringstelsel by enige van die Provinsiale Administrasies aangeteken word sonder omvangryke en duur veranderings aan die stelsel nie. Die stelsels maak egter voorsiening vir die merk van voertuigrekords op 'n rekenaar in die geval van voertuigdiefstal, kennisgewing aan die eienaar om die gebruik van die voertuig te staak totdat die voertuig padwaardig gemaak of vir padwaardigheid getoets is, ensovoorts. Die lisensieklaringsbewys kan in alle gevalle waar 'n voertuigrekord gemerk is, teruggehou word (Botha

(1988 A)). Dit is dus slegs nodig om 'n voertuigrekord te merk dat daar 'n registrasie by die Sentrale Verkeersoortredingsregister ten opsigte van 'n uitstaande boete of boetes bestaan, om die herlisensieëring van die voertuig dienooreenkomstig te beheer. Die registrasie van die merk by die voertuigrekord behoort vanaf die Sentrale Oortredingsregister te geskied en die Sentrale Oortredingsregister behoort die merk te laat verwyder sodra kennisgewing van betaling van die boete ontvang is.

9.3.9 Afdwinging van onbetaalde boetes ingevolge die bestaande artikels 288 en 289SPW (Voorgestelde subartikel 341 (7)SPW)

Die Departement van Justisie het gevra of 'n onbetaalde boete ten opsigte van 'n "*gedekriminaliseerde*" oortreding nie as 'n siviele skuld beskou moet word nie (Botha (1988 C)). Die voorstel is ondersoek maar ander voorstelle word hieronder gemaak. Die ratio vir die voorstelle wat hieronder gemaak word, word in Hoofstuk 13 geëvalueer.

Die voorgestelde subartikel 341 (7)SPW maak voorsiening vir dieselfde tipe prosedure as artikel 91(1) van die Inkomstebelastingwet, 1962, deur die aanteken van 'n vonnis op 'n verklaring dat 'n bedrag uitstaande en betaalbaar is. Die tipe vonnis wat egter ingevolge die voorgestelde subartikel (7) voorgestel word, is 'n strafregtelike vonnis slegs en alleen vir die doeleindes van die bestaande artikels 288 en 289SPW in plaas van 'n siviele vonnis ooreenkomstig die betrokke belastingmaatreël.

'n Strafregtelike vonnis met gevolge wat beperk word tot die toepassing van die bestaande artikels 288 en 289SPW word in plaas van 'n siviele vonnis voorgestel aangesien die maatreëls in die Strafproseswet vir die afdwing van die vonnis bestaan, maar dit is nie bekend of dit al toegepas is vir die afdwinging van verkeersboetes nie. Artikel 288 (1) en (2) en 289SPW behels reeds in 'n groot mate al die elemente van 'n "*gedekriminaliseerde*" metode van vonnisafdwinging.

9.3.9.2 Toelaatbare vorderingswyses (Voorgestelde subartikel 341 (6)SPW)

Die toelaatbare vorderingswyses ingevolge waarvan die betaling van 'n boete afgedwing kan word, word saamgevat in die voorgestelde subartikel 341 (6)SPW. Afpersing as 'n verwyteen teen die Staat word deur die voorgestelde maatreëls uitgesluit.

9.3.10 Afdwinging van boetes tussenstaats in Suider-Afrika (Voorgestelde subartikel 341 (8)SPW)

9.3.10.1 Afdwinging in die RSA van boetes van ander lande met betalings in die ander lande

Die Minister van Justisie mag ingevolge die voorgestelde maatreël by regulasie in die Staatskoerant ander lande aanwys wie se onbetaalde boetes of oortredings genoem in Bylae III sentraal in die RSA geregistreer mag word in gevalle waar:

- (a) die voertuig waarmee die oortreding gepleeg is, in die RSA geregistreer is; of
- (b) die geregistreerde eienaar van die voertuig in die RSA woonagtig is; of
- (c) die oortreder 'n ander voertuig of voertuie in die Republiek in sy naam geregistreer het; of
- (d) die oortreder aansoek doen om die uitreiking van enige dokument of lisensie ingevolge die Padverkeerswetgewing van die Republiek.

Die onbetaalde boetes kan dan teen die betrokke persone of voertuie se rekords aangeteken word en tree al die gevolge van die voorgestelde subartikel 341(5)SPW vir die weerhouding van dokumente of prosesse in werking.

Ten einde seker te maak dat gebrek aan goeie administrasie in 'n ander land die registrasieprosesse van die RSA lam lê deur versuime om kennisgewings van betalings van boetes aan die RSA oor te dra, deur die voorgestelde subartikel 341(8)(b)SPW. Daarvolgens kan die voorlegging van 'n amptelike kwitansie of ander aanvaarbare bewys van betaling van die boete in die ander lande aanvaar word om die gevolge van die registraantekeninge op te hef.

9.3.10.2 Bestaande wetgewing in Bophuthatswana oor onbetaalde buitelandse verkeersboetes

Die padverkeerswetgewing van Bophuthatswana is in 1984 gewysig om vir 'n maatreeël voorsiening te maak wat in alle opsigte vergelykbaar is met die bepalinge van die voorgestelde subartikel 341 (8)(a)SPW. Dit slaan egter nie net op onbetaalde verkeersboetes in vervolgingsprosesse ooreenkomstig artikel 341SPW nie, maar alle verkeersboetes. Vervolgings ingestel ingevolge die bestaande artikel 54 of 56SPW, kan gevolglik ook ingevolge daardie wetgewing afdwing word ten opsigte van persone of voertuie van Bophuthatswana wat verkeersoortredings in die RSA pleeg. Die regering van Bophuthatswana wag steeds op ander lande in Suider-Afrika, en spesifiek die RSA, om 'n wederkerige reëling ten gunste van Bophuthatswana te maak ten opsigte van persone en voertuie van die RSA wat oortredings in Bophuthatswana pleeg.

9.3.10.3 Bi- of multilaterale ooreenkomste vir die afdwinging van verkeersboetes oor grense in Suider-Afrika

Die onderhawige besprekings wat tot dusver in hierdie Hoofstuk vervat is, maak dit duidelik dat verkeersboetes oor landsgrense heen afgedwing kan word mits daar in wetgewing oor en weer voorsiening gemaak word vir die afdwinging van mekaar se boetes en daar ooreenkomste tussen die state is om die wetgewing tot mekaar se voordeel aan te wend. Bi- of multilaterale ooreenkomste, sal vir hierdie doel in

Suider-Afrika dus aangegaan moet word. Die voorgestelde subartikel 341 (8)SPW baan die weg vir sulke ooreenkomste mits die ander Suider-Afrikaanse state dieselfde maatreël aanvaar.

9.3.11 Vertoë en appél

9.3.11.1 Vertoë aan 'n vertoëbeampste (Voorgestelde subartikels 341 (9)(a) en (9)(b)SPW)

Die voorgestelde subartikel 341 (9)SPW maak voorsiening vir 'n vertoë- en appélprosedure.

'n Persoon wat 'n kennisgewing ingevolge die voorgestelde subartikel 341 (1) of (2)SPW of 'n afskrif daarvan ingevolge die voorgestelde subartikel 341 (5)SPW ontvang het, moet die boete betaal tensy hy 'n vertoë aan 'n vertoëbeampste rig wat vir hierdie doel aangestel word deur die instansie aan wie die boete betaal moet word. Daardie instansie kan die plaaslike owerheid of 'n ander owerheid, na gelang van die geval, wees afhangende van wie die kennisgewing of afskrif uitgereik het en waar die boete betaal moet word.

9.3.11.2 Beslissingsmagte van die vertoëbeampste en plig van kennisgewing van uitslag (Voorgestelde subartikels 341 (9)(c) en (9)(d)SPW)

Die vertoëbeampste oorweeg die vertoë nadat hy ander inligting wat beskikbaar mag wees, byvoorbeeld vanaf die betrokke vredesbeampste, ingewin het en handhaaf die boete, verminder dit of skeld die boete geheel en al vry. Daar is geen voorsiening vir die verhoging van die boete nie. Die vertoëbeampste moet per geregistreerde pos van sy beslissing kennis gee. Indien 'n boete nog betaalbaar is, moet die boete binne 30 dae na datum van die kennisgewing van die vertoë-uitslag betaal word.

9.3.11.3 Reg van appél na landdros-in-kamers vir finale beslissing van die saak (Voorgestelde subartikels 341 (9)(e) tot (9)(i)SPW)

'n Persoon wat nie met die beslissing van die vertoëbeamppte tevrede is nie, mag die vertoë met of sonder verdere redes aan die vertoëbeamppte terugstuur met 'n versoek dat dit saam met ander toepaslike inligting (indien enige) aan 'n landdros-in-kamers wat jurisdiksie het, voorgelê word. Die landdros maak sy beslissing en deel dit aan die vertoëbeamppte mee. Die voorlegger word egter nie verbied om in persoon toegang tot die landdros te verkry nie, terwyl die landdros uitdruklik nie verbied word om die voorlegger en ander persone wat van die saak kennis mag dra, aan te hoor op 'n plek en tyd wat die landdros mag bepaal nie. Daar is egter 'n voorbehoudsbepaling dat, indien die voorlegger nie opdaag nie, die landdros die beslissing sonder die teenwoordigheid van die voorlegger mag maak.

Die beslissing van 'n landdros is, indien dit 'n finale strekking het, finaal en daar kan nie daarteen geappelleer word nie. Uit die aard van die saak kan dit in hersiening geneem word indien onreëlmatighede beweer sou word.

Die vertoëbeamppte is verplig om die voorlegger per geregistreerde pos van enige beslissing van die landdros in kennis te stel, insluitende, uiteraard, 'n beslissing dat die landdros die voorlegger wil aanhoor.

Dit is dus duidelik dat die hele prosedure op skriftelike voorleggings beslis word, maar niks verhoed persoonlike toegang tot 'n landdros of 'n landdros om persone aan te hoor of te ontbied om aangehoor te word nie.

Daar moet gelet word daarop dat 'n verskyning voor 'n landdros nie standaardpraktyk en nie deel van die normale prosedure is nie. Die voorgestelde subartikel 341 (9)(h)SPW

bepaal bloot dat die bepalings van die voorgestelde subartikel (9)SPW nie verskynings-in-kamer verhoed nie. Dit is gevolglik slegs 'n veiligheidsklep vir die persoon wat absoluut beswaard bly voel of vir die landdros indien daar rede is vir hom om mense aan te hoor, dan kan so 'n verskyning geskied, anders sou die balans van die voorgestelde subartikel 341 (9)SPW 'n afleiding regverdig het dat verskyning van hierdie aard glad nie toelaatbaar sou wees nie.

9.3.12 Besonderhede van oortreder onbekend

9.3.12.1 Kennisgewing sonder die besonderhede van die oortreder (Voorgestelde subartikel 341 (10)(a)SPW)

Die bepaling van die voorgestelde subartikel 341 (10)(a)SPW maak die gebruik van 'n kennisgewing ingevolge die voorgestelde artikel 341SPW sonder die besonderhede van 'n oortreder op die kennisgewing bruikbaar. Die huidige toedrag van sake is dat die kennisgewing in die reël uitgereik word sonder die besonderhede van die oortreder aangesien die oortreder nie teenwoordig is nie. Sekere landdroste en sekere ouditeurs by plaaslike owerhede vereis dat die besonderhede van 'n oortreder agterna ingevul moet word. Die voorgestelde subartikel stel hierdie saak uitdruklik reg deur hierdie groot omvang onnodige werk uitdruklik onnodig te verklaar.

9.3.12.2 Betalings van boetes op kennisgewings sonder die besonderhede van die oortreder (Voorgestelde subartikel 341 (10)(b)SPW)

Wanneer 'n kennisgewing ingevolge artikel 341 uitgereik word, word die besonderhede van die oortreder selde op die kennisgewing aangebring. Die besonderhede word ook nie daarop aangebring wanneer die afkoopboete betaal word nie. Soos reeds vermeld (Hoofstuk 9.3.12.1), vereis sekere ouditeure by plaaslike owerhede dat die naam van 'n oortre-

der op die kennisgewing ingevul moet word wanneer 'n afkoop-boete betaal word. Daarom word daar aangedring dat die besonderhede van die oortreder op die kennisgewing ingevul moet word wanneer die boete betaal word ten einde die latere werkslas te verlig wanneer die besonderhede van die geregistreerde eienaar op die kennisgewing in die kantoor ingevul moet word (soos wat met betalings per pos gedoen word). Die voorgestelde subartikel 341 (9)(b)SPW maak gevolglik uitdruklik voorsiening dat die besonderhede van 'n oortreder of die persoon wat die betaling maak, nie op die kennisgewing aangebring hoef te wees nie.

9.3.12.3 Herhaaloortreders

Residivisme of te wel herhaaloortredings en die omvang daarvan is in Hoofstuk 4 aangeraak. Dit is egter nie moontlik om herhaaloortreders wat ingevolge die bestaande of voorgestelde artikel 341SPW-prosedure aangespreek word, te identifiseer nie aangesien die besonderhede van die oortreder selde bekend is en nou ingevolge die voorgestelde maatreëls in elk geval nie verskaf hoef te word nie. Geen voorsiening word gevolglik gemaak vir die hantering van die herhaaloortreder nie. Die voertuig wat herhaaldelik by die herhaaloortreding betrokke is, kan egter geïdentifiseer word. Ingevolge die Nasionale Vervoerbeleid sal die taxi's, busse en sekere vragvoertuie wat by herhaaloortredings betrokke raak, die eienaars of operateurs van daardie voertuie in die stelsel van die Nasionale Vervoerbeleid in sogenaamde "*diskrediet*" kan bring. Die administratiewe strafpuntstelsel sal ook voorsiening moet maak vir die hantering van eienaars van privaatvoertuie wat by "*gedekriminaliseerde*" herhaaloortredings betrokke sou raak.

9.3.13 Staat moet aan prosedure onderwerp word (Voorgestelde sub-artikel 341 (12)SPW)

Die Staat word volgens die bepalings van die voorgestelde artikel 341 SPW deur die artikel gebind, behalwe ten opsigte

van paragrawe (h), (i) en (j) van subartikel 341 (2)SPW wat betrekking het op die verkoping van 'n voertuig.

Die talle misbruike wat tans ten opsigte van Staatsvoertuie by die pleeg van geringe verkeersoortredings en ontduikings van vervolgings bestaan (kyk Hoofstuk 9.1.2.2), word deur so 'n bepaling ondervang.

9.4 EVALUERING VAN DIE VOORGESTELDE MAATREËLS VIR DIE ADMINISTRATIEWE BEREGETING VAN PARKEERTIPE VERKEERSOORTREDINGS

'n Relatief volledige probleemstelling ten opsigte van parkeertipe verkeersoortredings word in Hoofstuk 9.1.2 aangehaal. Dit word aangevul deur verskeie uiteensettings in Hoofstuk 4. Dit is duidelik dat die bestaande strafprosesregtelike maatreëls nie meer aan die eise van die tyd ten opsigte van die hantering van die parkeertipe verkeersoortredings aan die hand van die bestaande artikels 341, 54, 55 en 57SPW-prosedures kan voldoen nie. Die kern van die aanbevole maatreëls is dat die strafprosesregtelike **dagvaarding** en sy groot werkslading **ten opsigte van parkeertipe verkeersoortredings afgeskaf en vervang word** met 'n informele stelsel van administratiewe prosessering en beregting.

'n Heel nuwe benadering vir die hantering van hierdie tipe sake is dus nodig, veral in die lig van die groot getalle-omvang daarvan. Die voorgestelde maatreëls is so 'n nuwe benadering en dit sal in Hoofstuk 13 juridies beoordeel word.

HOOFSTUK 10

**DIE NUWE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL EN DIE VERSAMELING EN
BESKIKBAARSTELLING VAN VERKEERSINLIGTING AS INFRASTRUKTUUR VIR
STELSELWERKING IN DIE VERKEERSADMINISTRASIE**

	BLADSY
10.1 DIE DAARSTELLING VAN DIE SENTRALE PADVERKEERSBURO	329
10.2 NUWE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL	330
10.3 VERGELYKINGS TUSSEN DIE NASIONALE VERKEERS- INLIGTINGSTELSEL MET SOORTGELYKE REGISTERS IN OORSESE LANDE	331
10.3.1 Europa	331
10.3.2 Die Verenigde State van Amerika	333
10.4 DIE BELANG VAN DIE NASIONALE VERKEERS- INLIGTINGSTELSEL BY HIERDIE STUDIE	334

HOOFSTUK 10

DIE NUWE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL EN DIE VERSAMELING EN BESKIKBAARSTELLING VAN VERKEERSINLIGTING AS INFRASTRUKTUUR VIR STELSELWERKING IN DIE VERKEERSADMINISTRASIE

10.1 DIE DAARSTELLING VAN DIE SENTRALE PADVERKEERSBURO

Die Regering het sedert 1948 herhaaldelik besluite geneem vir die daarstelling van 'n Sentrale Padverkeersburo (Botha (1980 C)). Hierdie besluite is egter weens verskeie praktiese probleme nooit geïmplementeer nie (Botha (1980 B), (1980 C)).

Die Regering het op 20 Oktober 1980 die daarstelling 'n van Sentrale Verkeersoortredingsregister (Regeringsbesluit (1980)) en op 1 Desember 1981 die daarstelling van 'n Sentrale Padverkeersburo (Regeringsbesluit (1981)) goedgekeur. Die buro moes daargestel en bedryf word deur die WNNR as agent vir die Departement van Vervoer. Die buro moes die volgende registers vir doeleindes van die burofunksionering saamstel en bywerk nl;

- die Sentrale Voertuig- en Eienaarskapregister (SVR), wat reeds funksioneer;
- die Sentrale Rybewysregister (SRR), wat reeds funksioneer;

- die Sentrale Verkeersoortredingsregister (SOR), wat tans in proses van voorbereiding is;
- die Sentrale Botsingsregister (SBR), wat ook tans in die proses van voorbereiding is.

10.2 NUWE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL

Die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989) stel inligtingsbehoefte wat nie met die daarstelling van die Sentrale Padverkeersburo voorsien is nie byvoorbeeld die standaardisering van voertuigregistrasies landswyd en die registrasie van karweieroperateurs, professionele bestuurders, verkeersbeamptes, toetsbeamptes, toetsstasies ensovoorts. Die bestaande inligtingstelsel sal gevolglik herbeplan en nuwe toerusting vir die bedryf van die stelsel verkry word. Dit sal 'n omvattende stelsel wees met inligting oor elke voertuig, bestuurder, verkeersoortreding, versuim om aan 'n vervolging te voldoen, rybewyse, professionele bestuurspermit, karweier, verkeersbeampte en sy werksrekord, toetsbeampte en sy werksrekord, ensovoorts.

Dit is van belang by hierdie studie dat kennis geneem word van die registrasie van verkeersoortredings, versuim om aan verkeersvervolgings te voldoen en dat gepoog gaan word om vorige veroordelings vir verkeersoortredings teen herhaaloortreders te bewys. Vir die eerste keer sal daar 'n volledige inligtingstelsel

wees aan die hand waarvan die probleme wat in Hoofstuk 4 genoem word, met gegewens tot op datum bewys kan word.

10.3 VERGELYKINGS TUSSEN DIE NASIONALE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL MET SOORTGELYKE REGISTERS IN OORSESE LANDE

Intensiewe studies en ondersoeke van stelsels in ander lande is uitgevoer deur besoeke aan daardie lande en dokumentasie wat beskikbaar of bekombaar was (Botha (1978 B); (1982 A); (1983 E) en (1986 A)).

10.3.1 Europa

Die nasionale verkeersinligtingstelsel sal sonder twyfel die mees volledige stelsel in vergelyking met die Europese verkeersregisters wees, indien die volgende vergelyking as voorbeeld sou dien:

- Engeland: Die verkeersregister in Swansea, Wallis, hou volledige rekords van geregistreerde voertuie, rybewyse en sekere verkeers-oortredings, maar nie van botsingsbetrokkenheid nie.

- Duitsland: Die verkeersregister in Flensburg hou volledige rekords van geregistreerde voertuie, verkeersoortredings waarop 'n boete van meer as 40DM betaal is en, vanaf 1986, nuwe rybewyshouers totdat die rybewyse 2 jaar oud is waarna die rekord geskrap word.
- Switserland: Geen sentrale verkeersregister nie.
- Oostenryk: Geen sentrale verkeersregister nie.
- Frankryk: Die sentrale voertuig- en rybewysregisters word by afsonderlike plekke gehou en sekere verkeersoortredings word by 'n derde plek geregistreer.
- België 'n Sentrale voertuigregister word in Brussels bygehou en aanbevelings vir 'n sentrale rybewysregister is onder oorweging. Sekere verkeersoortredings word op die algemene misdaadregister van die Departement van Justisie aangeteken en sluit byvoorbeeld spoedoortredings in.

Die verkeersadministrasie van al hierdie lande is almal begerig om meer volledige registers soos wat met die nasionale verkeersinligtingstelsel beoog word, te hou, maar ondervind vele praktiese probleme om so 'n ideaal te verwesenlik.

10.3.2 Die Verenigde State van Amerika

Die Verenigde State van Amerika is die wêreld waarskynlik ver voor met hierdie tipe van rekordhouding in die meeste van die state, die voortdurende verbetering en verfyning van die rekords en die erkenning van die geweldige bestuurshulpmiddel wat hierdie rekordhouding bied (Tobin (1985)). Dit is ook die posisie in 'n toenemende mate in die Kanadese State (Larratt-Smith (1985)). Kalifornië blyk die mees gevorderde, bruikbare en gebruikte stelsel te hê (literatuur aangehaal in Hoofstuk 2).

Die groot voorsprong wat die Amerikaanse State opgebou het, is die direkte gevolg van die sogenaamde *"Highway Safety Program Standards"* wat ingevolge die *"National Traffic and Motor Vehicle Safety Act,"* 1966, soos gewysig in 1973, uitgevaardig is. *"Standard No 10"* oor verkeersrekords vereis: *"to improve the quality of the traffic record systems, to include and have readily available all data necessary to the operating agencies responsible for highway safety."* (Weston 1978: 19). Die registers van die state is egter nie onderling verbind of

versoenbaar tussen die state nie, of tussen die meeste state nie en dit belemmer die uitruil van inligting per rekenaar-koppeling.

10.4 DIE BELANG VAN DIE NASIONALE VERKEERSINLIGTINGSTELSEL BY HIERDIE STUDIE

Dit is tans nog onmoontlik of baie moeilik om te bepaal watter bestuurders betrokke was by vorige botsings, vervolgings vir verkeersoortredings, ensovoorts en of hulle geldige rybewyse vir die betrokke voertuigklase gehou het. Dit is ook onmoontlik of baie moeilik om die hele botsing- of oortredingsrekord van 'n bepaalde voertuig vas te stel (Botha (1980c)). Die nuwe inligtingstelsel sal aan die meeste van hierdie inligtingselemente kan voldoen.

Dit sal dus nou moontlik word om 'n lys van vorige oortredings van 'n bepaalde persoon te trek. Die vraag wat dan onmiddellik ontstaan, is of daardie lys van oortredings bewys en aan die persoon van die oortreders gekoppel kan word? Wat gebeur indien die persoon byvoorbeeld beweer dat die lys van vorige veroordelings nie sy oortredings was nie maar dié van 'n ander of dat iemand sy naam (en adres) misbruik het?

Die aanbevelings van hierdie studie maak groot gewag van die registrasie van vonnis by verstek en parkeerboeke teen die

rekord van 'n persoon op die nasionale verkeersinligtingstelsel en die afdwing van onbetaalde boetes deur middel van die inligtingstelsel. Die koppeling van 'n persoon aan sy aangetekende rekord is dus van deurslaggewende belang.

Botha T J (1983 E)

Die skeiding van die rybewys van die identiteitsdokument/bewysboek vir die doeleindes van die verpligte dra van rybewyse, die sentrale vervaardiging van rybewyse, die heruitreiking (nie hertoetsing) van rybewyse in die vorm van 'n afsonderlike rybewys, die periodieke heruitreiking (nie hertoetsing) van rybewyse en verbandhoudende sake. NIVPN Tegnieese Nota TDB/3/83, WNNR, Pretoria, Maart 1983.

Botha T J (1984 A)

Toeligting van die voorgestelde gestandaardiseerde skriftelike kennisgewing om in die hof te verskyn kragtens die begalings van Artikel 56 van die Strafproseswet, 1977 (Wet 51 van 1977): Opstelling vir die Departement van Justisie. NIVPN Tegnieese Verslag VDB/1/84, WNNR, Pretoria, Februarie 1984.

Botha T J (1984 B)

Voorlopige voorbeelde van vervolgingsprosesstukke vir verkeersoortredings wat nog finaal goedgekeur moet word. NIVPN Tegnieese Verslag VDB/6/84, WNNR, Pretoria, September 1984.

Botha T J (1984 C)

Geselekteerde onderwerpe oor voertuig- en bestuurderbeheer aangebied aan die Vervoerstudiegroep van die Nasionale Party op 27.4.84, NIVPN Tegnieese Nota, TDB/3/84, WNNR, Pretoria, April 1984.

Botha T J (1984 D)

Die statutêre magte, bevoegdhede, regte en pligte van verkeersbeamptes (insluitende die gebruik van vuurwapens). NIVPN Tegniese Verslag VDB/4/84 & Tegniese Nota TDB/21/84, WNNR, Pretoria, Augustus 1984.

Botha T J (1985 A)

Toeligting van die finale voorbeelde vir 'n gestandaardiseerde skriftelike kennisgewing om in die hof te verskyn kragtens die bepalings van Artikel 56 van die Strafproseswet, 1977 (Wet 51 van 1977): NIVPN Tegniese Verslag RB/2/85, WNNR, Pretoria, April 1985.

Botha T J (1985 B)

Voorbeelde van vervolgingsprosesstukke vir verkeersoortredings wat vir finale goedkeuring voorgelê is. NIVPN Tegniese Verslag RB/1/85, WNNR, Pretoria, April 1985.

Botha T J (1985 C)

The problem of drinking and driving: A perspective on road carnage in the RSA and the drinking and driving problem. (A paper presented at the founding meeting of Mothers Against Drunk Drivers (MADD (SA)) on 20 March 1985 in Pretoria). NIVPN Tegniese Nota NB/16/85, WNNR, Pretoria, Maart 1985.

Botha T J (1986 A)

Oorsese besoek aan Engeland en verskeie lande in Europa gedurende Augustus en September 1986. Onvoltooide en ongepubliseerde NIVPN Tegniese Verslag, WNNR, Pretoria 1986.

HOOFSTUK 11.

DIE KOPPELING VAN DIE IDENTITEIT VAN 'N VERKEERSOORTREDER EN BOTSINGSBETROKKE AAN SY GEREISTREERDE INLIGTING EN DIE BEWYS VAN VORIGE VEROORDELINGS

BLADSY

11.1	INLEIDING	341
11.1.1	Tersaaklike regeringsbesluite en ondersoeke	341
11.1.1.1	Die aanwending van 'n Sentrale Padverkeersburo wat onder ander 'n Sentrale Verkeersoortredingsregister moet byhou	341
11.1.1.2	Die uitreiking van 'n afsonderlike rybewys of 'n professionele bestuurderpermit	342
11.1.1.3	Die standaardisering van vervolgingsprosesstukke vir verkeersoortredings	343
11.1.1.4	Die standaardisering van gerekenariseerde stelsels vir die hantering van vervolgingsprosesstukke	343
11.1.2	Vereistes vir die bewys van vorige veroordelings in die bestaande bedeling	344
11.1.2.1	Bewys van identiteitskoppeling aan 'n veroordeling	344
11.1.2.2	Bewysregtelike vereistes vir doeleindes van administratiewe en strafregtelike beoordeling	344
11.1.3	Die omvang van residivisme in verkeersake	345

11.2	DIE BESTAANDE PROSEDURES EN MAATREËLS VIR DIE BEWYS VAN IDENTITEIT BY VORIGE VEROORDELINGS	346
11.2.1	SAP 69- versus J 14-vorms.	346
11.2.1.1	SAP 69-vorm	346
11.2.1.2	J 14-vorm	347
11.2.2	Hofverskynings in verkeersake.	348
11.2.3	Skulderkenningsboetes.	349
11.2.4	Die betekening, uitvoering en afhandeling van hofprosesstukke.	349
11.2.4.1	Hofprosesstukke	349
11.2.4.2	Probleme	350
11.3	BEWYS VAN BETROKKENHEID BY, OF VORIGE VEROORDELINGS SOOS DIT IN ANDER LANDE TOEGEPAS WORD	355
11.3.1	Bewys van vorige veroordelings in verkeersake in ander lande.	355
11.3.2	Vergligte dra van rybewys speel 'n sleutelrol	357
11.3.3	Die gebruik van vingerafdrukke by ernstige verkeersoortredings.	357
11.3.4	Die gespesialiseerde registrasie en gebruik van minder ernstige verkeersoortredings en die dubbele registrasie van ernstige verkeersoortredings.	357
11.3.5	Koppeling van identiteit by registreerbare verkeersoortredings.	358

11.4	ONDERSOEKE NA SEKERE TEGNOLOGIESE ONTWIKKELINGS RAKENDE IDENTITEITSKOPPELING	358
11.5	DIE ANALOGIE TUSSEN DIE WÊRELDWYE SUKSESVOLLE WERKING VAN BANKKREDIETKAARTE EN DIE AANBEVELINGS VIR DIE NUWE RYBEWYS EN PROFESSIONELE BESTUURDERPERMIT VIR DIE RSA	359
11.5.1	Wêreldwye verspreiding en suksesvolle werking van bankkredietkaarte	359
11.5.1.1	Afdrukbaarheid van kredietkaarte	359
11.5.1.2	Handtekening van houer op kaart en transaksie	359
11.5.1.3	Geheime nommer vir rekenaarterminale	360
11.5.1.4	Jaarlikse vervanging	360
11.5.1.5	Onmiddellike rapportering van diefstal of verlies	360
11.5.1.6	Beswaar teen onaanvaarbare transaksies is houer se verantwoordelikheid	360
11.5.2	Die analoëwerking van kredietkaarte en die aanbevole rybewys/professionele bestuurderpermit vir die RSA	361
11.5.2.1	Afdrukbaarheid	361
11.5.2.2	Handtekening of duimafdruk van 'n houer op prosesstuk	361
11.5.2.3	Die unieke nommer vir elke kaart wat geproduseer word	361
11.5.2.4	Onmiddellik rapportering van diefstal of verlies	362
11.5.2.5	Jaarlikse vervanging van kaarte	362
11.5.2.6	Adres <u>domicilium citandi</u> et <u>executandi</u> deur rybewys-houers gekies te word	362
11.5.2.7	Sertifikaat op artikel 56 prosesstuk	363

11.6	VOORGESTELDE MAATREËLS VIR DIE REGISTRASIE EN BEWYS VAN VORIGE VERKEERS- EN VERVOERGEORIENTEERDE OORTREDINGS	363
11.6.1	Voortsetting van die gebruik van die SAP 69-vorm by ernstige verkeersoortredings.	364
11.6.2	Wysiging van betekeningsvereistes en adresse.	364
11.6.3	Kennisgewing van registrasie van veroordeling	364
11.6.4	Bewys van vorige veroordelings in verkeersake.	364
11.6.5	Weerhouding van uitreikings in sekere gevalle.	365
11.6.6	Rybewysinspeksie of vingerafdruk.	365
11.6.7	Statutêre verantwoordelikheid vir die besit en afgee van kennisgewings en dagvaardings.	365
11.6.8	Aanwending van artikel 56SPW in plaas van arrestasie.	365
11.6.9	Maatreëls vir vaartbelyning van die Strafprosesreg vir doeleindes van verkeersake.	366
11.6.10	Woordomskr ^y wings.	366
11.6.11	Die neem van 'n vingerafdruk ingevolge die Wet op Identifikasie, 1986.	366
11.6.12	Die dra van die rybewys en die neem van 'n vingeradruk ingevolge die Padverkeerswet (1988).	369

HOOFSTUK 11.

DIE KOPPELING VAN DIE IDENTITEIT VAN 'N VERKEERSOORTREDER EN BOTSINGSBETROKKE NE AAN SY GEREГИSTREERDE INLIGTING EN DIE BEWYS VAN VORIGE VEROORDELINGS

11.1 INLEIDING

11.1.1 Tersaaklike regeringsbesluite en ondersoeke

Die volgende tersaaklike onderwerpe is reeds behandel en word met enkele opmerkings as volg na verwys:

11.1.1.1 Die aanwending van 'n Sentrale Padverkeersburo wat onder andere 'n sentrale Verkeersoortredingsregister moet byhou.

Ingevolge die Regeringsbesluit (1980) moet die Sentrale Verkeersoortredingsregister aangewend word vir:

- die administratiewe beoordeling van bestuurders;
- die administratiewe beoordeling van karweiers en huurmotoroprateurs en hulle bestuurders;
- die strafregtelike beoordeling van veroordeeldes in verkeersake;
- statistiese ontledings;
- navorsing.

Die register moet minstens die volgende gegewens ten opsigte van elke lisensiehouer/oortreder bevat: Van, voorname, identiteitsnommer, besonderhede van lisensies, kode vir oortredings, datum van oortreding, distrik van oortreding.

Die Regering is ingelig van die probleme om die identiteit van 'n oortreder aan sy geregistreeerde oortreding op die Sentrale Verkeersoortredingsregister te koppel en die besonderhede vir doeleindes van strafprosesregtelike verrigtinge te gebruik.

Die Regering het derhalwe besluit dat ondersoek ingestel word na metodes waarvolgens sodanige koppeling kan geskied (Regeringsbesluit (1981).

11.1.1.2 Die uitreiking van 'n afsonderlike rybewys of 'n professionele bestuurderpermit

'n Rybewys en professionele bestuurspermit van kredietkaartformaat en wat op papier soos bankkredietkaarte afdrukbaar is, vervul 'n belangrike rol by die besprekings van hierdie Hoofstuk. Daar word dus kortliks na die Regeringsbesluite oor hierdie tipe dokument verwys.

Die Regering het op 4 Oktober 1983 in beginsel die uitreiking van die rybewys as 'n afsonderlike dokument, geskei van die identiteitsdokument, goedkeur (Regeringsbesluit (1983)). Die beginselgoedkeuring maak ook voorsiening vir die heruitreiking van (sonder hertoetsing vir) alle bestaande rybewyse, die toekomstige periodieke heruitreiking van (sonder hertoetsing vir) rybewyse asook die verpligte dra van rybewyse.

Die implementering van die besluit is die onderwerp van verdere ondersoek gemaak en die aanbevelings is na die Regering verwys (Potgieter (1986)). Die Regering het besluit dat die rybewys vir die huidige deel van die identiteitsdokument moet bly maar verdere ondersoeke gelas. Dit beteken dat die Regering weer oor die saak sal moet besin (Regeringsbesluit (1987)).

Ingevolge die Padverkeerswet, 1989(Wetno. 29 van 1989) moet elke bestuurder van 'n vragvoertuig(bo 3 500 kg BVM), bus en taxi in besit kom van 'n professionele bestuurderpermit. Dit sal 'n kredietkaartformaat hê en soos 'n kredietkaart op dokumentasie afgedruk kan word (Witskrif (1987)).

11.1.1.3 Die standaardisering van vervolgingsprosesstukke vir verkeersoortredings (Hoofstuk 7)

Die gestandaardiseerde vorms is so ontwerp dat 'n gebosseleerde kaart van kredietkaartformaat (soos wat die beplande professionele bestuurspermit sal lyk) op die vorms afgedruk kan word.

Die gestandaardiseerde vorms maak, ingevolge die Regeringsbesluit (1981) ook voorsiening vir 'n bykomende afskrif. Die bykomende afskrif bevat die besonderhede van die saak op dieselfde deurslagmetode as wat die beheerstuk vir die hof bevat. Die bykomende afskrif vergesel die beheerstuk na die hof. Die beheerstuk maak voorsiening voor op die dokument vir die aanteken van die uitspraak en vonnis of die skulderkenningsnommer wat dan op die bykomende afskrif deurslaan (kyk Hoofstuk 7).

Die bykomende afskrif is daarna beskikbaar vir deursending aan die plaaslike owerheid of 'n sentrale instansie waar die inligting gerekenariseer sal word.

11.1.1.4 Die standaardisering van gerekenariseerde stelsels vir die hantering van vervolgingsprosesstukke (Hoofstuk 7)

Verskeie van die groter plaaslike owerhede hanteer reeds hulle vervolgings vir verkeersoortredings aan die hand van rekenaarstelsels.

Ingevolge die Regeringsbesluit van 1 Desember 1981 moet die onderskeie stelsels van hierdie aard gestandaardiseer word. Al die bestaande stelsels wat tans in bedryf is, voldoen in een of meer opsigte nie streng aan al die strafprosesregtelike vereistes nie.

Die toekomstige rol van die rekenaar is veral belangwekkend deurdat die wetstoepassingsowerhede daardeur in staat gestel sal word om baie meer doeltreffend te funksioneer. Hulle sal op 'n vaartbelynde grondslag hulle vervolgings vir verkeersoortredings kan hanteer en dus in staat wees om meer

handel. Daar is gevolglik 'n dringende behoefte vir die vaartbelyning van die strafprosesreg ten opsigte van die instelling van vervolgings vir verkeersoortredings ten einde te verseker dat die landdroshoe steeds in staat bly om die werkslas te hanteer. Aanbevelings in hierdie verband is in Hoofstukke 8 en 9 gemaak.

11.1.2 Vereistes vir die bewys van vorige veroordelings in die bestaande bedeling

11.1.2.1 Bewys van identiteitskoppeling aan 'n veroordeling

Die bewys van identiteitskoppeling van 'n oortreder aan sy geregistreerde oortreding is afhanklik van welke van die bogenoemde gebruike (kyk Hoofstuk 11.1.1.1) in 'n besondere geval betrokke is.

Geen bewys van sodanige identiteitskoppeling sal vir doeleindes van statistiese ontledings of navorsing nodig wees nie, terwyl dit wel vir administratiewe of strafregtelike beoordelings nodig sal wees.

11.1.2.2 Bewysregtelike vereistes vir doeleindes van administratiewe en strafregtelike beoordeling

Die bewysregtelike vereistes in die administratiefreg behels bewys op oorwig van waarskynlikhede. Dit is gevolglik ook die bewyslas vir alle administratiewe beoordelings.

Daarteenoor is die betrokke bewysregtelike vereiste vir doeleindes van strafregtelike beoordeling bewys bo redelike twyfel. Artikel 272SPW bepaal dat vingerafdrukke by die bewys van vorige veroordelings van 'n veroordeelde prima facie-getuienis oor die koppeling van 'n identiteit van 'n veroordeelde aan sy lys van vorige veroordelings verskaf. Indien die veroordeelde betwis dat die lys op hom van toepassing is, moet die identiteitskoppeling bo redelike

twyfel bewys word. Dit word gedoen deur te bewys dat die vingerafdruk(ke) van die veroordeelde en dié van die persoon wat op die datum van die vorige vonnis in die hof geneem is, dieselfde is. Artikel 272SPW beteken dus nie veel waar 'n beskuldigde die lys vorige veroordelings betwis nie.

11.1.3 Die omvang van residivisme in verkeersake

Die omvang van gewoonteverkeersoortreders kon voorheen nie maklik in Suid-Afrika bepaal word nie. Dit kan steeds nie maklik gedoen word nie.

'n Ontleding van die gerekenariseerde vervolgings by Pretoria se verkeersafdeling in 1980 ten opsigte van vyf of meer verkeersoortredings wat oor 'n periode van ses maande met dieselfde voertuig gepleeg is, asook 'n soortgelyke ontleding in 1981 het aangetoon dat residivisme by verkeersoortredings 'n ernstige probleem is (Botha (1981 A)).

Die 1980-ontleding, ses maande na die rekenarisering van die strafprosesregtelike stappe in Pretoria, het aangetoon dat;

- 640 persone die voorafgaande ses maande vir vyf of meer verkeersoortredings in Pretoria betrap en vervolg is;
- 558 hiervan is vir vyf tot tien verkeersoortredings vervolg, 70 is vir elf tot twintig, en twaalf is vir twintig tot drie-en-veertig oortredings vervolg.

Die 1981-ontleding het die volgende ontstellende statistiek openbaar;

- ongeveer 1 377 persone is die voorafgaande ses maande vir vyf en meer verkeersoortredings vervolg;
- 441 (32 persent) hiervan is vir een verkeersoortreding gemiddeld elke een tot twee maande vervolg; 529 (38,4 persent) is vir een tot twee oortredings gemiddeld elke maand, 312 (26,6 persent) vir twee tot vyf oortredings, en 95 (6,9 persent) is vir vyf tot meer as twintig oortredings per maand vervolg;

- die rekord op die swartlys is gehou deur 'n voertuig wat by vervolgings vir 21 verkeersoortredings in een maand betrokke was.

Dit is nie net 'n Suid-Afrikaanse probleem nie. 42 600 persone het in 1983 in 38 000 motorbotsings in die Verenigde State van Amerika gesterf. By 53 persent van hierdie botsings was daar 'n alkoholbetrokkenheid of misbruik van alkohol betrokke. 30 persent van die 773 000 veroordelings vir drink en bestuur jaarliks in die VSA, is residiviste wat voorheen aan dieselfde tipe oortreding skuldig bevind is (UNITED STATES-NTSB-verslag (1984)).

11.2 DIE BESTAANDE PROSEDURES EN MAATREËLS VIR DIE BEWYS VAN IDENTITEIT BY VORIGE VEROORDELINGS

11.2.1 SAP 69- versus J 14-vorms.

11.2.1.1 SAP 69-vorm

Die Staat is ingevolge artikel 271 van die Strafproseswet, 1977, by magte maar nie verplig nie om vorige veroordelings na skuldigbevinding in 'n strafsak te bewys (Snyman en Morkel (1988: 412); S v Mamphaha (1980(1) SA 177 (V) op 178). 'n Gesertifiseerde vorm SAP 69B of SAP 64, gegrond op vingerafdrukrekords, word normaalweg hiervoor gebruik, ook wat slegs die ernstige tipes verkeersake soos drinkbestuur, strafbare manslag voortspruitend uit 'n motorbotsing, roekelose bestuur, ensovoorts, betref.

Die S A Kriminele Buro hou rekord van die ernstige oortredings en misdaadgeskiedenis van veroordeeldes. Die rekords is almal aan vingerafdruk-neming gekoppel. Geen rekords word gehou ten opsigte van oortredings waar vingerafdrkke nie van die veroordeeldes geneem is nie. Die SAP-vorms gee 'n uiteensetting van die vorige veroordelings van 'n persoon en word gebruik vir doeleindes van vonnisoplegging. Tydens of net na vonnisoplegging word die veroordeelde se vingeraf-

druk op die vorm geneem en word die toepaslike afskrif aan die S A Kriminele Buro (SAKB) teruggestuur waar dit in die rekordstelsel opgeneem word. Die identiteit van 'n veroordeelde word aan sy geregistreeerde vorige veroordelings by die SAKB deur sy duimafdruk wat tydens 'n vorige veroordeling geneem is, gekoppel. Dit stel bewys bo redelike twyfel daar indien die veroordeelde sy vorige veroordeling(s) later sou betwis (Snyman en Morkel (1988: 413)).

11.2.1.2 J 14-vorm

Vorige veroordelings in minder ernstige sake, soos die sogenaamde minder ernstige tipes verkeersoortredings of ten opsigte waarvan vingerafdrukke van die veroordeelde nie geneem is nie word bewys deur 'n gesertifiseerde uittreksel op vorm J 14 van die betrokke saak of sake waarop die vorige veroordeling(s) betrekking het (Snyman en Morkel (1988: 413); Hiemstra (1987: 560)). Die identifikasie van die oortreder word nie met vingerafdrukke aan sy vorige veroordeling gekoppel nie. Beide die vorige veroordeling, asook die identiteit van die beskuldigde (synde die vorige veroordeelde) moet bewys word indien 'n beskuldigde die vorige veroordelings op die vorm J14 ontken. Dit word gedoen deur die aanbieding van getuienis van 'n beamppte wat met die skuldigbevinding en vonnis van die beskuldigde teenwoordig was, en wat hom as die vorige veroordeelde kan identifiseer (Snyman en Morkel (1988: 413); Hiemstra (1987: 581-582)). Die getuie moet die beskuldigde dus kan onthou en onderskei van beskuldigdes in ander sake al het lang tydperke verloop - 'n byna bomenslike taak! Voorts moet die getuie nog beskikbaar wees.

'n Verdere probleem is dat die klerk van die hof of ander beamptes van die betrokke vorige veroordeling(s) bewus moet wees en ook van die besonderhede soos verhoordatum of saaknommer sowel as plek van verhoor, andersins kan die saakrekord nie opgespoor word nie.

Die J 14-vorm is gevolglik slegs doeltreffend bruikbaar in gevalle waar 'n veroordeelde sy vorige veroordelings erken en die beamptes daarvan weet. Dit sal in duie stort indien alle beskuldigdes telkens hulle vorige veroordelings ontken aangesien dit later fisies onmoontlik word om die nodige getuienis beskikbaar te kry of te lewer.

Die frekwensie van bewys van vorige veroordelings op vorm J 14 is egter gering vanweë:

- die omslagtigheid daarvan, en
- die afwesigheid van 'n oortredingsregister wat persone aan hulle vorige veroordelings koppel.

Dit is dan in hoofsaak ook die redes waarom verkeersoortreders, waarby gewoonte verkeersoortreders, tot nog toe as eerste oortreders behandel is behalwe wat die mees ernstige verkeersoortredings betref.

11.2.2 Hofverskynings in verkeersake

Vorige veroordelings word in verkeersake huidiglik selde bewys behalwe in die gevalle van die baie ernstige verkeersoortredings soos dronkbestuur en strafbare manslag. In laasgenoemde sake word vingerafdrukke geneem en die vorige veroordelings by wyse van die SAP 69-vorm bewys.

Vingerafdrukke word egter selde in ander verkeersake geneem. Na skatting was daar in ieder geval nie meer as 100 000 verskynings in die hof uit die nagenoeg 2 000 000 verkeersake per jaar in 1972 en 1973 nie (Botha (1981 A)). Hierdie statistiek kan met 30 tot 40 persent verhoog word om 'n beeld van heersende statistiek te kry.

Dit sou gevolglik nie prakties wees om die neem van vingerafdrukke in die hof by verkeersake die reël te maak nie.

11.2.3 Skulderkenningsboetes

Nagenoeg 80 persent van alle skulderkenningsboetes wat betaal word, slaan op verkeersake (kyk Hoofstuk 4).

Skulderkenningsboetes word in ongeveer 50 tot 60 persent van alle verkeersake betaal (kyk Tabel 23 in Hoofstuk 4.2.3). Die ondervinding het geleer dat die meeste skulderkenningsboetes per pos gestuur word. Daar is ook geen vereiste dat 'n persoon sy hantekening by die betaling van sy skulderkenningsboete hoef te verskaf soos die posisie ingevolge die herroepe Strafproseswet van 1955 was nie.

Skulderkennings kan betaal word vir die meeste verkeersoortredings behalwe roekelose bestuur, strafbare manslag, dronk- en drinkbestuur en enkele ander soos uitermatige hoë spoedoortredings.

Dit sou gevolglik nie prakties wees om maatreëls vir die verkryging van handtekeninge of vingerafdrukke by die betaling van skulderkenningsboetes aan te beveel nie.

11.2.4 Die betekening, uitvoering en afhandeling van hofprosesstukke

11.2.4.1 Hofprosesstukke

Die beskuldigde word óf gearresteer (wanneer persoonlik met hom te doen gekry word) óf ontvang persoonlik 'n kennisgewing om kragtens artikel 56SPW in die hof te verskyn, óf ontvang moontlik die dagvaarding kragtens artikel 54SPW persoonlik. Dit is egter moontlik dat 'n dagvaarding nie persoonlik aan die beskuldigde beteken word nie alhoewel dagvaardings by wyse van 'n betekeningsbeampte na die laasbekende adres van die beskuldigde geneem word. (Daar is uiteraard ook vele sake waar die beskuldigde sogenaamd "onopsoorbaar" blyk te wees).

11.2.4.2 Probleme

(a) Die opsporing van beskuldigdes

Dit is duidelik dat die opsporing van 'n beskuldigde, veral in verkeersake, vir die betekening van 'n dagvaarding, problematies kan wees en is.

(b) Die identiteit van die betaler van 'n skulderkenningsboete

Dit is ook nie bekend wie 'n skulderkenningsboete betaal het nie. 'n Beskuldigde mag weier om die boete te betaal en verkies om in die hof te verskyn maar iemand anders (soos sy werkgewer) mag intussen die boete namens hom betaal waarop hy dan nie meer in die hof hoef te verskyn nie. Die beskuldigde kan dan later ontken dat hy die skulderkenningsboete betaal het.

(c) 'n Handtekening van die beskuldigde wat 'n prosesstuk ontvang

Die verkryging van die handtekening van 'n persoon op wie 'n hofprosesstuk bestel word, is nie 'n statutêre vereiste nie. Dit word egter in die praktyk wel deur betekeningsbeamptes op relase van dagvaardings verlang. Indien dit 'n vereiste sou wees dat die ontvanger van 'n dagvaarding vir die ontvangs daarvan sy handtekening op die relaas moet verskaf, sou dit die huidige praktyke geheel en al wettig, en betekeningsbeamptes in staat stel om regmatiglik aan te dring op die handtekeninge. Die dagvaarding kan egter aan iemand anders as die beskuldigde beteken word en dan sal iemand anders se handtekening as dié van die beskuldigde op die relaas aangebring word.

- (d) Die onaanvaarbaarheid daarvan om net op erkennings van vorige veroordelings staat te maak

Die bespreking tot op hierdie stadium dui op 'n moeilik hanteerbare posisie in die huidige bedeling om die bewys van vorige veroordelings in verkeersake vir strafregtelike beoordeling bo redelike twyfel moonlik te maak. Voorts sou dit vir doeleindes van administratiewe beoordeling ook baie moeilik wees om 'n persoon se identiteit aan sy geregistreerde verkeersoortredings bo redelike twyfel of op oorwig van waarskynlikhede te koppel.

Die bewys van vorige veroordelings en dat die identiteit van veroordeeldes dieselfde is as dié van vonnisafwagte beskuldigdes of persone teen wie administratief opgetree word, sal egter problematies word sodra beskuldigdes in die reël hulle vorige veroordelings of hulle persoonlike betrokkenheid by die beweerde veroordelings sou begin ontken. 'n Stelsel van hierdie aard kan nie gebou word op 'n gewaande veronderstelling dat 'n beskuldigde sy vorige veroordelings tot sy eie nadeel moet erken maar dat indien hy dit sou ontken, dit nie bewys kan word nie. Die publiek sal gou bewus word van die metode om die nadeel te omseil. Daar kan dus nie ipso facto akkoord gegaan word met die Regeringsbesluit (1980) dat die Sentrale Verkeersoortredingsregister onder andere aangewend moet word vir die *"doeleindes van strafregtelike optrede teen bestuurders wat verkeersoortredings begaan en die bestuurders wat al hulle vorige veroordelings erken nie nie"* (eie beklemtoning).

- (e) Die bewys van vorige veroordelings in die hof, die onmoontlikheid om vorige veroordelings by die betaling van skulderkenningsboetes in ag te neem en afkoopboetes

Die persoon wat op 'n dagvaarding kragtens artikel 54SPW of 'n skriftelike kennisgewing kragtens artikel

56SPW as gevolg van 'n vorige verkeersoortreding in die hof verskyn, sal die gevaar loop dat sy vorige veroordelings kragtens artikel 271SPW teen hom bewys kan word indien hy skuldig bevind sou word, maar indien hy 'n skulderkenningsbedrag kragtens artikel 57SPW sou betaal, sal sy vorige veroordelings nie teen hom opgewerp word nie. Dit word veroorsaak deur die bepaling van artikel 57(6)SPW waarkragtens die klerk van die hof die betaling in die strafsakeboek vir erkennings van skuld so spoedig doenlik moet aanteken *"waarop die betrokke beskuldigde behoudens die bepaling van subartikel 57(7) geag word deur die hof ten opsigte van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonniss te gewees het"* (eie onderstreping). Subartikel (7) maak onder meer voorsiening vir die gronde waarop so 'n skuldigbevinding en vonnis deur 'n regterlike beampte ter syde gestel kan word, en dit behels dat;

- die skuldigbevinding of vonnis nie ooreenkomstig die reg geskied het nie;
- die vonnis nie ooreenkomstig die vasgestelde bedrag vir daardie oortreding (soos gemagtig onder subartikel 57(5)SPW) is nie.

Daar word nie voorsiening gemaak vir 'n tersydestelling van die vonnis indien *ex post facto* dit sou blyk dat die beskuldigde se vorige veroordelings in ag geneem moet word nie. Tewens, die Staat word deur die wet nie die geleentheid gebied om, nadat die beskuldigde skuldig bevind is maar voordat vonnis hom opgelê is, die lys van vorige veroordelings voor te lê ooreenkomstig artikel 271SPW nie. Die beskuldigde is nie daar om sy vorige veroordelings te erken of te ontken nie, en die klerk van die hof moet die inskrywing so spoedig doenlik maak met die effek dat dit 'n skuldigbevinding en vonnis word en daar is geen geleentheid om vorige veroordelings te oorweeg indien 'n oortreder 'n skulderkenningsboete sou betaal nie (kyk Hoofstuk 13 verder).

Gewoonte-oortreders kan so bevoordeel word, terwyl dit onaanvaarbaar is dat beskuldigdes op so 'n wyse ontmoedig sal word om op 'n verhoor aan te dring.

Ferreira (1979: 155) swyg oor die invloed van vorige veroordelings vir die tersydestelling van die skuldigbevinding en vonnis ingevolge artikel 57(7)SPW. Volgens hom gaan die landdros na of die skulderkeningsboete ooreenstem met die vasgestelde bedrag vir daardie misdryf, of die beskuldigde die bedrag vrywillig betaal het en of ander formaliteite nagekom is. Dit is sekerlik so dat 'n vonnis "*ooreenkomstig die reg*" inderdaad plek kan maak vir die inagneming van vorige veroordelings maar, en dit is waar die knoop lê, geen voorsiening word gemaak vir die geleentheid om vorige veroordelings te bewys nie en die vonnis word geag gevel te wees.

Die posisie kan vergelyk word met die staat wat by 'n verhoor na skuldigbevinding nie vorige veroordelings bewys nie en na vonnis vasstel dat die gevonniste veroordeelde 'n string vorige veroordelings het. Daar bestaan geen prosedure vir die heropening van die saak om 'n swaarder vonnis te vra nie. Goeie argumente kan dus aangevoer word dat vonnis "*ooreenkomstig die reg*" nie die inagneming van vorige veroordelings insluit nie aangesien geen voorsiening vir die inagneming van vorige veroordelings in artikel 57SPW gemaak word nie.

Dieselfde geld ten opsigte van die afkoop van sekere geringe verkeersoortredings kragtens artikel 341SPW. Subartikel 341 (1)SPW bepaal dat by die betaling van die vasgestelde bedrag binne 30 dae na ontvangs van die artikel 341-bedoelde kennisgewing, "*word bedoelde persoon nie weens die pleeg van daardie misdryf vervolgt nie*", 'n gebiedende sinsnede. Die persoon se vorige veroordelings word hierdeur irrelevant.

Die persoon wat op sy dagvaarding wag met die doel om die saak in die hof te verdedig, mag egter by skuldigbevinding vind dat sy vorige oortredings teen hom bewys word, en as gevolg daarvan gedwing voel en wees om die afkoopboete of 'n skulderkenningsboete (na dagvaarding) te betaal.

Die Strafproseswet behoort dus gewysig te word ten einde die volgende te magtig:

- (i) die mero motu tersydestelling van 'n skuldigbevinding en vonnis wat kragtens 'n gewysigde artikel 57(6)SPW in werking getree het indien dit vir 'n regterlike beampte ingevolge 'n gewysigde artikel 57(7)SPW sou blyk dat, by die voorlegging van 'n beskuldigde se lys van vorige veroordelings, die vonnis nie toereikend is nie, nie-teenstaande die feit dat die vonnis in ooreenstemming met 'n kragtens artikel 57(5)SPW deur die landdros gemaakte vasstelling is. Artikel 271(1) behoort hierdie bepaling as 'n voorbehoudsbepaling te bevat ten einde die bewys van vorige veroordelings na vonnis te magtig en mits die regterlike beampte voor wie dit bewys word, nie die opvolgende verhoor sal waarneem nie;
- (ii) dat die afkoop van sekere geringe verkeersmisdrywe (artikel 341SPW) afgekeur mag word indien die betrokke persoon se vorige veroordelings daarop sal dui dat 'n hof waarskynlik 'n vonnis vir die betaling van 'n groter bedrag as die afkoopboetebedrag sal oplê - indien die parkeertipe verkeersoortredings egter ingevolge Hoofstuk 9 "gedekriminaliseer" en die afkoopboeteprosedure vir verkeersoortredings sou verval, verval hierdie aspek vanself tensy "decriminalisering" verval in die geval van 'n gewoonte-oortreder en die

gewoonte-oortreder in die strafhof tereg kan staan.

11.3 BEWYS VAN BETROKKENHEID BY, OF VORIGE VEROORDELINGS SOOS DIT IN ANDER LANDE TOEGEPAS WORD

11.3.1 Bewys van vorige veroordelings in verkeersake in ander lande

'n Studie in Engeland, Duitsland, Switserland, Oostenryk, Frankryk en België is in 1986 onderneem ten einde onder andere die bewys van vorige veroordelings en die koppeling van die identiteit van die oortreder aan sy geregistreerde oortreding in verkeersake na te vors (Botha (1986 A)).

Die registrasie van verkeersoortredings geskied nie via 'n koppeling met vingerafdrukke in enige van hierdie lande nie. Intendeel, vingerafdrukke word selfs nie geneem by ernstige misdade, en die koppelingsdoeleindes van identiteit op die sentrale misdaadregister wat gebruik word in 'n land soos Duitsland nie.

Die algemene strafprosesregtelike prosedure in die meeste van hierdie lande is dat 'n verkeersoortreding deur die wetstoepassingsinstasies aangeteken word, die oortreder of eienaar van die voertuig kry kennis van die oortreding en geleentheid om sy kant van die saak te stel en daarna kry hy kennis van die bedrag van die boete wat betaal moet word. Persone van 'n ander land moet 'n deposito of 'n tipe borgbedrag op die plek betaal wat later vir die boete aangewend en die belans (indien enige) deur die owerheid teruggestuur word. Engeland en Duitsland wat sentrale verkeersoortredingsregisters bedryf, ondervind nie probleme met identiteitskoppeling in hierdie verband in gevalle waar vorige veroordelings getrek en bewys word nie.

Verkeersoortredings word in al die lande wat nagegaan is, behalwe in Engeland, verdeel in ernstige en minder ernstige

oortredings wat op verskillende wyses en in verskillende beregtingsforums bereg word.

Die gevolgtrekking uit die studie was dat die prosedure in al die lande (behalwe Engeland) om na die oortredings skriftelik met die oortreder te kommunikeer, aanbeveel kan word. Sy reaksie maak dit amper onmoontlik om later te ontken dat hy by 'n oortreding betrokke was. Geregistreerde adresse is baie op datum en die respek vir die regstelsel en (gedwonge?) begeerte om die regstelsel te eerbiedig, skyn op 'n hoë vlak te wees.

Die probleem van identiteitskoppeling is ook in 1983 tydens 'n ander oorsese studietoer onder andere ondersoek in onder andere Japan en Taiwan (Botha (1983 E)). In Japan word die geregistreerde eienaar van die motor vir elke verkeersoortreding aanspreeklik gehou tensy hy die oortreder kan uitwys. Die eienaar moet die boete betaal en hoe hy dit van die oortreder vorder, is sy saak. (Dit is ook die posisie in Frankryk ten opsigte van parkeeroortredings (Botha (1986 A)). In Taipei lê die wetstoepasser op die plek beslag op 'n bestuurder se rybewys wat met die betaling van die boete teruggehandig word. Indien die bestuurder nie sy rybewys byderhand het nie, word op die voertuigkaart wat byderhand gehou moet word, beslag gelê. Dit word later teruggehandig met die betaling van die boete en voorlegging van 'n geldige rybewys. Andersins word op die motor beslag gelê en moet bewys word dat die bestuurder gelisensieer is om die voertuig te bestuur en dat hy geregtig was op die gebruik van die voertuig.

Dit is vir die Japaners en Taiwanese ondenkbaar dat persone sou weier of nalaat om verkeersboetes te betaal of te ontken dat hulle by vorige vervolgings vir verkeersoortredings betrokke was.

Die dra van die rybewys of die bewys van identiteit op die plek is telkens as die sleutel tot die probleem van identi-

teitskoppeling gegee. Voorts was dit duidelik dat die bewyslas om te bewys dat 'n persoon by die vorige vervolgte verkeersoortreding betrokke was, tog byvoorbeeld in Frankryk baie problematies sou wees, indien dit van die staat verlang sou word, aldus Mev. Blazy van die Buro vir Wetgewing in Parys wat gespreek is (Botha (1986 A)).

11.3.2 Verpligte dra van rybewys speel 'n sleutelrol.

Die verpligte dra van rybewyse deur motorbestuurders op openbare paaie speel 'n sleutelrol in ander lande vir doeleindes van die bewys van vorige veroordelings.

Dit is algemene praktyk vir 'n verkeerswetstoepassingsbeampte om aan te dring op 'n persoon se bestuurderslisensie alvorens hy hom ten opsigte van enige ander aangeleentheid sou aanspreek.

Die uitreiking van prosesstukke geskied dan ook gewoonlik deur die aanbring van die identiteitsbesonderhede op die vervolgingsdokumentasie soos dit op die bestuurderslisensie verskyn.

11.3.3 Die gebruik van vingerafdrukke by ernstige verkeersoortredings.

Vingerafdrukke van veroordeeldes aan ernstige veroordelings word ook in die meeste oorsese lande geneem (Botha (1978 B)) maar nie in byvoorbeeld Duitsland nie (Botha (1986 A)).

11.3.4 Die gespesialiseerde registrasie en gebruik van minder ernstige verkeersoortredings en die dubbele registrasie van ernstige verkeersoortredings.

Die meeste ontwikkelde en ontwikkelende lande wat verkeersoortredingsregisters bedryf, doen dit parallel met kriminele registers bv. die verkeersregister in Flensburg en die ernstige misdaadregister in Wiesbaden in Duitsland. Ernstige verkeersoortredings word op beide registers geregistreer

terwyl die minder ernstige verkeersoortredings net op die verkeersoortredingsregister geregistreer word (Botha (1986 A)).

Die verkeersoortredings wat op die verkeersoortredingsregisters geregistreer word, word sover vasgestel kan word, nêrens by wyse van vingerafdrukke aan die identiteit van die veroordeelde gekoppel nie.

11.3.5 Koppeling van identiteit by registreerbare verkeersoortredings

Die maatreëls om die identiteit van 'n veroordeelde aan sy geregistreerde verkeersoortreding te koppel, verskil van land tot land en is reeds in Hoofstuk 11.2.1 hierbo bespreek.

11.4 ONDERSOEKE NA SEKERE TEGNOLOGIESE ONTWIKKELINGS RAKENDE IDENTITEITSKOPPELING

Ondersoeke oorsee (Botha (1978 B); (1982 A); (1983 E) en (1986 A)) en plaaslik is uitgevoer na metodes en tegnologieë om sekerheidsdokumentasie soos rybewyse so onvervalsbaar en onnaambaar as moontlik te maak ten einde die bewys van identiteit met swak of hoogs vervalsbare of namaakbare dokumentasie soos die identiteitsdokument van die Republiek van Suid-Afrika uit te skakel. Die neem van foto's, vingerafdrukke, handtekeninge ens., op rekenaar en metodes om per rekenaar later vergelykings te maak, is ondersoek (Botha (1984 M)). Die implementering van gerekenariseerde vingerafdrukstelsels in Frankryk (Botha (1982 A)) en Kalifornië het die praktiese aanwendbaarheid van hierdie tegnologieë bewys.

Die algemene gebruik van bankkredietkaarte by transaksies waarby baie geld betrokke is, en sonder ontkenning van kaarthouers dat hulle by bepaalde transaksies betrokke was, spreek van praktyke en tegnologieë wat vir die strafprosesreg op hierdie terrein van groot waarde kan wees soos in Hoofstuk 11.5 nader toegelig sal word. Ook dit is ondersoek.

11.5 DIE ANALOGIE TUSSEN DIE WÊRELDWYE SUKSESVOLLE WERKING VAN BANKKREDIETKAARTE EN DIE AANBEVELINGS VIR DIE NUWE RYBEWYS EN PROFESSIONELE BESTUURDERPERMIT VIR DIE RSA

11.5.1 Wêreldwye verspreiding en suksesvolle werking van bankkredietkaarte

Die bankkredietkaarte werk wêreldwyd óf op die afdruk van die gebosseleerde karakters en die handtekening van die kaarthouer op 'n debietstrokie, en/of die rekenaarlees van die kredietkaart en die insleutel van 'n geheime nommer wat net aan die kaarthouer bekend behoort te wees. Indien die kaarthouer sy nommer aan iemand anders bekend maak en daardeur skade ly, is die bank nie vir die skade verantwoordelik nie.

Die volgende ses aspekte by bankkredietkaarte is toepaslik van belang vir die verkeersadministrasie in prosesregtelike sy daarvan: -

11.5.1.1 Afdrukbaarheid van kredietkaarte

Afdrukbaarheid van bankkredietkaarte

- bevorder die leesbaarheid van die inligting;
- verseker die korrekte skryf of oordrag van die inligting op die debietstrokie;
- koppel die identiteit van die draer aan die transaksie aangesien net hy in besit van so 'n kaart behoort te wees (dit is amper 'n vingerafdruk van die houer aangesien dit sy kaart is wat afgedruk word, mits die kaart nie maklik vervalsbaar of namaakbaar is nie en is so uniek dat selfs duplikaat-uitreikings afsonderlik geïdentifiseer kan word).

11.5.1.2 Handtekening van houer op kaart en transaksie

Die stelsel vereis dat die kaarthouer die debietstrokie moet teken en dat daardie handtekening moet ooreenstem met die

handtekening wat op die kredietkaart aangebring is.

11.5.1.3 Geheime nommer vir rekenaarterminale

Die kaarthouer is verantwoordelik om sy geheime transaksie-nummer vir homself te hou indien sy kaart by rekenaarterminale gebruik kan word.

11.5.1.4 Jaarlikse vervanging

Kredietkaarte word jaarliks of tweejaarliks vervang ten einde heruitreikings van kaarte aan onaanvaarbare kliënte te voorkom, kaartvervalsing te ontmoedig en onder andere vervalste kaarte nie permanent bruikbaar te maak nie.

11.5.1.5 Onmiddellike rapportering van diefstal of verlies

Dit is die verantwoordelikheid van die kaarthouer om onmiddellik die diefstal of verlies van 'n kredietkaart by die bank te rapporteer. Versuim om dit te doen, maak die kaarthouer self aanspreeklik vir enige verliese en vrywaar die bankinstelling om die verliese goed te maak.

Die bank reik dan 'n kaart met 'n totaal ander nommer aan die kaarthouer uit en gee kennis van die onbruikbaarheid van die verlore kaart aan die hele handelsgemeenskap.

11.5.1.6 Beswaar teen onaanvaarbare transaksies is houer se verantwoordelikheid

Die kaarthouer is self verantwoordelik om sy kredietkaart-rekening gereeld na te gaan en beswaar te maak teen onaanvaarbare debiete en krediete, of die afwesigheid van krediete op sy rekening.

11.5.2 Die analoëwerking van kredietkaarte en die aanbevole rybewys/professionele bestuurderpermit vir die RSA

11.5.2.1 Afdrukbaarheid

Die aanbevole rybewys en professionele bestuurderpermit vir die RSA bevat afdrukbare gedeeltes soortgelyk aan dié van kredietkaarte. Die afdrukbare inligting behoort die naam, identiteitsnommer, kaartnommer en moontlik selfs 'n adres te bevat.

Die prosesstukke wat die Departement van Justisie goedgekeur het, maak ook voorsiening vir die afdruk van die rybewys of professionele bestuurderpermit op prosesstukke waar dit moontlik van toepassing kan wees (Botha (1985 C)). Die nuwe botsingsverslagvorm kan ook maklik gewysig word om die afdrukbaarheid van die rybewys of professionele bestuurderpermit daarop moontlik en ordelik te maak.

11.5.2.2 Handtekening of duimafdruk van 'n houer op prosesstuk

Die handtekening of duimafdruk van die persoon aan wie 'n dagvaarding of kennisgewing om in die hof te verskyn, uitgereik word, behoort onder sekere omstandighede ook op die hofprosesstuk verkry te word. Dit word in Hoofstuk 11.6.11 verder bespreek.

In hierdie verband kan die rybewys of professionele bestuurderpermit voorsiening maak vir 'n vingerafdruk of handtekening van die houer aan wie die rybewys of professionele bestuurderspermit uitgereik word en kan dit reeds tydens die vervaardiging van 'n kaart daarop aangebring word.

11.5.2.3 Die unieke nommer vir elke kaart wat geproduseer word

Die nommerstelsel vir die aanbevole rybewyse binne 'n rybewysstelsel vir Suider-Afrika en vir die aanbevole

professionele bestuurderpermit behels die identiteitsnommer van die houer, 'n kode ten opsigte van die land wat die identiteitsdokument toegeken het, 'n kode ten opsigte van die land wat die rybewys- of permitkaart uitreik, die nommer van die uitreiking van daardie reeks wat strek van 0 tot 9 waar duplikate vanaf 1 genummer word, en die oorspronklike die nommer 0 dra, die jaar van die dekade en 'n rekenaartoesstysyfer. Dit beteken dat elke kaart wat vervaardig word, 'n ander nommer sal dra. 'n Duplikaat wat aan 'n persoon uitgereik word, sal gevolglik nie dieselfde nommer as die vorige uitreiking aan daardie persoon kan dra nie (Botha (1984 C)).

Dit sal die moontlike gebruik van verlore of gesteelde rybewyse maklik identifiseerbaar maak mits die verlies of diefstal onmiddellik gerapporteer word.

11.5.2.4 Onmiddellik rapportering van diefstal of verlies

Die onmiddellike rapportering van diefstal of verlies van rybewyse behoort 'n statutêre vereiste te wees uit hoofde van die bespreking in Hoofstuk 11.5.2.3.

11.5.2.5 Jaarlikse vervanging van kaarte

Die jaarlikse vervanging van rybewyse (sonder hertoetsing daarvoor) behoort om dieselfde basiese redes as wat by kredietkaarte geld, te geskied maar siklusse vir periodieke heruitreiking behoort nie langer as twee of drie jaar te wees nie (Botha (1984 C)).

11.5.2.6 Adres domicilium citandi et executandi deur rybewyshouers gekies te word

Meer as 'n derde van die vervolgings wat in 1972 en 1973 vir verkeersoortredings ingestel is, is sonder die finalisering daarvan afgesluit as gevolg van die "onopspoorbaarheid" van

die betrokke verkeersoortreders (kyk Hoofstuk 4.2 hierbo). Hierdie getalle het sedertdien steeds versleg sodat aanvaar kan word dat die huidige ooreenstemmende persentasie in die omgewing van bykans 40 persent sou wees. Bykans 'n miljoen vervolgings vir verkeersoortredings per jaar is waarskynlik hierby betrokke (Botha 1987 G, I, 1988 B)).

Die onderskeie owerhede gaan dus rofweg meer as R25 000 000 se vrugtelose uitgawes vir die onsuksesvolle verhaal van meer as R26 000 000 se oninvorderbare boetes aan. Dit is 'n proses wat die staat dus minstens R50 000 000 per jaar kos.

Dit illustreer baie duidelik die noodsaaklikheid vir 'n adres domicilium citandi et executandi waar die staat met 'n rybewyshouer kan kommunikeer en daardie rybewyshouer geag sal word briewe of prosesstukke rakende sake wat met sy bestuur van 'n voertuig of sy rybewys verband hou, te ontvang het (Botha (1983 U)).

11.5.2.7 Sertifikaat op artikel 56SPW-prosesstuk

'n Vredesbeampte wat 'n artikel 56-kennisgewing om in die hof te verskyn, uitreik, behoort op die kennisgewing te sertifiseer dat hy die rybewys van die persoon gesien het en die identiteitsbesonderhede vanaf die rybewys oorgeneem het.

Indien 'n rybewyshouer nie sy rybewys by hom het nie, behoort die vredesbeampte die oortreder se linkerduimafdruk op die prosesstuk te neem soos in Hoofstuk 11.6.11 bespreek word.

11.6 VOORGESTELDE MAATREËLS VIR DIE REGISTRASIE EN BEWYS VAN VORIGE VERKEERS- EN VERVOERGEORIENTEERDE OORTREDINGS

Uit hoofde van die bogenoemde besprekings in hierdie Hoofstuk word vervolgens voortgegaan met voorstelle vir maatreëls waarvolgens die probleme hanteer sal kan word. Die voorgestelde statutêre maatreëls of wysigings word nie aangehaal nie en bloot na verwys soos dit in die bylaes vervat word.

11.6.1 Voortsetting van die gebruik van die SAP 69-vorm by ernstige verkeersoortredings.

Dit word aanbeveel dat die gebruik van die SAP 69-vorm by ernstige verkeersoortredings steeds voortgesit word. Dit klop ook met die Regeringsbesluit (1981).

11.6.2 Wysiging van betekeningsvereistes en adresse

Dit word aanbeveel dat die betekeningsvereistes en adresse wat in artikel 54SPW gestel word, gewysig word deur die voorgestelde artikel 54(4) soos vervat in Bylae A.

Die voorgestelde artikel 56(1)(h), 56(15) en 56(16)SPW sal die afdruk van 'n rybewys met 'n adres *domicilium citandi et executandi* daarop op 'n prosesstuk moontlik maak, selfs al sou die houer van adres verander het of 'n ander woonadres hê (kyk Bylae C).

Die voorgestelde artikels 56(1)(g), 56(1)(h), 56(15) en 56(16)SPW soos vervat in (kyk Bylae C) ondervang die verskillende omstandighede rakende adresse wat aan 'n vredesbeampte gegee kan of moet word.

11.6.3 Kennisgewing van registrasie van veroordeling

Die voorgestelde subartikel 55(8)SPW (kyk Bylae B) illustreer die belangrike rol wat kennisgewing van 'n feit aan 'n beskuldigde in die voorgestelde proses speel.

11.6.4 Bewys van vorige veroordelings in verkeersake

Die voorgestelde subartikels 55(7) en 55(10)SPW behoort die bewys van vorige veroordelings in verkeersake te ondervang (kyk Bylae B).

11.6.5 Weerhouding van uitreikings in sekere gevalle

Die weerhouding van dokumentasie, magtigings, sertifikate of lisensies in sekere gevalle word in die voorgestelde sub-artikel 55(5)SPW (kyk Bylae B) vervat.

11.6.6 Rybewysinspeksie of vingerafdruk

Die dra van rybewyse behoort in die padverkeerswetgewing verpligtend gemaak te word. Die Strafproseswet behoort die identifikasie van die beskuldigde in 'n verkeeroortreding te reël by wyse van die voorgestelde subartikels 56(1)(d), 56(1)(e), 56(6) en 56(14)SPW soos dit in Bylae C vervat word.

11.6.7 Statutêre verantwoordelikheid vir die besit en afgee van kennisgewings en dagvaardings

Artikel 56SPW behoort ten opsigte van die besit en afgee van kennisgewings en dagvaardings ooreenkomstig die voorgestelde sub-artikel 56(1)(e) en 56(7)SPW voorsiening te maak (kyk Bylae C).

11.6.8 Aanwending van artikel 56SPW in plaas van arrestasie

'n Vredesbeampte wat 'n vervolging kragtens artikel 56SPW wil instel maar vasstel dat die beskuldigde vorige veroordelings het, sal of die beskuldigde moet arresteer, of gemagtig wees om volgens 'n verhoogde boetelys te werk, of om die kennisgewing kragtens artikel 56SPW vir 'n verpligte hofverskyning (sonder die opsionele skulderkenningsboete) uit te reik.

Die verkieslike is dat die kennisgewing ingevolge die voorgestelde artikel 56SPW sonder 'n betaalbare skulderkenningsboete uitgereik kan word sodat 'n hofverskyning verpligtend is. Dit word in die voorgestelde subartikel 56(1) en 56(1)(c)(ii) beliggaam (kyk Bylae C).

11.6.9 Maatreëls vir vaartbelyning van die Strafprosesreg vir doeleindes van verkeersake

Die aanbevelings vir die rasionalisering en vaartbelyning van sekere aspekte in die Strafprosesreg ten einde verkeersake beter en meer doeltreffend te hanteer, is in Hoofstuk 8 hierbo bespreek.

11.6.10 Woordomskrywings

Dit word aanbeveel dat die woordomskrywings gewysig word om die woorde "verkeersoortredings", "verkeersaak" "duimafdruk" te omskryf (kyk Bylae F).

11.6.11 Die neem van 'n vingerafdruk ingevolge die Wet op Identifikasie, 1986

Die dra van die rybewys om die identiteit van 'n verkeersoortreder behoorlik te identifiseer, is in Hoofstuk 11.3.1 en 11.3.2 beklemtoon as een van die hoekstene van oorsese stelsels. Die afdruk van 'n baie sekerheidsvaste en gebosseleerde rybewys of professionele bestuurspermit van kredietkaartformaat is in Hoofstuk 11.5 voorgehou as die ideale middel vir die Republiek van Suid-Afrika om die persoon van 'n oortreder aan 'n vervolging fisies te koppel. Die besluit vir die ingebruikneming van so 'n rybewys kan nog lank neem maar die ingebruikneming van so 'n professionele bestuurspermit is reeds goedgekeur.

Die probleem van identiteitskoppeling is 'n dringende probleem wat nie onbepaald kan wag nie op 'n besluit rakende so 'n nuwe rybewys vir die meer as drie miljoen voertuigbestuurders wat nie oor professionele bestuurspermitte sal beskik nie. Slegs bestuurders van vragvoertuie bo 3 500 kg bruto voertuigmassa, busse met sitplek vir 12 en meer persone en taxi's sal die nuwe professionele bestuurderpermit van kredietkaartformaat (en wat afdrukbaar sal wees), moet dra.

Identiteitskoppeling sal in gevalle van sulke bestuurders hanteer kan word op die wyse wat voorgestel is in Hoofstuk 11.5. Dit is egter nodig dat 'n aanvaarbare ander metode vir die ander bestuurders gevind moet word.

Artikel 14(1) van die Wet op Identifikasie, 1986 (Wet No 72 van 1986) en regulasies wat met betrekking tot daardie artikel uitgevaardig is, maak voorsiening vir die neem van 'n vingerafdruk onder bepaalde omstandighede. Wanneer 'n vredesbeampte van 'n persoon vereis dat die persoon homself moet identifiseer en die persoon kan nie sy identiteitsdokument op die plek toon nie, dan kan die vredesbeampte:

- van die persoon vereis om onder eed sy identiteit te verklaar en 'n linkerduimafdruk van die persoon neem (indien die linkerduim nie besikikbaar is nie, kan die afdruk van 'n ander vinger geneem word op voorwaarde dat die vinger onder die afdruk geïdentifiseer word); en
- van 'n tweede persoon wat die eerste persoon kan identifiseer, 'n beëdigde verklaring oor die identiteit van die eerste persoon neem, maar nie ook 'n vingerafdruk nie.

Daar bestaan dus reeds 'n bruikbare statutêre magtiging vir die neem van 'n vingerafdruk sonder die voorvereistes van artikel 37SPW dat 'n persoon eers in hegtenis, op borgtog of ingevolge artikel 72SPW skriftelik gewaarsku moet wees alvorens vingerafdrukke van die persoon geneem mag word.

'n Prosedure kan gevolglik in gebruik geneem word waarvolgens 'n vredesbeampte wat 'n kennisgewing om in die hof te verskyn aan 'n persoon wil uitreik of 'n dagvaarding aan hom wil beteken, van so 'n persoon sal vereis om homself te identifiseer met die persoon se identiteitsdokument. Doen die persoon dit op die plek, sal die vredesbeampte moet sertifiseer of aanteken dat hy die identiteitsdokument gesien het. Kan die persoon dit egter nie doen nie, sal die vredesbeampte

van die persoon een of meer afdrucke van die persoon se linkerduim en 'n beëdigde verklaring van die persoon oor die identiteit van die persoon moet neem. Behoorlike voorsiening vir hierdie afdruk(ke) en beëdigde verklaring word op die rugkant van die bykomende afskrif aan die gestandaardiseerde kennisgewing om in die hof te verskyn, gemaak (Botha (1986 B, G, J)). Die bykomende afskrif is ook bedoel om aan die Sentrale Padverkeersburo gestuur te word.

Daar bestaan egter 'n ernstige probleem. Die identiteitsdokument van die Republiek van Suid-Afrika is baie vervalsbaar en namaakbaar, selfs deur amateurs. Dit geld vir alle weergawes van die identiteitsdokument, vanaf die verskillende weergawes van die ou bewysboek- en identiteitsdokumenttipes (Botha (1980 D)) tot die nuwe eenvormige identiteitsdokument-tipe wat aan alle bevolkingsgroepe uitgereik word (Botha (1988 B, F)). Selfs die Staatsdrukker van die Republiek van Suid-Afrika het al ernstige waarskuwings gerig oor die hoë vervalsbaarheid en namaakbaarheid van hierdie dokumente wat volgens hom selfs deur enige agterplaasdrukker nagmaak kan word (Botha (1988 B)).

En nou word verwag dat 'n persoon homself aan die hand van hierdie baie vervalsbare en namaakbare dokument moet identifiseer. 'n Voorbeeld kan aangehaal word van 'n professionele toetsaflegger wat in besit gevind is van 65 identiteitsdokumente van ander mense. Hy het naamlik die foto's van "*kliënte*" met sy eie foto vervang, rybewystoetse in die name van sy "*kliënte*" afgelê en daarna die foto's weer omgeruil en die boekies aan sy "*kliënte*" teruggegee vir die fooi van, na bewering, R200,00 tot R400,00 per suksesvolle toets (Botha (1988 B)).

Die voorlegging van die identiteitsdokument het desnieteenstaande steeds groot waarde.

Dit blyk asof die tussentydse maatreël die voorlegging van 'n identiteitsdokument sal moet wees en in die afwesigheid daarvan, die neem van 'n vingerafdruk ingevolge die Wet op Identifikasie, 1986, wanneer 'n vervolging vir 'n verkeersoortreding ingestel word en die beskuldigde sy identiteitsdokument nie by hom het nie. Die ideaal bly 'n nuwe afdrubare rybewys of 'n afdrubare professionele bestuurspermit. Die afdrubare professionele bestuurspermit is reeds besig om 'n werklikheid te word. Daar word aanbeveel dat die afsonderlike en afdrubare rybewys ook 'n werklikheid gemaak moet word.

11.6.12 Die dra van die rybewys en die neem van 'n vingerafdruk, ingevolge die Padverkeerswet (1988).

Die verpligte dra van die rybewys word in Hoofstuk 12 meer volledig behandel.

Aanbevelings wat die skrywer vir die Padverkeerswet, Wetno 29 van 1989) gemaak het, behels dat 'n gemagtigde beampte 'n vingerafdruk van 'n persoon (hierna die beskuldigde genoem) op 'n strafprosesstuk moet kan neem indien die beskuldigde nie sy rybewys of professionele bestuurspermit by hom sou hê of dit nie op die plek sou wou toon nie. Die identiteitskoppeling van die beskuldigde aan die verkeersoortreding waarvoor hy vervolgt word, kan dan enersyds geskied aan die hand van die afdruk van sy rybewys (wanneer 'n nuwe afdrubare rybewys ingestel sou word) of die afdruk van die professionele bestuurspermit (in die geval van die sogenaamde professionele bestuurder wat ooreenkomstig die Nasionale Vervoerbeleid alle bestuurders van voertuie met 'n bruto voertuigmasse van meer as 3 500 kg, passasiersvoertuie met 12 en meer insittendes en huurmotors omvat (Witskrif (1987)).

Andersyds kan identiteitskoppeling van die beskuldigde aan die verkeersoortreding waarvoor hy vervolgt word, gekoppel word deur 'n vingerafdruk van die beskuldigde op die genoemde

strafprosesstuk en afskrifte daarvan geneem word indien 'n beskuldigde nie sy rybewys of professionele bestuurspermit by hom het of op die plek aan 'n gemagtigde beampte sou voorlê nie.

Hierdie aanbevelings is aanvaar en vervat in artikel 12(4) van Die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989) wat bepaal dat, indien 'n beskuldigde nie 'n dokdument soos 'n rybewys of professionele bestuurspermit op versoek van 'n gemagtigde beampte op die plek voorlê nie, en 'n prosesstuk aan die beskuldigde uitgereik staan te word, die gemagtigde beampte 'n vingerafdruk van die beskuldigde op die prosesstuk van afskrifte daarvan mag neem. Die gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie (Botha (1986 B)) bevat reeds spasies wat voorsiening maak vir die neem van 'n vingerafdruk.

Die bepaling ondervang die vereistes vir identiteitskoppeling rakende die professionele bestuurder aangesien 'n kaart of vingerafdruk op die prosesstuk geneem sal word. Die bepaling ondervang egter nog nie die vereistes vir identiteitskoppeling van ander bestuurders as professionele bestuurders nie aangesien die rybewys nog nie 'n afdrukbare kaart is nie. Daar kan dus 'n vingerafdruk geneem word indien die beskuldigde nie sy rybewys voorlê nie. Indien hy sy rybewys voorlê, kan die vingerafdruk nie geneem word nie, en ook geen afdruk van die rybewys nie omdat dit deel van die identiteitsdokument is.

Die bepalings van die genoemde artikel 12(4) ondervang die probleem dus nog net ten dele. Baie kan gedoen word om die probleem ten dele te ondervang deur die dra van die rybewys verpligtend te maak sodat 'n verkeersoortreder homself kan identifiseer in 'n poging om dieselfde resultate as oorsee te bereik soos in Hoofstuk 11.3 bespreek is.

Daar sal in Hoofstuk 12 dus gekyk word na die verpligte dra van rybewyse.

HOOFSTUK 12

**DIE VERPLIGTE DRA VAN RYBEWYSE, MAATREËLS DAARVOOR EN DIE PERIODIEKE
HERUITREIKING VAN (SONDER HERTOETSING VIR) RYBEWYSE**

BLADSY

12.1	INLEIDING	373
12.1.1	Statutêr gemagtigde opdragte vir die latere vertoning van rybewyse	373
12.1.2	Toepaslike besluite van die verlede	374
12.1.2.1	Besluite van die Regering	374
12.1.2.2	Die standpunte van die Provinsiale Administrasies	375
12.1.3	Valse name en adresse	376
12.1.4	Ongelisensieerde bestuurders	377
12.1.5	Redes waarom die verpligte dra van rybewyse nood- saaklik is	377
12.1.6	Nadele by die verpligte dra van rybewyse	378
12.2	FORMULERING VAN MAATREËLS OM DIE DRA VAN RYBEWYSE VER- PLIGTEND TE MAAK	379
12.2.1	Voorgestelde wysigings aan die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989)	380
12.2.1.1	Artikel 12(2)	380
12.2.1.2	Toevoeging van nuwe artikel 12(5)	380
12.2.1.3	Artikel 130	381
12.2.2	Wysigings aan die Strafproseswet	382
12.2.2.1	Woordomskrywings	382
12.2.2.2	Toevoegings tot artikel 41	382
12.2.2.3	Wysigings en toevoegings tot artikel 56SPW	382
12.2.2.4	Wysiging van en toevoegings tot artikel 57SPW	382

12.3	DRA VAN RYBEWYS TEENoor NEEM VAN VINGERAFDRUK	382
12.4	SLOTSOM RAKENDE DIE VERPLIGTE DRA VAN RYBEWYSE	383
12.5	DIE PERIODIEKE HERUITREIKING VAN (SONDER HERTOETSING VIR) RYBEWYSE - BESTUURDERBEHEER DEUR BETER BEHEER OOR RYBEWYS- DOKUMENTERING BINNE 'N TOTALE STELSELWERKING	383
12.5.1	Inleiding	383
12.5.2	Die bestaande Suid-Afrikaanse rybewys	383
12.5.3	Voordele en gevolge van die periodieke heruitreiking van rybewyse	383
12.5.4	Die plek van 'n rybewys (bestuurderbeheer) binne 'n nuwe omvattende stelselwerking van die verkeers- administrasie	385

HOOFSTUK 12

DIE VERPLIGTE DRA VAN RYBEWYSE, MAATREËLS DAARVOOR EN DIE PERIODIEKE HERUITREIKING VAN (SONDER HERTOETSING VIR) RYBEWYSE

12.1 INLEIDING

Die sleutelrol wat die verpligte dra van die rybewys in verkeersadministrasie, bestuurderbeheer en die bekamping van verkeerskriminaliteit speel, is in Hoofstukke 11.3.1 en 11.3.2 aangeraak. Hierdie Hoofstuk word nou gewy aan 'n bespreking van so 'n verpligting.

12.1.1 Statutêr gemagtigde opdragte vir die latere vertoning van rybewyse

Die padverkeersordonnansies van die onderskeie provinsies in die RSA bepaal 'n inspekteur van lisensies kan "*van die bestuurder of persoon in beheer van 'n voertuig vereis om sy naam en adres en enige ander besonderhede wat vir sy identifikasie nodig is, te verstrek*" (artikel 158(1)(e)). Artikel 162(1) maak dit 'n misdryf indien so 'n opdrag of voorskrif nie nagekom word nie, terwyl artikel 162(2) bepaal dat die betrokke voorlegging van die rybewys "*by enige polisiekantoor of kantoor deur 'n bevoegde gesag vir gebruik deur 'n verkeersbeampte afgesonder, binne 'n tydperk van 21 dae na sodanige vereiste as voldoende nakoming van sodanige vereistes geag*" sal word. (Artikel 12(2) van die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989) verminder die periode van 21 dae na 'n periode van 7 dae.) Ingevolge artikel 162(3) moet die bevelvoerende beampte van sodanige polisiekantoor of 'n kantoor wat aldus afgesonder is "*die beampte wat die betrokke vereistes gestel het, onverwyld ... in kennis stel en 'n bewys van voorlegging van sodanige dokument uitreik aan die persoon wat dit voorlê*".

Ingevolge artikel 159 van elk van dieselfde ordonnansies word die bevoegdheid van 'n lisensiebeampte ook aan 'n polisie-beampte, synde onder andere lede van die Suid-Afrikaanse Polisie en enige behoorlik aangestelde verkeersbeampte, toegeken.

Ingevolge die Wet op Identifikasie 1986 (Wetno. 72 van 1986) kan 'n polisie- of verkeersbeampte en ander gemagtigde beamptes van enige persoon in die RSA vereis om sy identiteitsdokument binne sewe dae by 'n polisiekantoor voor te lê. Die rybewys vorm deel van die identiteitsdokument. Hierdie bepaling is dus by implikasie op rybewyse van toepassing.

Ingevolge artikel 8(g) van die Padverkeerswet, 1989 (Wetno 29 van 1989) mag 'n inspekteur van lisensies en 'n verkeersbeampte van die bestuurder van 'n voertuig vereis om sy rybewys op die plek te toon. Artikel 12(2) bepaal egter dat dit as voldoende geag sal word indien die rybewys binne 7 dae by enige polisiekantoor of enige kantoor van 'n verkeersbeampte voorgelê sou word.

Die dra van rybewyse deur bestuurders van motorvoertuie op openbare paaie is dus nie verpligtend nie. Die identifisering van bestuurders op die plek is dus 'n probleem.

Ingevolge artikel 41(1) van die laasgenoemde wet moet die bestuurder van 'n voertuig waarvoor 'n operateur geregistreer is (dit is vrag- en passasiersvoertuie bo 3 500 Kg BVM, busse vir 12 en meer instittendes en huurmotors) sy professionele bestuurspermit by hom in die voertuig hou. Die wet swyg egter wat gedoen moet of kan word indien die bestuurder nie so 'n permit by hom in die motor het nie, behalwe om dit 'n oortreding te maak.

12.1.2 Toegaslike besluite van die verlede

12.1.2.1 Besluite van die regering

Die regering het op 15 Augustus 1980 besluit dat identi-

teitsdokumentasie ten opsigte van alle bevolkingsgroepe onmiddellik opvraagbaar behoort te wees (Regeringsbesluit (1980)). Daardie besluit behels dat, indien dit uiteindelik geïmplementeer sou word, alle rybewyse wat in identiteitsdokumente en bewysboeke opgeneem is, insgelyks opvraagbaar en beskikbaar raak wanneer die identiteitsdokumentasie onmiddellik opvraagbaar sou word. So 'n bepaling is nog nêrens in wetgewing vasgelê nie.

Die Regering het op 20 Oktober 1981 (Regeringsbesluit (1981)) die aanbevelings van die Tussendepartementele Komitee van Onderzoek Insake die Uitreiking van Rybewyse en Ander Sertifikate oorweeg en aanvaar. Deel van die aanbevelings wat daarby ingesluit is, is dat rybewyse ten opsigte van bestuurders van voertuie op openbare paaie wat nie in identiteitsdokumente of bewysboeke opgeneem is nie (d.w.s. veral die ou kaart-tipe rybewyse) ook onmiddellik opvraagbaar moet wees. Slegs kaart-tipe rybewyse van persone wat nie op RSA-identiteitsdokumente geregtig is nie, of persone in die RSA wat op identiteitsdokumente van ander lande (soos die TBVC-lande) geregtig geword het, is na 30 Junie 1985 egter nog geldig.

Die regering het voorts op 4 Oktober 1983 (Regeringsbesluit (1983)) in beginsel aanvaar dat bestuurders van voertuie wat op openbare paaie bestuur, ten alle tye hulle rybewyse by hulle moet hê. Dit was deel van 'n besluit wat na die provinsies verwys is vir die ondersoek na die implementering daarvan en wat later deur die Kommissie vir Administrasie oorgeneem is (Potgieter (1986)). Geen besluit daaroor is egter op 1 Desember 1987 geneem toe die beginselbesluit van 4 Oktober 1983 weer onder die loep gekom het nie (Regeringsbesluit (1987)).

12.1.2.2 Die standpunte van die Provinsiale Administrasies

Die Interprovinsiale Koördinerende Komitee op Padverkeer (IKKOP) het in Mei 1980 reeds in beginsel aanvaar dat die

verpligte dra van rybewyse vir bestuurders op openbare paaie deurgevoer moet word. Dit is egter ook 'n voorwaarde van die aanvaarding dat al vier die provinsies op 'n eenvormige wyse die maatreël moet deurvoer.

Die Transvaalse Provinsiale Administrasie voorsien egter probleme met die implementering en afdwinging van dié besluit.

Die vier LUK's van die Provinsiale Administrasies het op 28 Maart 1983 weer eens die verpligte dra van rybewyse goedgekeur en die Nasionale Verkeersveiligheidsraad het op hulle aanbeveling 'n besluit ten gunste van so 'n maatreël geneem. Die besluit is na die Regering verwys wat op 4 Oktober 1983 die maatreël in beginsel aanvaar het (Regeringsbesluit (1983)). Die Nasionale Verkeersveiligheidsraad waarop die genoemde vier LUK's dien, het op 25 Julie 1985 besluit dat die Regering nou kan voortgaan om die beginselbesluit van 4 Oktober 1983 'n finale besluit te maak. Daar is egter op 1 Desember 1987 nie oor hierdie aspek van die beginselbesluit besin nie soos in Hoofstuk 12.1.2.1 aange-ton is. Die saak moet dus weer aan die Regering voorgelê word.

12.1.3 Valse name en adresse

Dit is bekend dat wanneer bestuurders van motorvoertuie op openbare paaie vir verkeersoortredings aangekeer word, hulle dikwels valse name en/of adresse verskaf.

Die jongklomp maak hulle veral daaraan skuldig om ouer broers, susters of selfs ouers se identiteitsbesonderhede aan verkeersbeampies te verskaf sodat die voorlegging van rybewyse van die broers, susters of ouers kan geskied.

12.1.4 Ongelisensieerde bestuurders

Die omvang van die probleem van nagmaakte en vervalste rybewyse en ongelisensieerde bestuurders is reeds in Hoofstuk 5 bespreek.

Dit is van groot belang om daarop te let dat hierdie probleem onder andere floreer vanweë die feit dat bestuurders nie verplig is om hulle rybewyse te alle tye by hulle te hê nie.

12.1.5 Redes waarom die verpligte dra van rybewyse noodsaaklik is

Die volgende redes ten gunste van die verpligte dra van rybewyse kan onder meer aangevoer word (Regeringsbesluit (1981)):

- Dit is nodig om die identiteit van 'n motorbestuurder te enige tyd te kan bepaal maar ook vir doeleindes van verkeersadministrasie en verkeerbeheer by byvoorbeeld die instelling van vervolgings vir bewegende verkeersoortredings, betrokkenheid by motorbotsings, ens., en ook in die lig van die land se veiligheidsituasie.
- Dit is 'n doeltreffende metode om te bepaal of 'n motorbestuurder gemagtig is om 'n bepaalde klas voertuig te bestuur.
- Dit is 'n doeltreffende metode om te bepaal of die bestuurder voldoen aan die vereistes van enige beperkings wat op sy bestuurderslisensie van toepassing is.
- Dit sal enige opskortings, intrekkinge of ander endossemente onmiddellik onder die aandag van die wetstoepassingsbeampte bring indien 'n rybewys op 'n bepaalde wyse gemerk kon word.
- Dit sal die verskaffing van valse identiteitsbesonderhede uitskakel.

- Dit is ook 'n doeltreffende metode om persone wat nie oor geldige bestuurderslisensies beskik nie, te ontmoedig om te bestuur of om diesulkes wat wel bestuur, makliker identifiseerbaar te maak.
- Dit is een van die maniere waarvolgens die grootskaalse vervalsings en namakings van bestuurderslisensies geïdentifiseer kan word. Die feit dat lisensies tans op groot skaal vervals en nagmaak word, het langer geneem voor dit behoorlik geïdentifiseer is aangesien die dra en onmiddellike opvraagbaarheid daarvan tans nie afdwingbaar is nie.
- Dit sal vir verkeerskantore en die S A Polisie heelwat administratiewe werk uitskakel en sodoende mannekrag bespaar.

Daar is reeds in Hoofstuk 11 hierbo daarop gewys dat die dra van 'n rybewys 'n sleutelrol gespeel het by die identifisering van 'n oortredende motoris op die plek vir doeleindes van die uitreiking van 'n hofprosesstuk aan hom en dat die koppelingsvereiste van identiteit van die oortreder en sy oortreding daarstel. Hierdie koppelingsvereiste kom tot sy finale konsekwensie indien die rybewys afdrukbaar op die hofprosesstukke gemaak sou word.

Daar sal dus nou gekyk word na bepalings wat voorgestel word om die dra van die rybewys verpligtend te maak.

12.1.6 Nadele by die verpligte dra van rybewyse

Die volgende kan as nadele by 'n verpligting om rybewyse te dra, aangestip word:

- Dit is moeilik afdwingbaar. Wat word met 'n bestuurder gemaak wat nie sy rybewys by hom het nie? Hierdie aspek sal in Hoofstuk 12.2 verder aangespreek word.

-Dit is nie altyd prakties om 'n rybewys te dra nie. Swemdrag het byvoorbeeld selde sakke. Die enigste oplossing sou 'n sleutelhouer met 'n houer vir die rybewys wees aangesien dit in elk geval nodig is om die voertuigsleutels byderhand te hou om te kan ry.

-Die rybewys is 'n waardevolle dokument en kan maklik verlore raak as dit altyd byderhand gehou moet word. (Ook dit kan waarskynlik hanteer word deur die rybewys in 'n houer saam met die voertuigsleutels te hou. Die voertuig kan tog nie normaalweg sonder die sleutels weggeroep word nie).

--Die rybewys wat te alle tye byderhand gehou word, is aan verhoogde slytasie onderworpe. Dit behoort dus in 'n beskermde houer gedra te word. Bankkredietkaarte is 'n goeie voorbeeld van 'n vergelykbare tipe dokument wat aan dieselfde omstandighede onderwerp word en tog bruikbaar bly.

-Die rybewys sal periodiek heruitgereik moet word. Dit is 'n duur onderneming. Periodieke heruitreiking hou egter verskeie voordele in (kyk Hoofstuk 12.5.3).

Dit wil voorkom asof die nadele maklik teengewerk kan word. Dit is 'n vereiste in die meeste van die ontwikkelde en ontwikkelende lande dat die bestuurder van 'n voertuig sy rybewys, by hom in die voertuig moet hou wanneer hy op openbare paaie bestuur en word die maatregel suksesvol afgedwing.

12.2 FORMULERING VAN MAATREËLS OM DIE DRA VAN RYBEWYSE VERPLIGTEND TE MAAK

Die verpligte dra van rybewyse kan binne bestaande raamwerke toepasbaar gemaak word, of 'n meer ingewikkelde, spesiale en gekombineerde kennisgewing kan daargestel word. Die laasgenoemde uitweg is in Bophuthatswana gekies.

Die eenvoud van die eersgenoemde prosedure word verkies naamlik om 'n motoris wat nie 'n geldige rybewys op die plek kan voorlê nie, vir voertuigbestuur sonder 'n toepaslike rybewys te vervolg en sy vingerafdruk voor op die kennisgewing om in die hof te

verskyn, te neem. Voorts dat, indien hy oor 'n geldige rybewys beskik, hy hom by 'n polisiestasie kan voorlê. Die besonderhede kan dan op die hofprosesstuk aangeteken en die beskuldigde se vingerafdruk weer eens afgeneem word. Die beskuldigde kan dan 'n skulderkenningsboete vir versuim om rybewys op versoek op die plek te toon, by 'n aangewese adres betaal. Bestaande dokumentasie en slegs geringe wetswysiging sal hiervoor benodig word.

12.2.1 Voorgestelde wysigings aan die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989)

Notas:

- (a) Wysigings word nie ten opsigte van die Ordonnansies op Padverkeer, No 21 van 1966, aanbeveel nie maar ten opsigte van die Padverkeerswet, 1989 (Wetno. 29 van 1989) aangesien die laasgenoemde eersdaags (in 1990 of 1991) in werking sal tree. Die verwysings is dus ook reeds na die genoemde wet.
- (b) Onderstreping stel voorgestelde by- of invoeging voor en dele tussen vierkantige hakies stel voorgestelde skrappings voor.

12.2.1.1 Artikel 12(2)

Wysigings aan artikel 12(2) met die volgende onderstreepte woorde word aanbeveel. *"Wanneer ookal die voorlegging van 'n dokument (behalwe 'n bestuurderslisensie wat ingevolge artikel 8(q) op die plek vereis word) wat nie aan 'n voertuig aangebring of deur iemand in 'n voertuig by hom gehou hoef te wees nie, ingevolge artikel 8(b) [of (g)] of 11(i) of vereis word, word die voorlegging daarvan by enige polisiekantoor of kantoor ... as voldoende nakoming van die vereiste geag."*

12.2.1.2 Toevoeging van nuwe artikel 12(5)

Daar word voorgestel dat artikel 12 met die volgende subartikel uitgebrei word: *"Wanneer ookal 'n bestuurderslisensie ingevolge artikel 8(q) vereis word, en die lisensie word nie op die plek vir insae aangebied nie, word die prosedure soos voorgeskryf in artikel 41 van die Strafproseswet, 1977 (Wet 55 van 1977) gevolg."*

12.2.1.3 Artikel 130

Dit word aanbeveel dat die volgende onderstreepte woorde tot artikel 130 toegevoeg word "130. Vermoede dat eienaar voertuig bestuur of parkeer het of rakende bestuurderslisensie en sekere prosedures rakende bestuurderslisensies:

(1). ...

(2). ...

(3). ...

(4) By die vervolging van enige persoon wat weier of versuim om op die versoek van 'n gemagtigde beampte sy lisensie wat hom magtig om 'n motorvoertuig te bestuur op die plek ingevolge artikel 8(q) te toon, word daar vermoed, totdat die teendeel bewys word, dat so 'n persoon nie oor so 'n lisensie beskik nie en kan die hof hom skuldig bevind aan die toepaslike oortreding waarop so 'n vermoede betrekking mag hê.

(5) 'n Persoon wat weier of versuim om op die versoek van 'n gemagtigde beampte sy lisensie wat hom magtig om 'n motorvoertuig te bestuur op die plek ingevolge artikel 8(q) te toon, word vervolq vir 'n oortreding dat hy nie oor so 'n lisensie beskik nie, en indien hy bewys dat hy wel oor so 'n lisensie beskik deur dit by 'n polisiestasie of kantoor van 'n verkeersbeampte wat vir hierdie doel aangewys is, voorlê, word die vervolging voortgesit op 'n aanklag van oortreding van artikel 8(q) met dien verstande dat dit nie nodig sal wees om die aanklag formeel te verander nie.

(6) Die besonderhede van 'n lisensie wat ingevolge sub-artikel (5) voorgelê word, moet deur die betrokke polisie- of ander beampte wat aan diens is, op die betrokke hofprosesstuk aangebring of geskryf word en 'n vingerafdruk van die beskuldigde daarby geneem word indien 'n vingerafdruk van die beskuldigde voorop die hofprosesstuk geneem is".

12.2.2 Wysigings aan die Strafgroseswet

12.2.2.1 Woordomskrywings

Die voorgestelde woordomskrywings wat bygevoeg moet word, word in Bylae F uiteengesit.

12.2.2.2 Toevoegings tot artikel 41

Daar word aanbeveel dat artikel 41 gewysig word deur die toevoeging van die subartikels soos in Bylae F uiteengesit word ten einde optrede deur 'n vredesbeampte in die praktyk voor te skryf.

12.2.2.3 Wysigings en toevoegings tot artikel 56SPW

Die voorgestelde wysigings aan die voorgestelde artikel 56SPW wat die dra en vertoon van rybewyse, of versuim om te vertoon, raak, word vervat as die voorgestelde artikels 56(17), (18), (19) en (20)SPW (kyk Bylae C).

12.2.2.4 Wysiging van en toevoegings tot artikel 57SPW

Die wysigings wat van toepassing sal wees op die betalings van skulderkenningsboetes word vervat in die voorgestelde artikel 57(3) SPW (kyk Bylae D).

12.3 DRA VAN RYBEWYS TEENOR NEEM VAN DUIMAFDRUK

Die bepalings van artikel 12(4) van die Padverkeerswet 1989 (Wetnr. 29 van 1989) (1988) is in Hoofstuk 11.5.12 bespreek. 'n Persoon kan dus kies - óf hy dra sy rybewys, óf hy moet tevrede wees dat sy duimafdruk geneem word indien hy vir 'n verkeersoortreding vervolg sou word.

12.4 SLOTSOM RAKENDE DIE VERPLIGTE DRA VAN RYBEWYSE

Dit is moontlik om die bestaande prosedures wat vir vredesbe-amptes beskikbaar en bruikbaar is, aan te pas om die verpligte dra van rybewyse te kan afdwing. Vele tekortkominge in die bestaande stelsel kan aangevul of reggestel word.

Die voorgestelde prosedure is relatief eenvoudig van aard en maak gebruik van 'n aanpassing van die reeds beproefde metodes waarvolgens vervolgings teen verkeersoortreders ingestel word.

12.5 DIE PERIODIEKE HERUITREIKING VAN (SONDER HERTOETSING VIR) RYBEWYSE - BESTUURDERBEHEER DEUR BETER BEHEER OOR RYBEWYS-DOKUMENTERING BINNE 'N TOTALE STELSELWERKING

12.5.1 Inleiding

Hierdie deel bespreek enersyds die periodieke heruitreiking van rybewyse en andersyds hoedat so 'n periodieke heruitreiking beter beheer oor voertuigbestuurders kan daarstel.

12.5.2 Die bestaande Suid-Afrikaanse rybewys

- Die bestaande rybewys is 'n permanente dokument wat nie deel vorm van 'n verkeersgerigte stelselwerking nie. Dit dien slegs as bewys van 'n magtiging om 'n voertuig te bestuur, en is gevolglik weens die omvang van vervalsings en namaking, sonder noemenswaardige en inherente bewyskrag en skakel nie in by 'n verkeersgerigte stelsel nie.

12.5.3 Voordele en gevolge van die periodieke heruitreiking van rybewyse

Indien rybewyse op 'n periodieke grondslag vervang word, sal die volgende voordele en gevolge in werking tree:

- (a) gebruikslytasie word beperk en verslete en beskadigde dokumente word uit die stelsel gehaal aangesien sulke dokumente verval;

- (b) dit is moontlik om met elke periodieke heruitreiking die mees gevorderde tegnologieë in te span;
- (c) vervalsings en namakings word teengewerk deurdat die jongste tegnologiese ontwikkelings vir die vervalser en namaker grootliks ontoeganklik is, en daar nie 'n onbeperkte oefentyd is vir die vervolmaking van vervalsings en namakings nie;
- (d) die vervalsers en die namakers verloor hulle geloofwaardigheid aangesien die enkele vervalsings en namakings wat in omloop mag kom as gevolg van die periodieke heruitreiking van die rybewys vervang word met 'n dokument waarvan die voorkoms verskil. Dit breek die geloofwaardigheid van die vervalser en die namaker af en die belangrikheid om vervalsings en namakings te identifiseer vervaag tot 'n sekondêre funksie;
- (e) die gereelde amptelike skakeling met elke rybewyshouer verseker dat die jongste adresse beskikbaar is en elke rybewyshouer relatief maklik opspoorbaar bly. Ontwikkelende diskwalifikasies word geïdentifiseer en gebruiksbepelings kan gestel word. Die jongste inligting en foto's van rybewyshouers kan op die rybewyse geplaas word. Die moontlikheid om misbruikers van hierdie stelsel teen te werk en gereelde amptelike mededelings aan die rybewyshouers te bied, is 'n relatief maklik uitvoerbare taak;
- (f) regsdefaitisme word doeltreffend ontmoedig en teengewerk, duur en tydrawende administratiewe stappe uitgeskakel of tot die minimum beperk en verkeersboetes wat andersins afgeskryf sou moes word, word verhaal; en
- (g) die rybewyshouer leer dat sy rybewys 'n voorreg en nie 'n reg is nie.

12.5.4 Die plek van 'n rybewys (bestuurderbeheer) binne 'n nuwe
omvattende stelselwerking van die verkeersadministrasie

Behoorlike bestuurderbeheer binne 'n omvattende stelselwerking van die verkeersadministrasie kan slegs uitgeoefen word indien die rybewys die kern van die stelsel vorm (Botha (1983 H)). Vir hierdie doel is dit nodig dat rybewyshouers voortdurend gekeur word aan die hand van kriteria wat dui op die frekwensie waarteen hulle vir verkeersoortredings vervolgt word en/of by botsings betrokke is. Die rybewys kan slegs sy rol vervul indien alle persone verplig word om hulle rybewyse by hulle te dra en die dokument self afdoende bewys van die magtiging om te bestuur, sou wees. 'n Dokument wat dus in 'n groot mate vervals of nagmaak word, kan nie die laasgenoemde rol vervul nie.

Verder behoort die rybewys die bewys van die bestuurder se naam en adres te bevat en binne die stelsel by 'n verskeidenheid van aanwendings te kan inskakel. Een van daardie aanwendings is bv., die afdrukbaarheid van die rybewys op die papier soos in die geval van 'n kredietkaart sodat die naam, identiteitsnommer en adres van 'n bestuurder op 'n dagvaarding en botsingsverslagvorm afgedruk kan word.

Die stelsel behoort voorsiening te maak vir die periodieke heruitreiking van rybewyse en die weiering van periodieke heruitreikings aan sekere persone onder seker omstandighede bv., wanneer hulle vervolgt is vir verkeersoortredings en hulle nie hulle verkeersboetes betaal of in die hof verskyn het nie.

Bepaalde aanbevelings vir wetswysigings is in Hoofstukke 8, 9, 11 en 12 gemaak. Hoofstuk 13 sal nou aangewend word om die meeste van daardie aanbevelings juridies te evalueer.

HOOFSTUK 13

VOORTDURENDE STRAFPROSESHERVORMING EN 'N JURIDIESE EVALUERING VANUIT 'N STRAFPROSESREGTELIKE PERSPEKTIEF IN VERKEERSAKE VAN DIE AANBEVOLE MAATREËLS VIR DIE MEER DOELTREFFENDE PROSESSERING VAN VERKEERSAKE

BLADSY

13.1	INLEIDING	391
13.1.1	Voortdurende strafprosesshervorming	391
13.1.2	Die behoefte aan voortdurende regshervorming	394
13.1.3	Stagnering van strafprosesregtelike ontwikkeling waar die Republiek eers 'n leier was	395
13.1.4	Eenvormige strafprosesstukke 'n noodsaaklikheid	397
13.2	JURIDIESE EVALUERING VAN DIE BESTAANDE ARTIKELS 54, 55, 56 EN 57SPW	399
13.2.1	Kennisgewing om in die hof te verskyn	400
13.2.2	Minagting van die hof deur nie-verskyning op 'n dagvaarding	401
13.2.3	Teenwoordigheid of afwesigheid van beskuldigde by verhoor, uitspraak en vonnis	404
13.2.4	Beskuldigde geag word skuldig bevind en gevonniss te gewees het	405
13.2.5	Die skulderkennings- en afkoopboete teenoor 'n vonnis	407
13.2.5.1	Vonnisopleggingsbeginsels	407
13.2.5.2	Vorige veroordelings	408
13.2.5.3	Boete as 'n straf	409
13.2.5.4	Vasstelling van boetelys ingevolge artikel 57(5)SPW	409
13.2.5.5	Betaling van skulderkenningsboete word later 'n skuldigbevinding en vonnis geag	410
13.2.6	Unieke hersieningsbevoegdheid van landdros oor sekere skuldigbevindinge en vonnisse	411
13.2.6.1	Beginsels rakende die hersiening van strafregtelike verrigtinge	411
13.2.6.2	Hersiening van artikel 56(6)SPW-skuldigbevinding en vonnis van landdroshof deur landdros	412
13.2.6.3	Vorige veroordelings by artikels 57(6)SPW-skuldigbevinding en vonnis	413
13.2.6.4	Nuwe feite/gebeure nadat die landdros die skuldigbevinding en vonnis op 'n skulderkenningsboete nagegaan het	414

13.2.7	Skulderkenning sonder 'n daadwerklike erkenning van skuld	417
13.2.8	Skuldigbevinding en vonnis van 'n beskuldigde in 'n ander distrik as waar die oortreding gepleeg is	418
13.2.9	Geldige betekening van 'n dagvaarding op 'n substituu- persoon	420
13.2.10	Die afkoopboeteprosedure ingevolge artikel 341SPW	421
13.2.10.1	Die afkoop van misdrywe	421
13.2.10.2	Die bepalings van artikel 341SPW is strydig met die gemenereg	422
13.2.11	Samevatting van die evaluering van sekere bestaande vervolgingsprosedures	424
13.3	BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT BEIDE DIE VOORGESTELDE DAG- VAARDING EN ADMINISTRATIEWE BEREGTINGSPROSES RAAK	428
13.3.1	Die audi alteram partem-reël	428
13.3.1.1	Inleiding: Die aard en belang van natuurlike geregtigheid	428
13.3.1.2	Die belang van die audi alteram partem-reël by hierdie skud..	
13.3.1.3	Die audi alteram partem-reël in die strafprosesreg teenoor die administratiefreg	
13.3.1.4	Die inhoud van die audi alteram partem-reël	433
13.3.1.5	Beslissings waar die audi alteram partem-reël nie geld nie	437
13.3.1.6	Die toepassing van die audi alteram parkem-reël deur ons howe	442
13.3.1.7	Die rol van kennisgewing in die voorgestelde wetgewing	447
13.3.1.8	Skuldigbevinding/vonnis by verstek: Afstanddoening van reg om gehoor te word.	450
13.3.2	Rekenaargeproduseerde getuienis en die bewysreg	439
13.3.2.1	Inleiding: Bewys van vorige veroordelings deur rekenaargeproduseerde getuienis	439
13.3.2.2	Die hoorsê-reël en rekenaargeproduseerde getuienis	440
13.3.2.3	Rekenaargeproduseerde getuienis in die Strafprosesreg	441
13.3.2.4	Bepalings van ark. 3 van die Wysigingswet op die Bewysreg, no 45 van 1988, rakende hoorsê-getuienis	445
13.3.2.5	Die bepalings van artikel 134(1) van die Padverkeers- wet, no 29 van 1989	457
13.3.2.6	Noodsaaklikheid om sekere rekenaardrukstukke as	459

13.3.2.7	Die rol van die rekenaar by voorgestelde maatreëls	460
13.3.3	Die afdwinging van vonnisse in verkeersake langs nuut- geskepte of nuut-benutte kanale in staatsadministrasie	462
13.3.3.1	Periodieke gevangenisstraf of gevangenisstraf by wan- betaling van 'n boete	462
13.3.3.2	Beslaglegging van goed of geld en eksekusie ter vol- doening van boete	465
13.3.3.3	Afdwinging van vonnis deur fasiliteite van veral die verkeersadministrasie	467
13.3.3.4	Afdwinging van administratiefregtelike boete van artikel 341SPW deur fasiliteite van veral die ver- keersadministrasie	468
13.3.4	Afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings teen inwoners of burgers van ander lande in die Suider- Afrikaanse konteks	468
13.3.4.1	Uitlewering van voortvlugtige oortreders	468
13.3.4.2	Probleme met die tussenstaatse afdwinging van ver- volgings vir verkeersoortredings	470
13.3.4.3	Wetgewing in Bophuthatswana vir die tussenstaatse afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings	471
13.3.4.4	Die voorgestelde tussenstaatse afdwinging van ver- volgings vir verkeersoortredings	471
13.3.5	Verantwoordelikheid van die beskuldigde vir die besit en afgee van prosesstukke	473
13.4	BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT EIE IS AAN DIE VOORGESTELDE DAGVAARDINGPROSEDURES IN VERKEERSAKE	473
13.4.1	Afstanddoening van die reg om gehoor te word	473
13.4.1.1	Uiteensetting van die aanbevole maatreëls rakende versuim om in die hof te verskyn	473
13.4.1.2	Voldoening aan die audi alteram partem-reël	475
13.4.1.3	Verbeuring van natuurlike geregtigheid deur afstand- doening	475
13.4.1.4	Slotsom oor aanvaarbaarheid van die verbeuring van die voordeel van die audi alteram partem-reël deur afstanddoening	485

13.4.1.5 Die audi alteram partem-reël en aantekening van vorige veroordeling op register	486
13.4.2 Skuldigbevinding en vonnis by verstek asook skuldig bevind en gevonniss geag	486
13.4.3 Skuldig bevind geag en opvolgende aansoek om vonnis	488
13.4.4 Tersydestelling van skuldigbevinding/vonniss	490
13.4.5 Koppeling van die identiteit van 'n oortreder aan sy geregistreerde oortreding en vorige veroordelings	490
13.4.6 Minagting van die hof na ontvangs van 'n dagvaarding/ onmiddellike dagvaarding	492
13.4.6.1 Nuwe misdryf van minagting van die hof in 'n verkeersaak	492
13.4.6.2 Vaartbelyning van ondersoeke na die misdryf van versuim om in die hof te verskyn	492
13.4.7 Hersieningsbevoegdheid van die landdros	495
13.5 BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT EIE IS AAN DIE VOORGESTELDE ADMINISTRATIEFREGTELIKE BEREKTING VAN PARKEERTIPE VERKEERS-OORTREDINGS	495
13.5.1 Die aanspreeklikheid van die geregistreerde eienaar van 'n voertuig vir die boete van die oortreder (Middelike aanspreeklikheid)	495
13.5.2 Verdoes en appél	498
13.5.2.1 Verdoë	498
13.5.2.2 Appél	498
13.5.2.3 Tersydestelling	500
13.6 SAMEVATTING	500

HOOFSTUK 13

VOORTDURENDE STRAFPROSESHERVORMING EN 'N JURIDIESE EVALUERINGS VANUIT 'N STRAFPROSESREGTELIKE PERSPEKTIEF IN VERKEERSAKE VAN DIE AANBEVOLE MAATREËLS VIR DIE MEER DOELTREFFENDE PROSESSERING VAN VERKEERSAKE

13.1 INLEIDING

13.1.1 Voortdurende strafprosesseshervorming

Die oorlading van die laerhowe met verkeersake, die groot proporsie van bykans 70 persent van strafsake in laerhowe wat verkeersake is, die groot proporsie van een uit drie vervolgte verkeersoortredings wat weens die "onopspoorbaarheid" van die verkeersoortreders nooit gefinaliseer word nie, ens., is probleme by die beregting van verkeersake wat in Hoofstuk 4 in groot besonderhede aandag ontvang het.

Dit is van besondere belang dat hierdie en soortgelyke probleme reeds in 1974 deur Kriel in besondere sterk taal in 'n amptelike verslag uitgelig is en daarom word die kern van sy verslag in hierdie verband hier aangehaal (Kriel (1974: 41-43)).

"ADJUDICATION

Through the traffic court most people are likely to get their first experience of criminal law. The traffic law system as part of the criminal law system has, therefore, a special importance and its adjudication component must be evaluated in the light of the broad sociological impact which it inherently possesses" (Kriel (1974 B)).

"By this criterion, adjudication by traffic courts cannot be evaluated very favourably, mainly because the level of resources allocated to traffic courts is inadequate. Such lack of resources generally leads to the appearance of a phenomenon

described as "assembly-line justice" with characteristics such as an endless procession of look-alike cases through the inferior criminal courts, questionable offences, insufficient time available to devote to the individual accused and lack of weighty consideration of matters concerning sentence" (Middleton (1974)).

"Traffic officers pointed out that this "assembly-line" appearance of traffic courts is becoming more prevalent by the day as traffic law violation cases mount up to frightening proportions in the lower courts, seriously affecting the dignity of the court and encouraging the public to perceive adjudication in a distorted manner unrelated to its formal objectives. This is underlined by the main incidents where accused persons and witnesses in traffic cases fail to appear in court after being summonsed or subpoenaed; indicative of gross disrespect for traffic courts and consequently, for the law traffic officers have to enforce" (eie beklemtoning).

"Inordinate delays experienced in finalising traffic cases are causing further disrespect for traffic law and, as one chief traffic officer pointed out, often create a situation where a traffic offender is apprehended for the same type of offence four or five times before being brought before the court for the first offence. In a recent case where this occurred and where the accused was charged with five similar offences simultaneously but committed at various times over a period of six months, he explained to the court that as he had received no summons to appear before the court after committing the first offence, he thought the traffic officer who apprehended him did not really intend taking him to court. He, therefore, did not see any reason why he should not continue to violate the law. The offence he committed was 'driving without a valid driver's licence.'

"Traffic departments are most concerned about this state of affairs and blame the present procedure of dealing with

traffic violators, for many accidents; accidents which could have been prevented if traffic offences are being dealt with, with more dignity and dispatch. To support his argument in this respect a chief traffic officer mentioned the recent incident of a person apprehended by one of his officers for travelling at a speed of 148 km/h in an urban area. The court roll being congested, the offender could not be brought before the court expeditiously. When the offender did have to appear four months after the offence was committed, he was dead; so was his wife and children, all killed when the offender drove his vehicle into a train at excessive speed.

"Traffic officers are most perturbed by the unjustified blame they receive, often from ignorant persons, for the high rate of accidents in South Africa. They argue that there is no purpose in increasing the level of enforcement if the courts are unable to deal with violators with dignity and dispatch. They are also perturbed by the fact that they have to contend daily with the public's disrespect for traffic law, disrespect more than often created by present court procedures, making it difficult and sometimes impossible to enforce the laws effectively.

"Other problems experienced by traffic departments with adjudication are such as court decisions reducing the evidence of a trained and unbiased professional enforcement officer to be equal to that of a highly prejudiced person such as the accused, judicial officers too sympathetic to accused who had committed gross violations of traffic laws, public prosecutors with little knowledge of traffic laws, too many cases withdrawn by public prosecutors, etc.

"In suggesting how the present critical situation could be alleviated, the opinion of most traffic officers is described admirably by the following recorded comment received from a leading traffic officer:

The establishment of separate traffic courts is imperative. The experiences of judicial officers and public prosecutors will gain by specializing in traffic cases and will prove very helpful in making penalties effective and more uniform. The holding of traffic courts at a special time and place will assist in giving more dignity and dispatch. It will also avoid the distasteful mixing of traffic violators with common criminals."

Kriel se gevolgtrekking was dan ook: *"The 'assembly-line' appearance of traffic courts which is becoming more prevalent by the day, delays experienced in finalising traffic cases, the procedure followed by the courts to deal with traffic violators and the attitude of court officials toward traffic law violators, create a serious disrespect for the law and consequently for enforcement officers".*

13.1.2 Die behoefte aan voortdurende regshervorming

Die National Advisory Commission on Criminal Justice Standards and Goals van die VSA (NACCJSG (1973 B)) in Deel IV Hoofstuk 13 oor *"Criminal Justice System and Law (Criminal Code Revision)"* lê verskeie belangwekkende standaarde waarby ander lande kan leer, neer:

- (a) *"Standard 13.1: Criminal code revision. Any state that has not revised its substantive criminal law within the past decade should begin revision immediately"*. Dit is volgens die NACCJSG nodig om die strafreg gemoderniseer te hou.
- (b) *"Standard 13.2: Procedural Law Revision: Concurrently with or immediately after criminal code revision each State that has not done so within the past decade should thoroughly revise its criminal procedure law"* In sy kommentaar op die reël of norm, sê die NACCJSG dat modernisering en aanpassing aan verbandhoudende wetgewing

vereis ook proseduretelike wysigings. *"Beyond the substantive law implications above, a concern with expeditious disposition of an everincreasing caseload in criminal courts dictates a revision of procedural law ... State planning agencies should encourage the prompt, comprehensive revision of criminal procedure laws as one means to promote the prompt, yet fair, administration of the criminal law"*.

- (c) Standaard 13.9 skryf voortdurende regshersiening ten opsigte van misdade, strawwe, wetstoepassingstekortkominge en vakvergelyking voor.

Die National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice (1972)) van die VSA het in 'n publikasie verklaar dat *"Criminal justice agencies must be able to adapt to meet the changing demands of their constituencies. None of these organisations can afford the luxuries of complacency, immobility, and the status quo. Each one is faced with intense pressures to alter their approaches to law enforcement and criminal justice. There is no question that change and adaptability have become requirements for organizational viability in the criminal justice field."*

"Yet change is no simple process It requires a continuing process of problem assessment, solution development, and implementation".

Hieruit is dit duidelik dat straf- en strafprosesregtelike hersiening 'n voortdurende proses van aanpassing en modernisering moet ondergaan ten einde 'n doeltreffende en regverdigde funksie binne die regstelsel te vervul.

13.1.3 Stagnering van strafproseduretelike ontwikkeling waar die Republiek eers 'n leier was

Die prosedure van die uitreiking op die plek (van 'n oortre-

ding) van 'n kennisgewing aan die oortreder om op 'n sekere datum in die hof te verskyn vir die beregting van sy oortreding en die keuse om 'n skulderkeningsboete vooraf te betaal in welke geval die hofverskyning nie nodig is nie, is reeds deur artikel 23 van Wet No 16 van 1959 met die skep van artikel 309 bis tot die vorige Strafprosesreg, 1955, ingevoeren opsigte van die sogenaamde minder ernstige oortredings.

Die groot regsinnovasie in die strafprosesreg blyk uit die feit dat die vele lande van die ontwikkelde wêreld so 'n strafprosesregtelike maatreeël nog nie geken het nie en steeds nie ken nie.

Die NACCJSG (1973 B)) het eers in 1973 ten opsigte van vervolgings vir verkeersoortreders onder andere aanbeveel dat *"Violators should be permitted to enter pleas by mail, except where the violator is a repeat violator or where the infraction allegedly has resulted in a traffic accident"* (Standard 8.2).

Die aanbeveling sou die duur en deurmekaar persoonlike verskyning wat nie veel beteken nie, uitskakel alhoewel daar ongefundeerde weerstand teen die maatreeël was as sou so 'n maatreeël die impak van persoonlike verskynings op die oortreder verminder. Hierdie aanbeveling is ook eers in 1972 deur die American Bar Association as deel van die *"Standards for Traffic Justice"* voorgestel (American Bar Association (1975): Section 3.4).

Frankryk is tans besig met prosesregtelike regshervorming om die getal vervolgings in verkeersake beter te hanteer en ander Europese lande het stelsels waar 'n beskuldigde op 'n administratiewe wyse van sy oortreding kennis gegee word, hy kans kry om verhoër te word in sy antwoord en hy daarna kennis van die boete wat hy moet betaal, kry (Botha (1986 A)).

Die wesenlike elemente van artikel 309 bis van die Strafproseswet, 1955 is in artikel 56SPW sonder veel praktiese wy-

sigings daaraan herbeliggaam. Artikel 341SPW en kritiek daarteen is in Hoofstuk 4.3 toegelig.

Die voorgestelde wysigings aan artikel 56SPW, (kyk Hoofstuk 8) kan weer eens as 'n innovasie beskou word en kan die Republiek weer op die voorpunt van regshervorming op hierdie prosesregtelike aspek plaas. Die voorgestelde wysigings aan die genoemde artikel 341SPW (kyk Hoofstuk 9) maak gebruik van burokratiese hantering van parkeertipe verkeersoortredings onder die finale toesig van die bestaande fasiliteite wat vir die strafprosesreg geskep is en sonder die skepping van nuwe beregtingsinstellings.

Die strafprosesreg behoort elasties genoeg te wees om alle tipes strafsake doeltreffend te laat prosessee deur te moderniseer "*to promote prompt, yet fair administration of the criminal law*" (NACCJSG (1973 B)). Dit behoort nie te draal vanaf byvoorbeeld 1974 af toe Kriel (Kriel (1974)) reeds vele van die besondere probleme wat in Hoofstuk 2 hierbo beskryf word, al uitgelig het nie.

13.1.4 Eenvormige strafprosesstukke 'n noodsaaklikheid

Economos (ongedateer) beskryf die dekadellange stryd in die Verenigde State van Amerika vir die aanvaarding en implementering van 'n gestandaardiseerde vervolgingsprosesstuk in verkeersake.

Daar is by die "*Govenors Conference*" in November 1957, ten gunste van die implementering van so 'n gestandaardiseerde dokument besluit nadat die "*Section of Judicial Administration*" dit al in 1949 aanbeveel het. 'n Dokument is as die "*Uniform Traffic Ticket and Complaint*" in 1952 deur die "*Special Committee on Traffic Court Program, American Bar Association (ABA)*" opgestel.

Die 1956-besluit is gevolg deur 'n verdere goedkeuring van so 'n eenvormige dokument deur die *"Public Officials Traffic Safety Conference"*. Van belang is die besluit dat *"one copy thereof serve as a report of conviction or desposition"*. Die besluit was ook uitdruklik dat in alle regsdistrikte van alle state in die VSA die gestandaardiseerde dokument geïmplementeer moes word.

"Die National Sherrifs Association" het die saak in 1958 verder gevoer met 'n besluit tot standaardisering van die dokument en die gebruik daarvan in viervoud.

Die *"action program"* van die *"Presidents Committee for Traffic Safety"*, wat deur die *"House of Deligates"* van die ABA in 1961 aanvaar is, het uiteindelik die *"Uniform Traffic ticket and Complaint"* 'n aanvaarde werklikheid gemaak. Die ABA het in 1970, met die druk van Economos se werk steeds bystand verleen aan *"cities and states in undertaking the installation of the uniform Traffic Complaint. These services include assistance to the judge, prosecutor, clerk, court administrator and police"*.

Die ABA (1975) het in 1972 weer eens aanbeveel dat die *"citation forms should be uniform"* (*"section 6.2"*). Economos sê die eenvormige dokument het onder andere die volgende voordele;

- (a) eenvormige interpretasie van verkeerswette;
- (b) eenvormige opleidingskursusse vir toepassingspersoneel;
- (c) eenvormige voorbereiding van verkeersake regdeur die land;
- (d) oortreders raak gewoond aan die uiteensetting; en
- (e) eenvormige beregtingsmoontlikhede.

Dit is interessant om te let op die 23 jaar vanaf 1949 tot 1972 wat hierdie uiteensetting strek en dat in 1972 eenvormigheid steeds nog nie 'n realiteit was nie.

Die posisie in die Verenigde State van Amerika het in 1982 gevorder tot 'n stadium waar die Traffic Institute (1982) van die North Western University opleidingsmateriaal vir die gebruik van die "*uniform traffic citation and complaint form*" beskikbaar gestel het.

Die standaardisering van die verkeersvervolgingsprosesstukke in die Republiek van Suid-Afrika is in 1980 gemotiveer en 'n bykomende afskrif vir die sentrale register aanbeveel (Botha (1980 B)) sonder kennis van die geskiedenis van die prosesstukke in die VSA wat pas beskryf is. Ex post factum kan daar dus gesê word dat die standaardiseringsbesluit van die Regering (Regeringsbesluit (1981)) strook met die standaardiseringsproses in die VSA en dat standaardisering 'n tydsame proses is. Die gestandaardiseerde dokumente word landswyd in die Republiek tot 30 Junie 1989 in gebruik geneem. Dit behoort die dokumentasie en die gebruik daarvan geheel en al te rasionaliseer.

13.2 JURIDIESE EVALUERING VAN DIE BESTAANDE ARTIKELS 54, 55, 56 EN 57SPW

In hierdie deel van hierdie Hoofstuk word die bestaande procedures rakende dagvaarding (artikel 54SPW), versuim om in die hof te verskyn (artikel 55SPW), kennisgewing om in die hof te verskyn (artikel 56SPW) en die betaling van die skulderkenningsboetes sonder om in die hof te verskyn (artikel 57SPW) juridies beoordeel. Die bestaande bepaling rakende die afkoopboeteprosedure (artikel 341SPW) word aangevul deur die beoordeling daarvan wat reeds in Hoofstuk 9 gedoen is. Daardie beoordeling kan dus by hierdie Hoofstuk ingelees word.

Die juridiese beoordeling van die betrokke bepalinge en die nagaan van redes waarom bepaalde statutêre maatreëls getref is, verskaf die agtergrond vir die juridiese beoordeling van die voorgestelde maatreëls van hierdie studie wat daarmee verband hou. Hoofstuk 13.2 word dus gewy aan die beoordeling van die

bestaande toepaslike maatreëls en die beoordeling word in Hoofstuk 13.2.11 saamgevat.

13.2.1 Kennisgewing om in die hof te verskyn

In Hoofstuk 4.3.2 is reeds daarop gewys hoedat die invoering van die kennisgewing om in die hof te verskyn in 1959 erkenning verleen het aan 'n behoefte vir die meer vaartbelyning van sake.

Voor 1959 was slegs 'n dagvaarding, inhegtenisneming en 'n mondelinge waarskuwing metodes om 'n vervolging in te stel en 'n beskuldigde by die hof te kry.

Vervolgings vir verkeersoortredings is ingestel deur 'n persoon kennis van die voorgenome vervolging te gee en dit met 'n dagvaarding later op te volg - 'n baie arbeidsintensiewe en ondoeltreffende prosedure. Die invoering van artikel 309 bis van die vorige Strafproseswet, 1955 (Wetno. 56 van 1955), het 'n totaal nuwe prosedure geskep waarvolgens 'n vervolging op die plek teen 'n beskuldigde ingestel is sonder 'n beslissing deur 'n staatsaanklaer, waar sy beslissing voorheen deurslaggewend was. Die wetstoepassingsbeampte kon van toe af naamlik self beslis dat 'n vervolging ingestel word en kon self die "dagvaarding" met 'n skulderkenningsboete en 'n verhoordatum en verhoorplek daar en dan uitreik.

Die kennisgewing om in die hof te verskyn kragtens die genoemde ou artikel 309 bis (nou artikel 56SPW) het 'n nuwe prosedure vir die instelling van vervolgings daargestel weens die vereistes wat die getalle-omvang van vervolgings vir die meer "geringe" oortredings aan die strafprosesstelsel gestel het.

Die uitreiking van 'n kennisgewing om in die hof te verskyn verskil van die dagvaarding daarin dat (i) dit direk deur die vredesbeampte in plaas van deur die klerk van die hof/staats-

aanklaer soos by die dagvaarding, uitgereik word, (ii) dit in sogenaamde minder ernstige gevalle, waar dit nie nodig is om die beskuldigde te dagvaar nie, gebruik word, en (iii) dit aan 'n gearresteerde persoon oorhandig kan word waarop hy uit arres ontslaan moet word, wat nie met 'n dagvaarding moontlik is nie (Snyman en Morkel (1988: 112)).

13.2.2 Minagting van die hof deur nie-verskyning op 'n dagvaarding

Gemeneregtelik is dit minagting van die hof *ex facie curiae* om nie in die hof te verskyn nie nadat 'n persoon 'n dagvaarding of getuiedagvaarding ontvang het om te verskyn (Milton (1982: 201)).

"Moedswillige verontagsaming van 'n dagvaarding van die hof val onder die gemeneregtelike misdade van minagting van die hof" (R v Cronje 1955(3) SA319(SWA) op 320). *"In like manner, disobeying the process of Court amounts to contempt"* (In re Phelan 1877 Kotze 5 op 5).

Vervolgings vir die misdaad van minagting van die hof *ex facie curiae* word ingestel *"by an order, served upon the offender, containing particulars of the conduct alleged to constitute the contempt of court complained of, and calling upon the offender to appear before the court to show cause why he should not be punished summarily for the alleged contempt of court"* (R van Keyser 1951(1) SA512(A) op 518). Volgens Hoexter AR is daar wye gesag dat die bevel die oortreder van die saak inlig, hom kans gee om hom voor te berei en om te besluit of hy onder eed wil getuig of nie. Die bevel word uitgereik op aansoek van die Prokureur-Generaal of, soms, deur die hof *mero motu*. Dit geld ook ten opsigte van minagting van die hof, waar 'n persoon nie op 'n dagvaarding verskyn nie. In Keyser se saak het 'n getuie nie op 'n getuiedagvaarding verskyn nie. Die toesighouer van die getuie het die getuie, 'n vliegtuigloots, opdrag gegee om steeds volgens voorafreël-ings te vertrek en die toesighouer sou met die staatsaanklaer

skakel. Hy het 'n brief geskryf maar nie antwoord ontvang nie. Op grond van die ondersoek ingevolge artikel 13 van Wet 46 van 1935 waarom die getuie nie verskyn het nie, het die feite aan die lig gekom en is die toesighouer na die hof ontbied, 'n ondersoek na minagting van die hof'summier ingestel en die toesighouer daarom skuldig bevind en gevonnissen tot 'n boete van 100 pond. Dit word deur die Appélhof ter syde gestel.

Vervolgings vir minagting van die hof vir die opsetlike versuim om op 'n dagvaarding in die hof te verskyn, kan egter ook by wyse van 'n dagvaarding waarin die aanklag behoorlik uiteengesit is, ingestel word (R v Cronje 1955(3) SA319(SWA), A-G v Crockett 1911 TPA893, S v Tobias 1966(1) SA656(N)).

In die geval van minagting van die hof in facie curiae word die misdaad in die landdroshof summier deur die hof bereg, maar nie minagting van die hof ex facie curiae nie. Die hooggeregshof kan die summiere proses egter toepas ten opsigte van enige proses van minagting van die hof (Snyman (1986: 379)). Versuim om 'n dagvaarding (of bevel om in die hof te verskyn) na te kom, is egter nie minagting van die hof in facie curiae nie (S v Magerman 1960(1) SA184(O), S v Butelezi 1960(1) SA284(N), S v Nene (1963(3) SA58(N)).

Dit is duidelik dat die gemeneregtelike misdaad van minagting van die hof op grond van die nie-verskyning op 'n dagvaarding twee probleme vir die praktyk gelever het, naamlik 'n vereiste dat opset bewys moes word en 'n omslagtige proses ten einde die saak te bereg.

Die Staat het die aangeleentheid daarom in artikel 55(2)SPW gereël. Dit is vooraf gegaan deur artikel 309(5) van die vorige Wet 56 van 1955, en voor dit in artikel 13 van Wet 46 van 1935 en voor dit in artikel 65 in Wet 31 van 1917.

Die statutêre bepalings maak voorsiening (of het voorsiening gemaak) vir die summere ondersoek deur die hof na die redes vir versuim om in die hof te verskyn en die oplê van 'n boete waar ongegronde redes vir nie-verskyning bestaan. Dit het die omslagtige vervolgingsprosedure vir die gemeneregtelike misdryf uitgeskakel.

'n Interessante interpretasie is aan die vorige bepalings gegee dat die statutêre oortreding van versuim om op 'n dagvaarding te verskyn, nie 'n substantiewe misdryf of misdaad was nie (R v Hlengwa 1958(4) SA160(N), R v Zondo 1932 NPA239). Regter Holmes verklaar byvoorbeeld ten opsigte van artikel 309(5) van Wet 56 van 1955 *"the section does not provide for a charge, does not create a substantive offence and provides in sub-sec (6) for the sentence to be appealable 'as if it were' a sentence in a criminal case. (That connotes that it is not)"* (R v Hlengwa: P 164). Regter Holmes gaan voort (op 165) om te sê dat *"[i]n this respect it seems to me akin to summary fine on a defaulting jurymen, in terms of sec. 125(1) of the Code". "... the summary fine ... does not involve a charge or a conviction in the ordinary sense"*.

Hierdie interpretasies het tot gevolg gehad dat 'n "veroordeling" en boete vir versuim om in die hof op 'n dagvaarding te verskyn nie as 'n vorige veroordeling kan tel nie. Herhaaloortreders kon gevolglik nie na behore gestraf word nie en eerste oortreders kan nie die voordeel van toepassing op 'n eerste oortreder geniet nie (R v Zondo op 240).

Artikel 55(1) stel hierdie eienaardigheid reg deur die relevante versuim uitdruklik 'n substantiewe misdryf te verklaar (Hiemstra (1987: 129)).

Die strafprosesreg het die gemenereg dus aangevul met 'n statutêre misdryf van versuim om op 'n dagvaarding in die hof te verskyn en die omslagtige prosedures vir minagting ex facie curiae in die landdroshof uitgeskakel deur statutêr 'n sum-

miere ondersoek soos by minagting in facie curiae toe te laat. Voorts maak die statutêre bepalings die formulering van die oortredings in 'n klagstaat onnodig. Hierdie wysigings is duidelik gemotiveer deur die besparing van werksomvang sowel as die versekering dat die regsproses nie gefrustreer sou word deur tekortkominge in die regstelsel nie. Soos gesien is, is dit 'n gevestigde benadering uit die jare her dat tekortkominge met dagvaardingsprosedures reggestel is en word, minstens vanaf die 1917-wet. Dit is dus nie onvanpas om in hierdie studie aanbevelings vir verdere nuwe dagvaardingprosedures te maak nie.

13.2.3 Teenwoordigheid of afwesigheid van beskuldigde by verhoor, uitspraak en vonnis

Artikel 158SPW bepaal uitdruklik dat, behalwe ten opsigte van voorgeskrewe uitsonderings, *"alle strafregtelike verrigtinge in 'n hof in die aanwesigheid van die beskuldigde"* plaasvind - 'n gebiedende bepaling (Hiemstra (1987: 359)).

"Dit is 'n fundamentele beginsel van die strafprosesreg dat die verhoor van 'n beskuldigde in sy aanwesigheid moet plaasvind" (Snyman en Morkel (1988: 77)).

Volgens Snyman en Morkel (1988: 78-83) bestaan daar slegs vier uitsonderings op hierdie reël naamlik;

- verhoor in afwesigheid van beskuldigde wat hom wangedra (artikel 159(1)SPW);
- verhoor in afwesigheid van beskuldigde weens omstandighede buite sy beheer, 'n baie beperkte moontlikheid (artikel 159(2)SPW);
- betaling van skulderkenningsboete sonder verskynning in die hof (artikel 57SPW); en
- betaling van afkoopboete om nie vervolgt te word nie (artikel 341SPW).

Die prosedure waarvolgens 'n skulderkenningsboete betaal kan word ingevolge artikel 57SPW behels die betaling van die boete sonder 'n skriftelike erkenning van skuld op welke betaling die klerk van die hof die betaling in die "strafsakeboek vir *erkenning van skuld*" inskryf "*waarop die betrokke beskuldigde ... geag word deur die hof ten opsigte van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonnissen te gewees het*" (artikel 57(6)SPW).

Die prosedure waarvolgens 'n afkoopboete betaal kan word, is ook 'n prosedure wat in die afwesigheid van die beskuldigde gefinaliseer word.

Dit is nie prakties om die teenwoordigheid van 'n beskuldigde by die betaling van 'n skulderkennings- of 'n afkoopboete te vereis nie, enersyds weens die groot getalle-omvang van sulke betalings, en andersyds, weens die ongerief vir die beskuldigde/oortreder en veral die groot afstand wat die beskuldigde/oortreder dikwels vanaf die betrokke hof verkeer.

'n Prosedure wat lynreg bots met die fundamentele beginsel van die strafprosesreg dat die beskuldigde by alle strafregtelike verrigtinge teenwoordig moet wees, is dus ingestel weens die eise van veral die groot getalle-omvang van sake wat by betalings van skulderkennings- en afkoopboetes betrokke is.

Ingevolge die bepaling wat artikel 57(6)SPW voorafgegaan het, te wete artikel 351 van die vorige Strafproseswet, No 56 van 1955, is die beskuldigde in sy afwesigheid skuldig bevind geag maar in sy afwesigheid deur die hof gevonnissen soos bespreek word in Hoofstuk 13.2.4.

13.2.4 Beskuldigde geag word skuldig bevind en gevonnissen te gewees het

Ingevolge artikel 57(6)SPW erken 'n beskuldigde wat 'n skulderkenningsboete kan betaal, skuld deur die betaling van die boete en teken die klerk van die hof dit in die strafsakeboek

vir erkenning van skuld aan *"waarop die betrokke beskuldigde ... geag word deur die hof ten opsigte van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonniss te gewees het"*.

(Nota: Dit is selfs moontlik dat 'n beskuldigde die prosesstuk aan sy werkgewer kan gee en dat sy werkgewer die skuld-erkenningsboete kan betaal waarop die beskuldigde steeds geag word skuldig bevind en gevonniss te wees, al het hy beoog om te verskyn en die saak te verdedig!)

Die voorloper van die bepaling was artikel 351 van die vorige Strafproseswet, No 56 van 1955. Daarvolgens moes die beskuldigde 'n bedrag deponeer en moes die klerk van die hof die ontvangs van 'n skriftelike en ondertekende erkenning van skuld (wat saam met die deponering ontvang is) in die *"kriminele sakeboek"* aanteken en *"daarop word die betrokke persoon ... geag deur die bedoelde hof weens bedoelde misdryf skuldig bevind te gewees het, en lê die bedoelde hof die bedoelde persoon vonnis volgens wet op behalwe as vonnis nie opgelê moet word nie"*, wat nie nou ter sprake is nie. *"Indien die hof so iemand 'n boete oplê, word die boete uit die ... gedeponeerde som betaal...."* (Die laasgenoemde prosedure kom baie ooreen met die deponering van 'n borgbedrag deur inwoners van ander state in lande soos Switserland en die verhaal van 'n administratiefbepaalde boete vanaf die gedeponeerde bedrag. Dit sou nie verbasend wees indien die ou artikel 351-beginsel aldaar sy oorsprong gehad het nie.)

Dit is dus nie 'n nuwigheid van die SPW dat 'n persoon skuldig bevind geag word nie. Dit is egter duidelik 'n nuwe bepaling, wat nie in die vorige Strafproseswet beliggaam was nie, dat die beskuldigde gevonniss geag word, in plaas van om in sy afwesigheid gevonniss te word. Die SPW is dus aangepas deur die beskrywing van basies dieselfde proses van die ou artikel 351 te herformuleer tot 'n nuwe begrip in die nuwe artikel 57(6) SPW. Hierdie tipe van aanpassing is van groot belang aangesien dit die aanbevelings van hierdie studie help motiveer.

13.2.5 Die skulderkennings- en afkoopboete teenoor 'n vonnis

13.2.5.1 Vonnisopleggingsbeginsels

"Vonnisopleggings is ... een van die moeilikste take van die regspreker" (Snyman en Morkel (1988: 407)).

"Tereg word gesê dat na skuldigbevinding die Regter in 'n ander sfeer verkeer waar die oplê van die straf gepaard moet gaan met oordeelkundige genade en menslikheid ooreenkomstig die feite en omstandighede van die geval" (Ex parte Minister of Justice: In re R v Berger and another 1936 AA334 op 341). Die klem by vonnisoplegging is die *"omstandighede van die geval"*.

Die Appélhof het in R v Swanepoel 1944 AA444 op 455) die vier rigsgnoere vir vonnis gegee naamlik afskrikking, voorkoming, hervorming en vergelding (per Davis AR) met afskrikking as die oorheersende en universeel erkende doel van straf (kyk ook S v Khumalo 1973(3) SA697(A)). Die sogenaamde *"trids"* van Zinn is in S v Zinn 1969(2) SA537(A) deur die Appélhof bygevoeg naamlik dat die straf (i) moet by die dader pas, (ii) moet by die misdaad aangepas wees en (iii) moet billik teenoor die beskuldigde en in die belang van die gemeenskap wees. Voorts moet dit *"deurstraal word deur 'n mate van genade"* (S v Khumalo op 68)).

Volgens Snyman en Morkel (1988: 416-420) is die oogmerke van straf, vergelding deur die gemeenskap, voorkoming van herhaalpleging van die betrokke misdaad in die besonder en ander misdade in die algemeen en hervorming of verbetering van die oortreder. Dit moet 'n gebalanseerde en effektiewe vonnisoplegging wees. Die toemeting van straf vereis balans of te wel 'n ewewigtige benadering van al die omstandighede van die betrokke geval, redelikheid, reëlmatigheid en regterlikheid, eenvormigheid en bestendigheid, 'n geïndividualiseerde benadering ten opsigte van die besondere oortreding en oortreder en 'n genadige benadering.

Alle versagtende omstandighede van 'n geval moet in ag geneem word, getuienis oor verswarende en versagtende omstandighede behoort aangehoor te word en versagtende en verswarende faktore moet in ag geneem word (Snyman en Morkel (1988: 424-459)). Vorige veroordelings is 'n verswarende faktor by vonnis (Snyman en Morkel 1988: 410)).

Die strafsoort wat opgelê word moet versigtig gekies en van geval tot geval geskik opgelê word (Snyman en Morkel (1988: 460-487)). Opskorting van 'n straf of deel daarvan moet oorweeg word.

13.2.5.2 Vorige veroordelings

"Generally speaking, previous convictions aggravate an offence because they tend to show that the accused has not been deterred, by his previous punishments, from committing the crime under consideration in a given case" (R v Zonele 1959(3) SA319(A) op 330: Kyk ook Hiemstra (1987: 598-599)). In die afwesigheid van vorige veroordelings wat nie bewys word nie, word die oortreder as 'n eerste oortreder behandel al het hy vorige veroordelings.

Volgens Snyman en Morkel (1988: 411-412) word 'n streng interpretasie aan die begrip *"vorige veroordeling"* gegee. Om te kwalifiseer moet 'n veroordeelde *"voor 'n geregshof gebring gewees het, skuldig bevind en gevonniss gewees het"* voordat die betrokke veroordeling vir doeleindes van 'n latere vonnis in ag geneem kan word.

Die beskuldigde word met die betaling van 'n skulderkenningsboete nie voor die hof gebring, skuldig bevind en gevonniss nie maar word hy bloot geag skuldig bevind en gevonniss te gewees het sodra die klerk van die hof die betaling van die boete in die register ingeskryf het. Dit is 'n afwyking van die geykte regsbeginssels ten einde die groot getalle-omvang van vervolgings waarby skulderken-

ningsboetes betaal kan word (kyk Hoofstuk 4), hanteerbaar te maak.

13.2.5.3 Boete as 'n straf

Indien 'n hof besluit om 'n veroordeelde die keuse van 'n boete te gee, behoort 'n ondersoek na die finansiële posisie van die veroordeelde ingestel te word (Ferreira (1979: 640)). Daar is ook baie regspraak op die beginsel dat die boete in so 'n geval verband moet hou met die bronne en geldelike verdienste van die veroordeelde (R v Frans 1924 TPA 419, R v Nhlapo 1954(4) SA56T). Die Appélhof sal selfs 'n saak terugverwys vir 'n ondersoek na die beskuldigde se middele en 'n volkome herooring van die vonnis daarna (S v Sithole 1979(2) SA67(A)).

Daar is geen ondersoek na die finansiële posisie van 'n beskuldigde wat die betaling van 'n skulderkenningsboete voorafgaan nie weens die groot getalle-omvang van sulke betalings. Dit is 'n afwyking van gevestigde regsbeginsels.

13.2.5.4 Vaststelling van boetelys ingevolge artikel 57(5)SPW

Ingevolge artikel 57(5)SPW en artikel 341(5)SPW maak die landdros van die distrik 'n voorafvastelling van die boete vir 'n oortreding waarop 'n skulderkennings- of afkoopboete betaal mag word. Die vredesbeampte wat 'n kennisgewing om in die hof te verskyn of 'n kennisgewing ingevolge artikel 341SPW met 'n afkoopboete uitreik, bring 'n skulderkennings- of 'n afkoopboete ooreenkomstig die landdros se bepaling op die kennisgewing aan. Die vredesbeampte het gewoonlik 'n lys met oortredings en boetes.

Dit is dus duidelik dat daar hoegenaamd nie voldoen kan word aan die vereistes wat die oplê van 'n vonnis en die bepaling van 'n boetestraf vereis soos pas bespreek is nie.

Daar kan egter ook nie aan al daardie vereistes voldoen word nie aangesien dit hofverskynings sal noodsaak. Die getalle-omvang van sake waarby die relevante kennisgewings betrokke is, maak hofverskynings onmoontlik en die uitreiking van die betrokke kennisgewings is daarom ingestel.

Die standaardboetelys is dus 'n afwyking van die geykte vonnisopleggingsbeginsels juis om vir die betrokke kennisgewing- en skulderkenning/afkoopboeteprosedures voorsiening te maak vanweë die groot getalle daarby betrokke.

Geykte boetes druis in teen al die vonnisopleggingsbeginsels.

13.2.5.5 Betaling van skulderkenningsboete word later 'n skuldigbevinding en vonnis geag

Ingevolge artikel 57(6)SPW word die betaling van 'n skulderkenningsboete deur die klerk van die hof in 'n register vir erkenning van skuld ingeskryf *"waarop die betrokke beskuldigde, behoudens die bepalinge van subartikel (7), geag word deur die hof ten opsigte van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonnissen te gewees het"*.

Daar is weer eens geen moontlikheid om vonnisopleggingsbeginsels toe te pas by die vonnis ingevolge artikel 57(6)SPW nie. Voorts het ons hier te make met 'n aksie deur die klerk van die hof, die inskryf van die betaling in die register, waarop 'n skuldigbevinding en vonnis geag gevel te gewees het. Weer eens het die getalle-omvang van sulke betalings spesiale maatreëls vereis en wel in so 'n mate dat die klerk van die hof 'n quasi-regspreekende funksionaris word maar sonder die toepassing van vonnisopleggingsbeginsels.

'n Beskuldigde word dus in sy afwesigheid skuldig en gevonnissen geag, óf hy self die skulderkenningsboete betaal het, en

of iemand anders dit met of sonder sy toestemming en selfs dalk teen sy wil betaal het. Dit is duidelik 'n afwyking van verskeie geëgte regsbeginsele bloot om die hantering van 'n groot getalle-omvang van vervolgings moontlik te maak.

13.2.6 Unieke hersieningsbevoegdheid van landdros oor sekere skuldigbevindinge en vonnisse

Die hersieningsbevoegdheid van die landdros ten opsigte van 'n skuldigbevinding en vonnis ingevolge artikel 57(6)SPW aan die landdroshof is 'n unieke bevoegdheid wat nie strook met die tradisionele uitgangspunt dat dit 'n funksie van die Hooggeregshof is nie.

13.2.6.1 Beginsele rakende die hersiening van strafregtelike verrigtinge

"Hersiening van strafregtelike verrigtinge voor laer hof deur hof hof is die mees basiese vorm van naverhoorkontrole wat in die Suid-Afrikaanse strafprosesreg bestaan" (Snyman en Morkel (1988: 518)). Die Hooggeregshofwet, 1959, Wet No 59 van 1959, (artikels 19 en 24) ken aan die Hooggeregshof die bevoegdheid toe om die verrigtinge van alle laerhofe binne sy regsgebied te hersien en dit sluit meriete vir uitspraak sowel as vonnis in. Voorts bestaan daar 'n outomatiese hersieningsprosedure van sekere strafregtelike verrigtinge en veral vonnisse (artikel 302 SPW), spesiale voorlegging van verrigtinge vir hersiening (artikel 304(4) SPW) en ander hersieningsbevoegdhede wat nie nou ter sprake is nie. Die Hooggeregshof beskik ook oor 'n inherente (of gemene regtelike) hersieningsbevoegdheid *"wat onder andere berus op die beginsel dat die hof alles mag doen wat hom nie uitdruklik verbied word nie"* (Snyman en Morkel (1988: 518), sien ook Du Toit (1981: 419)). *"Die doel van hersiening is die naverhoorkontrole van die prosessuele aspekte van verrigtinge om die verrigtinge voor die laerhof na te gaan en te let op enige onreëlmatighede met*

betrekking daarop en toe te sien dat reg en geregtigheid teenoor beide die beskuldigde en die staat geskied het" (Snyman en Morkel (1988: 518) en verwysings aldaar aangehaal).

13.2.6.2 Hersiening van artikel 56(6)SPW-skuldigbevinding en vonnis van landdroshof deur landdros

Deur artikel 57(7)SPW is die ongewone stap gedoen om aan die laerhof 'n beperkte hersieningsbevoegdheid ten opsigte van sy eie skuldigbevinding en vonnis te gee. 'n Betaling van 'n skulderkenningsboete ingevolge artikel 57(6)SPW word deur die klerk van die hof in die register vir skulderkenningsboetes geskryf waarop dit geag word 'n skuldigbevinding en vonnis te wees. Ingevolge artikel 57(7)SPW gaan die landdros daardie skuldigbevinding en vonnis daarna na om te verseker dat dit *"ooreenkomstig die reg"* geskied het, dat die vonnis ooreenkomstig die standaardboetelys vir die distrik is of dat die vonnis nie ontoereikend is in 'n geval waar 'n standaardboete nie vooraf op die lys bepaal is nie.

Ooreenkomstig artikel 57(7)SPW kan die landdros die skuldigbevinding of vonnis in vier gevalle hersien naamlik (a) indien hy meen dat die skuldigbevinding of vonnis nie ooreenkomstig die reg geskied het nie, kan hy die skuldigbevinding en vonnis ter syde stel en gelas dat die beskuldigde op die gewone wyse vervolg word. Hiemstra (1987: 137) is van oordeel dat die tersydestelling van die skuldigbevinding ook finaal mag wees wanneer daar daarna nie meer 'n vervolging kan wees nie; (b) indien die vonnis nie ooreenkomstig die vasgestelde boetelys vir die distrik ingevolge artikel 57(5)SPW is nie, kan hy die skuldigbevinding en vonnis ter syde stel en gelas dat die beskuldigde op die gewone wyse vervolg word; (c) indien die vonnis hoër is as die vasstelling kragtens artikel 57(5)SPW, kan die landdros gelas dat die verskil aan die veroordeelde terugbetaal word - dus 'n vermindering of verlaging van die

vonnis; en (d) indien daar geen vasstelling bestaan nie en die landdros meen dat die vonnis ontoereikend is, kan hy die skuldigbevinding en vonnis ter syde stel en 'n verhoor gelas soos in (a) bespreek is.

Die hersieningsbevoegdheid van die landdros ten opsigte van die quasi-"skuldigbevinding en vonnis" deur die klerk van die hof is eweneens 'n nuwe en unieke beginsel om die werkslas van die groot getalle-omvang wat skulderkenningsboetes andersins sou kon veroorsaak, hanteerbaar te maak maar steeds goeie beheer oor die betalings te verseker.

13.2.6.3 Vorige veroordelings by artikels 57(6)SPW-skuldigbevinding en vonnis

Vorige veroordelings word nie by betalings van skulderkenningsboetes in ag geneem nie een geen voorsiening is in die SPW gemaak om vorige veroordelings in hierdie geval te bewys nie (kyk ook Hoofstuk 11.2.4.2(e)). Ferreira (1979: 155-156), Snyman en Morkel (1988: 81) en Hiemstra (1987: 137-138) swyg oor die bewysbaarheid of effek van vorige veroordelings by die betalings van skulderkenningsboetes. Ook die betekenis van die woorde "*nie ooreenkomstig die reg geskied het nie*", word min of gladnie uitgelê nie. In R v Mbokazi, 1958(3) SA742(N) op 743 beslis Regter-president Broome dat "*if an accused person signs and admission of guilt in respect of a statement which does not disclose an offence, no conviction resulting therefrom can be a valid conviction*". Snyman en Morkel (1988: 81) haal hierdie beslissing aan as 'n voorbeeld van 'n geval wat nie ooreenkomstig die reg geskied het nie.

Die howe het egter al verskeie gevalle beslis waar nuwe feite onder die aandag van die landdros gekom het nadat hy die skuldigbevindinge en vonnisse nagegaan het. Volgens daardie beslissings wil dit blyk dat daar tog ruimte kan wees vir die staat om die bewys van vorige veroordelings

voor te lê voor 'n skulderkenningsboete in die register ingeskryf is en voor die landdros die skuldigbevinding en vonnis nagegaan het ten einde tersydestelling van die skuldigbevinding en vonnis te verkry. Die betrokke beslissings word vervolgens nagegaan.

13.2.6.4 Nuwe feite/gebeure nadat die landdros die skuldigbevinding en vonnis op 'n skulderkenningsboete nagegaan het

Volgens die Kaapse hof kan nóg die staatsaanklaer nóg die prokureur-generaal of niemand namens hom 'n skulderkenningsboete verminder nadat 'n skulderkenningsboete betaal is en dit deur die klerk van die hof in die register van skulderkenningsboetes ingeskryf is nie, en dus 'n skuldigbevinding en vonnis geword het nie (S v Luyt 1982(4) SA359(K) op 362). Dit wil dus voorkom dat, indien die staat vorige veroordelings wil bewys, die vorige veroordelings voorgelê kan word voordat die betaling van die skulderkenningsboete deur die klerk van die hof in die register ingeskryf is en nie daarna nie.

Wat gebeur egter in die geval van nuwe feite/gebeure nadat die skulderkenningsboetes deur die klerk van die hof ingeskryf en die landdros die skuldigbevinding en vonnis nagegaan het?

In S v Smith 1985(2) SA152(T) het die staatsaanklaer die aanklag teen die beskuldigde teruggetrek nadat die beskuldigde die skulderkenningsboete betaal het, dit in die register ingeskryf is en die landdros die skuldigbevinding en vonnis nagegaan het. Die terugtrekking het later onder die aandag van die landdros gekom en die landdros het homself as *functus officio* beskou en die saak op hersiening na die Hooggeregshof verwys. Die Hooggeregshof beslis dat dit "*... druis ... in teen oorwegings van geregtigheid en billikheid van optrede tussen die Staat en 'n landsburger as 'n Hof op die feite van hierdie saak nie op hersiening*

die skuldigbevinding en vonnis sou kon ophef nie". Die hof pas dus breë regverdigheidsgronde toe.

Die Natalse afdeling van die Hooggeregshof het egter beslis dat 'n landdros, nadat hy 'n skuldigbevinding en vonnis ooreenkomstig artikel 57(7)SPW nagegaan het, nie functus officio is nie en self die saak kan heropen in die lig van nuwe feite (S v Mahabeer 1980(4) SA419(N), bevestig in S v Shange 1983(4) SA46(N) met drie regters). In S v Shange het die beskuldigde die skulderkenningsboete betaal, is dit deur die klerk van die hof in die skulderkenningsregister geskryf en het die landdros die skuldigbevinding en vonnis nagegaan. Die beskuldigde het daarna aan die landdros 'n verklaring met nuwe feite voorgelê. Die landdros het die saak op hersiening na die Hooggeregshof verwys. Die Natalse Afdeling het beslis dat dit nie vir die landdros nodig is om die stukke vir hersiening aan die Hooggeregshof voor te lê nie. Die woord "*stukke*" in artikel 57(7)SPW beteken al sodanige stukke wat aan die klerk van die hof voorgelê word, hetsy deur die polisiestasie, die plaaslike owerheid of die beskuldigde. Die bedoeling van die wetgewer was dat indien vertoë van 'n beskuldigde ontvang word nadat die landdros die dagvaarding nagegaan het, sodanige vertoë ook voor die landdros geplaas moet word. Die hof verwerp die teenoorgestelde sienings wat in ander beslissings gehuldig is en waarna aanstons gekyk sal word. Dit blyk dus in Natal moontlik te wees om ook vorige veroordelings voor te lê, al sou die landdros reeds die skuldigbevinding en vonnis nagegaan het.

Die beslissings wat in Natal verwerp is, is S v Hoema 1978(2) SA703(T), S v Marion 1981(1) SA1216(T), S v Mokhele 1981(4) SA956(NK) en S v Miller 1981(3) SA560(O) waar die Hof telkens bevind het dat die landdros functus officio was en die saak op hersiening deur die Hooggeregshof reggestel moet word indien nuwe feite/gebeure aan die lig sou kom.

Die beslissing van S v Louw 1982(4) SA556(K) is egter nie deur die Natalse Afdeling oorweeg nie terwyl al hierdie beslissings deur S v Hanekom 1984(4) SA108(T) in dieselfde trant opgevolg is. In S v Hanekom het die beskuldigde vertoë aan die Staatsaanklaer gerig oor 'n skulderkenningsboete van R50. Die vertoë het geslaag en die skulderkenningsboete is tot R30 verminder. Voordat die beskuldigde van die vertoëuitslag verneem het, het hy die boete van R50 betaal, is dit deur die klerk van die hof in die register ingeskryf en het die landdros die skuldigbevinding en vonnis nagegaan. Die beskuldigde het by die landdros aansoek gedoen vir die terugbetaling van R20. Die landdros was van mening dat hy functus officio was en het die stukke aan die hersieningshof voorgelê. Die hof beslis dat die onreëlmatigheid in so 'n geval geleë is in die betaling van die "verkeerde" bedrag deur die beskuldigde en dat die landdros dan die "verkeerde" bedrag "bekragtig" het. Die Hooggeregs-hof (Transvaal) bekragtig derhalwe die skuldigbevinding en vervang die vonnis met 'n boete van R30 met 'n bevel dat R20 aan die beskuldigde terugbetaal moes word. Dit blyk dus dat in Transvaal, die Kaap en die Vrystaat dit nie moontlik sou wees om vorige veroordelings voor te lê nadat die landdros die skuldigbevinding en vonnis nagegaan het nie, behalwe indien die aangeleentheid op hersiening geneem sou word. Natalse landdroshoue is dus gebonde aan S v Shange en die landdroshoue van die ander drie provinsies aan hulle eie presedente soos dit aangehaal is.

Opsommenderwyse kan dus gesê word dat dit nie duidelik is of vorige veroordelings wel teen 'n beskuldigde wat 'n skulderkenningsboete wil betaal, bewys kan word aldan nie aangesien dit nie duidelik is of dit as "ooreenkomstig die reg" beskou sal word dat 'n persoon 'n swaarder vonnis verdien nie. Indien dit wel voorgelê sou kon word, sal dit in Transvaal, die Kaap en die Vrystaat slegs voorgelê kan word voordat die landdros die "skuldigbevinding" en "vonnis" nagaan waarna 'n hersieningsbevel deur die Hooggeregshof

nodig sal wees terwyl in Natal dit voor en na die nagaan van die "skuldigbevinding" en "vonnis" voorgelê sal kan word. Hierdie onduidelikheid en teenstrydige interpretasies sal deur statutêre wysigings aan die SPW reggestel moet word (die regstelling word in die voorgestelde artikel 57(7)SPW vervat en word aanbeveel dat die landdros nie as functus officio geag moet word nie, ten einde die Hooggeregshof nie net 'n rubberstempel op versoek van 'n landdros te maak nie).

13.2.7 Skulderkenning sonder 'n daadwerklike erkenning van skuld

Artikel 309(4) van die herroepe Strafproseswet, No 56 van 1955, het bepaal dat 'n persoon wat 'n skulderkenningsboete wil betaal "*'n dokument waarin hy erken dat hy aan bedoelde misdryf skuldig is, onderteken en tesame met genoemde bedrag voor die datum waarop hy moet verskyn*" deponeer.

'n Daadwerklike skriftelike erkenning van skuld is dus vereis. Hierdie bepaling het in die praktyk egter tot groot probleme met groot werksomvang gelei deurdat die gedeponeerde bedrag (skulderkenningsboete) van 'n persoon wat versuim het om skriftelik skuld met sy handtekening te erken, aan hom teruggestuur moes word. So 'n persoon moes dan herdagvaar word met al die probleme van opsporing en betekening en selfs 'n herhaling van die hele kringloop waar die persoon dan weer die boetebedrag deponeer en weer eens sonder om skriftelik skuld deur die hantekening te erken. Dit is bekend dat hofpersoneel soms selfs so ver gegaan het as om 'n handtekening van erkenning van skuld op die stukke na te maak ten einde die betaling van die boete aanvaarbaar te maak.

Die probleme is in artikel 57SPW uitgeskakel deurdat 'n skriftelike erkenning van skuld nie meer vereis word nie. Die blote betaling van die skulderkenningsboete en die afgee van die prosesstuk is voldoende vir die klerk van die hof om dit te aanvaar en in die register van skulderkennings in te skryf waarop dit as 'n skuldigbevinding en vonnis geag word.

In die praktyk kan dit dus gebeur dat 'n boete byvoorbeeld deur beide die beskuldigde sowel as deur sy werkgever of iemand anders (soos die eglid van die beskuldigde) betaal word. Dit kan insgelyks gebeur dat die boete deur die werkgever of iemand anders (soos die eglid van die beskuldigde) betaal word en dat die beskuldigde op die verhoordatum by die hof opdaag om verhoor te word net om te vind dat hy reeds "*skuldig bevind en gevonniss geag*" word. (In Natal, soos gesien is, kan die hof waarskynlik ook so 'n geval self regstel maar in die ander drie provinsies sal die beskuldigde of die landdros die saak op hersiening moet neem om dit reg te stel soos in Hoofstuk 13.2.6.4 bespreek is).

Van groter belang is die feit dat 'n beskuldigde maklik later kan ontken dat hy 'n skulderkenningsboete betaal het, hoewel hy sal moet verduidelik waarom hy nie die saak op hersiening geneem het nie. Dit kan van groot belang by die toepassing van die nuwe Nasionale Vervoerbeleid word waar vorige veroordelings aan verkeersoortredings verrykende gevolge vir karweierkontrakteurs sal of kan inhou.

Vir die doeleindes van hierdie bespreking is dit egter belangrik om daarop te let dat die eise van die groot getalle-omvang van betalings van skulderkenningsboetes en probleme met die skriftelike erkenning van skuld aanpassings aan die SPW genoodsaak het waarby afgesien is van die belangrike vereiste dat 'n persoon skriftelik skuld moet erken alvorens hy na die betaling en aantekening van 'n boete skuldig bevind en gevonniss geag sal word. Hy erken nou sy skuld bloot deur die skulderkenningsboete te betaal - voorwaar 'n ingrypende aanpassing.

13.2.8 Skuldigbevinding en vonnis van 'n beskuldigde in 'n ander distrik as waar die oortreding gepleeg is

Gemeneregtelik is die vernaamste beginsel by terretoriale regsbevoegdheid of te wel jurisdiksie dat 'n misdaad beregbaar

is alleen deur die hof van die gebied waar dit gepleeg is (Hiemstra (1987: 254), Macleod v Attorney-general of NSW (1891) AC455).

Die landdros se jurisdiksie ten opsigte van gebied word hoofsaaklik gerêel deur artikel 90 van die Wet op Landdros-howe, No 32 van 1944. Daarvolgens *"kan iedereen wat beskuldig word van 'n misdryf binne 'n distrik of streekafdeling gepleeg, deur die hof van daardie distrik of streekafdeling, na gelang van die geval verhoor word"*. Hierdie bepaling word in 'n mate deur ander bepalings uitgebrei maar dit is nie nou ter sprake nie.

Artikel 57(1)SPW bepaal dan ook dat ook die skulderkenningsboete aan die klerk van die hof wat regsbevoegdheid het (of by 'n polisiestasie in die regsgebied van daardie hof of by 'n plaaslike bestuur wat in die dagvaarding of kennisgewing genoem word) betaal moet word.

'n Afwyking van die genoemde beginsel by territoriale jurisdiksie word gevind in artikel 55(3)SPW waarvolgens 'n beskuldigde, indien dit toelaatbaar was dat hy ingevolge artikel 57 SPW 'n skulderkenningsboete kon betaal het sonder om die hof te verskyn, in die distrik waar hy in hegtenis geneem word, verhoor mag word vir die versuim om in die hof te verskyn op die dagvaarding of kennisgewing ingevolge artikel 56SPW al het die versuim op 'n ander landdroshof betrekking.

Indien hy na die datum waarop hy in die ander hof moes verskyn het, sy skulderkenningsboete betaal, kan hy verhoor word in die hof van die distrik waar hy in hegtenis geneem word weens sy versuim om te verskyn het in die ander hof. Die hof waarin hy verhoor word, is dus gewoonlik die hof binne wie se regsgebied hy woonagtig is en nie waar hy oorspronklik *"aangekeer"* is en moes verskyn het nie.

"Hierdie bepaling is bestem om die gedagvaarde wat ver van sy woonplek 'n geringe misdryf begaan het (bv. iemand wat op reis was en 'n verkeersoortreding in 'n ander landdrosdistrik as dié waar hy woon, begaan het) tegemoet te kom" (Snyman en Morkel (1988: 115) eie beklemtoning). Volgens Hiemstra (1987: 130) sal dit *"in die praktyk gewoonlik iemand wees wat op reis was en 'n verkeersoortreding begaan het"* en uiteraard daarvoor vervolg is. 'n Persoon wat dus in Kaapstad moes verskyn het en in sy tuisdorp, Messina, vir die versuim in hegtenis geneem word, kan dus in Messina vir sy versuim verhoor word. (Die verhoor bestaan uit 'n summiere ondersoek na die versuim.)

Dit was dus nodig om weens veral die eise van die verkeersreg en die groot getalle-omvang van verkeersake, 'n afwyking van die vernaamste gemeneregtelike beginsel by territoriale jurisdiksie dat 'n misdaad beregbaar is alleen deur die hof waar dit gepleeg is, toe te laat.

13.2.9 Geldige betekening van 'n dagvaarding op 'n substituuypersoon

Artikel 54(2)(a)SPW bepaal dat 'n dagvaarding aan die beskuldigde persoonlike beteken moet word, of indien hy nie gevind kan word nie, aan 'n persoon oor die ouderdom van sestien jaar wat woon of werk by die woon-, werks-, of besigheidsplek van die beskuldigde en te sodanige plek.

Volgens Ferreira (1979: 118) moet daar minstens 'n mate van moeite gedoen word om die beskuldigde te vind. Dit word aan die hand gedoen dat dit nodig is om die dagvaarding aan die beskuldigde persoonlik te beteken maar dat juis die eise van vele sake die verslapping genoodsaak het naamlik dat 'n dagvaarding ook op 'n substituuypersoon beteken kan word soos genoem is. Die ratio is stilswygend dog duidelik dat so 'n persoon die dagvaarding aan die beskuldigde sal besorg, te wel betyds sal besorg sodat hy ingevolge artikel 54(3) *"in besit daarvan is minstens veertien dae ... voor die datum wat vir*

die verhoor bepaal is". Die alternatief sou wees om die beskuldigde in persoon te arresteer. By arrestasie is daar geen sprake van 'n substituutpersoon wat namens die beskuldigde gearresteer kan word nie. Maar inhegtenisneming van die beskuldigde is slegs aanvaarbaar indien dit die enigste metode is om te verseker dat die beskuldigde by sy verhoor teenwoordig sal wees (Snyman en Morkel (1988: 119)). So verklaar die hof in *Tsose v Minister of Justice* 1951(3) SA 10(A) op 17 "... *there is no rule of law that requires the milder method of bringing a person into court to be used whenever it would be equally effective....*" Dit moet egter "... *not be understood as conveying the approval of the use of arrest where there is no urgency and the person to be charged has a fixed and known address; in such cases it is generally desirable that a summons should be used*". Die alternatief is dus die betekening van 'n dagvaarding aan die beskuldigde persoonlik. Die aanvaarding van enige substituutpersoon volgens artikel 54(2)(a)SPW is dus 'n verslapping van die beginsel in belang van doelmatigheid weens die eise van die tyd, veral om die groot werkslading wat die baie dagvaardings te weeg bring, te verlig. Andersins sou die beskuldigde persoonlik gesoek moet word totdat hy gevind word.

13.2.10 Die afkoopboeteprosedure ingevolge artikel 341SPW

13.2.10.1 Die afkoop van misdrywe

Die afkoop (Engels: "*compounding*") van 'n misdryf is 'n misdaad: "*Compounding consists in unlawfully and intentionally agreeing for reward not to prosecute a crime which is punishable otherwise than by fine only*" (Milton (1982: 169)).

Die afkoop van 'n misdaad in die Romeinsereg was 'n misdaad maar in die Romeins Hollandsereg word dit nie meer as 'n misdaad geïdentifiseer nie (Milton (1982: 166)). Dit was egter 'n misdaad in die Engelsereg tot 1967 (Milton (1982: 166-167)).

In R v Thomas (1883) 1 Buch, A.C. 205 word afkoop van 'n misdryf in die Suid-Afrikaanse presedent eieër as 'n misdaad deur Hoofregter de Villiers ingevoer as sou dit deur ons gemenerereg gesteun word. Die Engelse toepaslike misdade word daarna in ons presidenteleer toenemend ingevoer sodat dit 'n gevestigde tipe misdaad in die Republiek van Suid-Afrika geword het (Milton (1982: 168-169)) en verwysings daar aangehaal).

Volgens Hunt is die elemente van die misdaad (a) wedereg-
telikheid, (b) opset, (c) ooreenkoms om nie te vervolg nie,
(d) vergoeding en (e) 'n misdryf wat strafbaar is andersins
as net met 'n boete. (a) en (e) is by hierdie bespreking
van besondere belang en (e) word eerste bespreek. ((b),
(c) en (d) is voor die handliggend en vereis nie verdere
toeligting nie.) Volgens studiemateriaal van Luceum
Kollege is die afkoop van geringe misdrywe al "*gewettigde
omkoperij*" genoem maar dit is in die lig van die bogenoemde
waarskynlik onverantwoordbaar (Van Rooyen (1988: 11)).

13.2.10.2 Die bepaling van artikel 341SPW is strydig met die gemene-
reg

(a) "*Crime which is punishable otherwise than by fine
only*"

Alle verkeersoortredings in die padverkeerswetgewing
(ordonnansies en regulasies) is strafbaar met 'n boete
of gevangenisstraf of beide. Daar is geen oortreding
behalwe die versuim om 'n veiligheidsgordel te dra,
waar slegs die betaling van 'n boete as straf voorge-
skryf word nie.

Daar kan dus geen twyfel wees dat verkeersoortredings
onder kategorië resorteer waar die afkoop van 'n
verkeersoortreding 'n misdaad sou daarstel nie, in
welke verband korrupsie en afkoop van 'n misdryf baie
identies is.

(b) Wederegtelikheid

Slegs die bepalings van artikel 341SPW maak die afkoop of komposisie van verkeersoortredings (en die ander oortredings genoem in Bylae 3 van die Strafproseswet) toelaatbaar andersins sou dit as die toepaslike gemeneregtelike misdaad beskou moes word. Daar word immers duidelik aan al die elemente voldoen. Ferreira (1979: 156) is dus verkeerd waar hy skryf "*Anders as populêr aanvaar word, is hierdie artikel nie strydig met die gemenereg nie, wat wel afkoping van misdade strafbaar gestel het, maar nie as die voorgeskrewe straf slegs 'n boete was nie*" (eie onderstreping).

Milton (1982: 170) stem klaarblyk ook nie hieroor met Ferreira saam nie. Milton skryf dat "*the most important ground of exemption is the existence of special statutory authority for compounding in certain circumstances*". As beste voorbeeld haal hy artikel 341SPW. Ander voorbeelde is artikel 324 van die Handelskeepvaartwet, 1951 (No 57 van 1951), artikel 111 van die Poskantoorwet, 1958 (no 44 van 1958), en artikel 91 van die Handels- en Aksynswet, 1964 (No 91 van 1964). Uit wat hier en in paragraaf (a) gesê is, wil dit voorkom asof die artikel 341SPW-prosedure niks anders as die misdaad van afkoop van 'n misdryf sou gewees het as dit nie deur wetgewing gemagtig sou gewees het nie.

(c) Legaliteitsbeswaar teen die artikel 341-prosedure

Die artikel 341-prosedure is nie net strydig met die gemeneregtelike beginsels van die Republiek se straf- en strafprosesreg nie. Dit is ook 'n onverdedigbare prosedure uit die oogpunt van 'n konstruksie van statutêre afpersing:

- (1) 'n Oortreder wat 'n kennisgewing ingevolge artikel 341 ontvang, het die keuse om die boete te betaal en dan word dit nie as 'n vorige veroordeling teen hom gereken nie.
- (2) Indien die oortreder wag op 'n dagvaarding en dan 'n skulderkenningsboete betaal, word dit as 'n vorige veroordeling teen hom beskou.
- (3) Indien die oortreder werklik onskuldig is of voel en hy wag op die dagvaarding om die saak in die hof te betwis, loop hy gevaar om skuldig bevind en gevonniss te word, wat later as 'n vorige veroordeling teen hom gehou kan word.
- (4) Die onskuldige persoon vir wie dit van groot belang is om nie 'n veroordeling teen sy naam aangeteken te kry nie, word gedwing om liewer die afkoopboete te betaal as om die risiko onder (3) te loop.

Die artikel 341SPW-prosedure is uit oogpunt van statutêre afpersing asook die feit dat die afkoop of komposisie van sekere misdrywe strydig is met ons gemenerereg soos dit sedert 1883 in ons presedenteleer weergegee word, geheel en al onaanvaarbaar. Die wetgewer, behoort dus die artikel 341-afkoopprosedure te heroorweeg vir die vervanging daarvan met 'n meer regverdigbare prosedure.

13.2.11 Samevatting van die evaluering van sekere bestaande vervolgingsprosedures

Hierdie deel van hierdie Hoofstuk (Hoofstuk 13.2) illustreer die stappe wat geneem is om die prosedure van dagvaarding aan te pas ten einde dit diensbaar by groot getalle sake te hou. Dit bespreek ook rasionaliserende afwykings van gevestigde beginsels om die prosesse diensbaar te hou of diensbaar te maak. Die stappe en rasionaliserende afwykings word as volg saamgevat:

- (a) Die kennisgewing om in die hof te verskyn, uitgereik deur 'n vredesbeampte op die plek en nie deur 'n klerk van die hof by die hof nie sonder 'n beslissing van die aanklaer om te vervolg, is ingestel.
- (b) 'n Nie-substantiewe misdryf met 'n boete is geskep vir die nie-verskyning in die hof nadat 'n persoon gedagvaar is en dit kon nie as 'n vorige veroordeling geld indien 'n oortreder daarvan 'n boete opgelê is nie.
- (c) Die nie-substantiewe misdryf van versuim om in die hof te verskyn, is deur die SPW in 1977 omskep in 'n substantiewe misdryf waaraan 'n persoon na 'n summiere ondersoek gevonniss kon word en dit kan as 'n vorige veroordeling teen die oortreder gehou kan word.
- (d) Die summiere ondersoek deur die hof na die misdryf minagting van die hof in facie curiae is uitgebrei na minagting van die hof ex facie curiae in gevalle van versuim om in die hof te verskyn in plaas van 'n formele aanklagstelling en vervolging.
- (e) Die fundamentele beginsel dat 'n beskuldigde by sy verhoor teenwoordig moet wees, is afgeskaf in gevalle waar die beskuldigde op 'n dagvaarding en kennisgewing om in die hof te verskyn, skuld skriftelik onder sy handtekening erken het en 'n bedrag by die klerk van die hof gedeponeer het waarop die beskuldigde in sy afwesigheid by die inskrywing van die erkenning van skuld in 'n register as skuldig bevind geag is. Voorts is die beskuldigde in sy afwesigheid gevonniss en is sy deposito in sy afwesigheid aangewend vir die voldoening van die vonnis. Die maatreëls het die aksies baie vaartbelyn gemaak maar steeds baie werk vir die landdros ingehou.
- (f) Die maatreël genoem in (e) is aangepas deur die afskaffing van die vereiste dat skuld skriftelik onder handtekening erken moes word en die vervanging daarvan deur die erkenning van skuld bloot deur 'n betaling van die skulderkenningsboete, selfs al word die boete deur iemand ander namens die beskuldigde betaal.

- (g) Die maatreël genoem in (e) is verder aangepas deur die beskuldigde na 'n erkenning van skuld deur 'n betaling van die skulderkenningsboete (deur hom of namens hom) nie net in sy afwesigheid skuldig bevind te ag nie, maar ook in sy afwesigheid gevonnisd te ag in plaas van deur hom in sy afwesigheid deur die landdros te laat vonnis.
- (h) Die maatreël genoem in (e) is verder aangepas deur die deponering van 'n bedrag wat later as die boete by die vonnis aangewend kon word, te vervang met 'n betaling van 'n skulderkenningsboete wat direk vir die vonnisvoldoening aangewend word - intendeel, die betaling van die boete geskied selfs voordat die persoon as gevonnisd geag word.
- (i) 'n Quasi-regspreekende funksie van die klerk van die hof waardeur 'n inskrywing in die strafsakeboek van 'n skriftelike erkenning van skuld as 'n skuldigbevinding te ag, is ingestel.
- (j) Die quasi-regspreekende funksie van die klerk van die hof is later aangepas en uitgebrei deur die inskrywing van die betaling van 'n skulderkenningsboete 'n skuldigbevinding en vonnis te ag en weg te doen met die aantekening van 'n skriftelike erkenning van skuld. Die klerk van die hof het daardeur 'n volle regspreekende funksionaris van die hof op hierdie terrein geword.
- (k) Die landdros het die reg gekry om in gevalle genoem in (i) te weier om 'n skuldigbevindende oortreder te vonnis en te verwys vir 'n gewone vervolging.
- (l) Die voorafvasstelling van 'n standaardboete deur die landdros van 'n distrik vir alle beskuldigdes van 'n oortreding word deur die SPW in stryd met alle vonnisopleggingsbeginsels gemagtig.
- (m) Die klerk van die hof wat as quasi-regspreekende funksionaris 'n erkenning van skuld deur 'n betaling van 'n skulderkenningsboete in 'n register inskryf met die gevolg dat die beskuldigde skuldig bevind en gevonnisd geag word, pas geen vonnisopleggingsbeginsels toe nie en gaan ook nie eens na of die vonnis in ooreenstemming met die landdros se voorafvasstelling is nie.

- (n) Die maatreël in (k) is vervang met 'n omskrewe hersieningsbevoegdheid van 'n skuldigbevinding en vonnis waarna in (j) verwys word en daardeur is afgewyk van die gevestigde beginsels dat net 'n hoërhof die skuldigbevinding of vonnis van 'n laerhof mag hersien.
- (o) Vorige veroordelings word nie by 'n skuldigbevinding en vonnis genoem in (j) in ag geneem nie, geen uitdruklike voorsiening is in die SPW gemaak om dit in ag te neem nie en twyfel bestaan of dit in ag geneem sou kon word of, indien wel, kan verskillende gevolge daaraan gegee word in Natal teenoor die ander drie provinsies van die Republiek van Suid-Afrika.
- (p) In Natal word 'n landdros nie functus officio geag nadat hy die skuldigbevinding en vonnis genoem in (j) nagegaan het nie terwyl in die ander provinsies hy wel aldus geag word.
- (q) Die baie belangrike gemene-regtelike beginsel by territoriale jurisdiksie dat 'n misdaad beregbaar is alleen deur die hof van die gebied waar dit gepleeg is, is gewysig. 'n Summiere ondersoek na die oortreding van versuim om op 'n dagvaarding of kennisgewing in 'n bepaalde hof te verskyn, mag in die hof van 'n ander distrik uitgevoer word naamlik in die hof van die distrik waar die oortreder op 'n lasbrief vir inhegtenisneming vir daardie versuim in hegtenis geneem word. Dit word algemeen aanvaar dat die versuim om te verskyn meestal slaan op 'n vervolging vir 'n verkeersoortreding.
- (r) Die vereiste dat 'n dagvaarding op die beskuldigde persoonlik beteken moet word, is verslap deur toe te laat dat dit beteken mag word op 'n substituuypersoon by die woon-, werks, of besigheidsplek van die beskuldigde.
- (s) Die onverdedigbare prosedure waarvolgens sekere "geringe" misdrywe, hoofsaaklik verkeersoortredings, afgekoop kan word, is ingestel en boetes aldus betaal kan nie as vorige veroordelings tel nie. Die prosedure is vergelykbaar met statutêre afpersing en behoort geheel en al vervang te word.

Dit is dus duidelik dat die eise van die hantering van veral die "geringer" tipes oortredings met 'n groot getalle-omvang die tref van eiesoortige maatreëls wat voortdurend aangepas is, genoodsaak het. Sulke maatreëls was dikwels in stryd en selfs fel in stryd met gevestigde regsbeginnels. Teen hierdie agtergrond kan daar nou oorgegaan word tot die juridiese beoordeling van die maatreëls wat in hierdie studie gemaak word.

13.3 BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT BEIDE DIE VOORGESTELDE DAGVAARDING EN ADMINISTRATIEWE BEREGTINGSPROSES RAAK

Aspekte wat biede die voorgestelde dagvaarding en administratiewe beregtingsprosesse raak, sal vervolgens juridies beoordeel word. Dit sal opgevolg word met 'n bespreking waar die twee prosesse afsonderlik in Hoofstukke 13.4 en 13.5, waar die raakvlakke tussen die twee prosesse grootliks wegval, beoordeel word.

13.3.1 Die audi alteram partem-reël

NOTA: Die algemene beginsels van hierdie reël en die toepassing daarvan op al die aanbevole maatreëls word in hierdie Hoofstuk 13.3.1 bespreek. Die toepassing van die reël op slegs die voorstelle rakende die onmiddellike dagvaarding word in Hoofstuk 13.4.1 voortgesit. Hoofstukke 13.3.1. en 13.4.1 behoort dus saamgelees te word.

13.3.1.1 Inleiding: Die aard en belang van natuurlike geregtigheid

Die audi alteram partem-reël (luister ook na die saak van die ander kant af), saam met die nemo iudex in propria causa-reël (niemand mag regter in sy eie saak of verhoor wees nie) stel die twee fondamentstene daar vir wat algemeen bekend staan as die beginsel van natuurlike geregtigheid wat deel is van die natuurreg. Die beginsels is erken in ou Egipte en Griekeland, en in Germaanse en Afrika-tradisies.

Dit is deel van die Romeinse-, Engelse-, en Romeins-Hollandse reg. Die beginsel van natuurlike geregtigheid vereis 'n regverdige en onbevooroordeelde verhoor of aanhoring, wat amper universeel erken word (Baxter (1984: 536-538)).

"That no man is to be judged unheard was a precept known to the Greeks, inscribed in ancient times upon images in places where justice was administered, proclaimed in Seneca's Medea, enshrined in the Scriptures, mentioned by St Augustine, embodied in Germanic as well as African proverbes, ascribed in the Year Books to the Law of Nature, asserted by Coke to be a principle of devine justice and traced by an eighteenth century Judge to the events in the Garden of Eden" (De Smith (1980: 157-8)). Die "eighteenth century Judge" was Fortescue R wat in R v Chancellor, Masters and Scholars of the University of Cambridge (1723) 1 STR 557 op 567 gesê het dat "... [T]he objection for want of notice can never got over. The laws of God and man both give the party an opportunity to make his defence, if he has any. I remember to have it heard by a very learned man upon such an occasion that even God Himself did not pass sentence upon Adam before he was called upon to make his defence." (Aangehaal in argument in Attorney-General, Eastern Cape v Blom and Others 1988(4) SA 645(A) op 651, Wright v Kroonstad Municipality 1916 OPA 257 op 260 en Taitz (1982: 254)) Corbett AR verwys na die "ancient origins" van die audi alteram partem-reël met 'n aanhaling van Johannes 7:51 uit die Bybel waar Nikodemus sy mede-Fariseërs aanspreek met die woorde "volgens ons Wet kan ons mos nie somaar iemand veroordeel sonder om eers sy kant van die saak te hoor en vas te stel wat hy doen nie" (1983-Vertaling).

Wessels AR verwys na die audi alteram partem-reël in Builders Ltd v Union Government 1928 AA 46 op 58 as "the principle of natural justice common to all systems of jurisprudence". Tindall WnHR verwys na die beginsels van natuurlike geregtigheid as "those fundamental principles of of fairness which underlie or ought to underlie every

civilised system of law." (Minister of the Interior and Others v Bechler and Others 1948(3) SA 409(A) op 451).

Coetzee J in Momoniat & Naidoo v Minister of Law and Order 1986(2) SA 264 WPA op 277 spreek hom as volg uit: "Een van die vertroeteldste fondamentstene van ons Regstaat is die uitgebreide leerstuk wat, kortweg, bekend staan as die *audi alteram partem*. Trouens, dis een van die vernaamste verskille tussen ons Staat en 'n Gesagstaat waar die persoonlike vryheid en goed van landsburgers aangetas kan word sonder teenspraak en sonder om hulle ooit 'n geleentheid te bied om hul daarteen te verset of selfs om tersaaklike feite te eniger tyd wat moontlik verskonend kan werk net onder die aandag van die gesagsbeoefenaar te bring. 'n Rots in hierdie fondament is die onvervreembare reg van die Hof om, jaloers, toe te sien dat hierdie leerstuk, as deel van die landsreg, deurentyd toegepas word. Selfs te midde van die klipgooiery, vure, bomme en doodslag in die huidige noodtoestand waar die Staatspresident in bevel staan, beklee met uitsonderlike en verregaande magte, om dit die hoof te bied, is dit veral ons plig om te verseker dat hierdie kind nie saam met die badwater weggegooi word nie."

Die reëls van natuurlike geregtigheid dra selfs meer gewig as die meriete van 'n saak en indien "*the principles of natural justice are violated in respect of any decision, it is, indeed, immaterial whether the same decision would have been arrived at in the absence of the departure from the essential principles of justice. The decision must be declared to be no decision*" (General Medical Council v Spackman (1943) AC627 op 644-645, 'n Engelse beslissing per Lord Wright). Die howe onderskei dus in bykans alle gevalle tussen die meriete van 'n saak en die proses wat lei tot die beslissing en die meriete kan nie 'n verbreking van die genoemde proses regverdig nie.

13.3.1.2 Die belang van die audi alteram partem-reël by hierdie studie

In Hoofstuk 13.3.1.4 word gewys op die twee elemente van die audi alteram partem-reël naamlik kennis van beoogde aksie enersyds en, andersyds, behoorlike geleentheid om gehoor te word. Die voorgestelde maatreëls bevat aspekte rakende die aanteken van bepaalde nadelige feite op 'n inligtingstelsel, die latere gebruik van daardie feite teen 'n persoon in byvoorbeeld die vorm van vorige veroordelings of die weerhouding van bepaalde lisensies of dokumentasie solank as wat sekere prosesse nie uitgevoer kan word nie of boetes nie betaal is nie, die afdwinging van parkeertipe oortredings teen die geregistreerde eienaar van 'n voertuig (hetsy hy die betrokke oortredings gepleeg het aldan nie), uitspraak by verstek, uitspraak en vonnis by verstek, of vonnis by verstek, ensovoorts.

Die audi alteram partem-reël is sekerlik die belangrikste kriterium waaraan al hierdie voorgestelde maatreëls beoordeel moet word. Die voorgestelde maatreëls sal onregverdigbaar wees indien daar nie aan die vereistes van die audi alteram partem-reël voldoen sou word nie. Voldoening, aan die ander kant, sal die voorgestelde maatreëls meer aanvaarbaar maak en besware daarteen in 'n groot mate neutraliseer.

Daar sal in Hoofstuk 13.3.1 na die audi alteram partem-reël in die algemeen gekyk word en in Hoofstuk 13.4.1 na die omstandighede waar aan die reël voldoen is maar daar nie van die geleentheid om gehoor te word, gebruik gemaak word nie, en die gevolglike verbeuring van die voordele van die reël.

13.3.1.3 Die audi alteram partem-reël in die strafprosesreg teenoor die administratiefreg

"Die handhawing van die audi alteram partem-reël is so 'n ingeburgerde en erkende reël van strafverhore dat dit nouliks hier genoem hoef te word. Geen beslissing wat

enigsins belangrik is, hetsy oor die meriete of mbt die prosedure behoort te geskied tensy albei partye die geleentheid gegee is om hulle onderskeie sienings aan die hof te stel nie." (Snyman en Morke1 (1988:266)).

"Certainly before the ordinary courts, criminal or civil, no person in South Africa may be condemned unheard." (Taitz (1982: 255)).

Artikel 158SPW bepaal dan ook dat "[B]ehalwe waar hierdie Wet of 'n ander wet uitdruklik anders bepaal, vind alle strafregtelike verrigtinge in 'n hof in die aanwesigheid van die beskuldige plaas." Die omstandighede waar die beskuldigde nie teenwoordig is nie, word in Hoofstuk 13.2.3. bespreek. Nie net kan getuienis deur kruisondervraging getoets word nie (Artikel 166SPW), maar die beskuldigde kry ook sy kans om sy saak te stel en getuies te roep, ensovoorts.

Die bestaande maatreëls wat in artikel 57SPW vervat word, en die voorgestelde maatreëls is egter administratiefregtelik van aard. In die administratiefreg het staturêre owerhede *"the power to effect the lives and liberties of individuals irreparably"* (Taitz (1982: 255)). Volgens Taitz is dit dan ook in die administratiefreg waar die toepassing van die audi alteram partem-reël (dat 'n persoon wat deur 'n beslissing getref word, eers die kans moet hê om gehoor te word) nie so 'n eenvoudige saak is as wat dit in die gewone geregshoue is nie. *"What is meant by the phrase as far as judicial proceedings are concerned has been established with a fair degree of certainty. Unfortunately this cannot, however, be said to be true in the field of administrative law."* (Corder (1980: 157))

Dit is dus nodig om die toepassing van die audi alteram partem-reël in die administratiefreg te ontleed weens die feit dat die aanbevole maatreëls die administratiefreg betrek.

13.3.1.4 Die inhoud van die audi alteram partem-reël

Die betekenis van audi alteram partem kan vasgevat word in die snede "'n regverdige verhoor". Omdat die beginsel van natuurlike geregtigheid elasties is, *"they are subject to continual development and reformulation in the light of changing circumstances and needs.... This flexibility provides much scope for judicial creativity, and renders the application and scope of the principles of natural justice a significant barometer of the prevailing moods of judicial activism or restraint"* (Baxter (1984: 542)).

'n Regverdige verhoor ken aan 'n geaffekteerde persoon twee grondliggende regte waaraan voldoen moet word, toe, naamlik kennisgewing van beoogde aksie en behoorlike geleentheid om aangehoor te word. Daar sal nou kortliks na hierdie twee grondliggende regte gekyk word.

(a) Kennis van beoogde aksie

Behoorlike geleentheid om aangehoor te word, veronderstel uiteraard kennisgewing van aksie, en kennisgewing van aksie sluit in voldoende kennis, of soos Baxter (1984: 544) dit stel, *"adequate notice of the possibility that an administrative action may be taken against him"* (eie beklemtoning). So verklaar Trengove R in Adjunk-Minister van Landbou v Heatherdale Farms 1970(4) SA184(T) *"tensy die betrokke aldus ingelig word, sal sy reg om sy saak te stel en verhoë te rig futiel en feitelik waardeloos wees. So 'n persoon moet redelik tyd gegun word om sy verhoë te rig"*. In die Engelse beslissing Cooper v Wandsworth Board of Works (1863) 14 CB (NS) 180, 143 ER 414 het Cooper 'n gebou sonder die statutêre vereiste goedkeuring opgerig en die Raad die bouwerk afgebreek soos hy by wet gemagtig is om te doen, dog sonder kennisgewing aan Cooper. Die afbreek van die geboue was

onwettig omdat Cooper nie die geleentheid gehad het om sy versuim te verduidelik nie en die skade-eis van Cooper teen die Raad is toegestaan. Kennisgewing moet geskied, of die wet dit voorskryf of nie (Baxter (1984: 544)).

Waar 'n statutêre voorskrif kennisgewing vereis en dit nie gegee word nie, is die hof baie simpatiek om 'n verontregte so ver as moontlik tegemoet te kom. So het die Afdelingsraad in *Fredricks v Stellenbosch Divisional Council* 1977(3) SA 113(K) twee huise sonder die vereiste kennisgewing afgebreek. *Fredricks* het 'n aansoek gebring om 'n bevel vir die heropbou en herinbesitstelling van die eiendom, 'n uitsonderlike pleit wat normaalweg nie toegestaan word nie. Tog het die hof die aansoek onder die omstandighede toegestaan.

Die kennisgewing moet aandui waar en wanneer die ontvanger aangehoor sal word maar dit hoef hom nie uitdruklik te nooi om 'n voorlegging te maak nie (Baxter (1984: 545)).

(b) Behoorlike geleentheid om aangehoor te word

'n Behoorlike geleentheid om aangehoor te word, kan verskeie fasette behels soos;

- voldoende bekendmaking van die saak of aangeleentheid wat tot die aksie aanleiding gegee het (*Kadalie v Hemsworth* NO 1928 TPA 495);
- blootlegging van getuienis aldan nie (*Fernandez v South African Railways* 1926 AA 60); *Cassem v Oos-Kaapse Komitee van die Groepsgebiede-raad* 1959(3) SA 651(A));
- redelike tyd om voor te berei (*Heatherdale Farms (Pty) Ltd v Deputy Minister of Agriculture* 1980(3) SA 476(T));
- 'n persoonlike verskyning en mondelinge getuienis teenoor 'n skriftelike voorlegging (*Cassem-saak* (supra)).

- kruisverhoor van getuies, wat selde in administratiefregtelike verrigtinge toegelaat word (Cassem-saak (supra));
- regsverteenwoordiging, wat nie altyd 'n toelaatbare vereiste by persoonlike verskynings tydens administratiefregtelike verrigtinge is nie (Dabner v S A Railways and Harbours 1920 AA 583 op 598 waar Hoofregter Innes verklaar: *"No Roman-Dutch authority was quoted as establishing the right of legal representation before tribunals other than courts of law, and I know none"*); en
- die vraag of die beslissing in die openbaar moet geskied, wat by administratiefregtelike verrigtinge selde 'n vereiste is behalwe waar dit uitdruklik deur wetgewing voorgeskryf word.

Die reël by enige verhoor is dus dat beide kante of partye hulle sake moet kan stel. Die beskuldigde het in alle strafsake, en het elke party by elke siviele saak, die reg om aangehoor te word sodat hy sy kant van die saak kan stel (Adonis v Mketshane 14 CTR 507, Mdleleni v Mongeseleli (1892) 9SC 198, Ueckermann v Feinstein 1909 TS 913).

Regter Watermeyer haal Hoofregter Innes uit die Dabner-saak aan oor die plig van 'n tribunaal om alle partye die geleentheid te bied om aangehoor te word en getuienis en argumente aan te bied. Regter Watermeyer gaan dan voort: *"He was there referring not to courts of law but to tribunals dealing with disputes relating to administration or discipline but if that rule is applicable to Courts like that, which are not bound by rules of evidence, much more so is it applicable to a body like a magistrate's court which is bound by due rules of evidence"* (R v Daniels 1936 KPA 331 op 338).

Wat administratiefreglike verrigtinge betref, som Hoofregter Innes dit as volg in die Dabner-saak op p. 598 op: *"Tribunals specially created to deal with disputes relating to administration or discipline are not bound to follow the procedure of a court of law. Certain elementary principals, speaking generally, they must observe; they must hear the parties concerned; those parties must have due and proper opportunity of producing their evidence and stating their contentions, and the statutory duties imposed must be honestly and impartially discharged. These elementary principles must be regarded as embodied in the Act, and regulations running counter to them could not be upheld."*

Volgens Wiechers (1984: 237-243) behels die audi alteram partem-beginsel die volgende reëls:

- "(a) 'n Party by 'n administratiewe verhoor of ondersoek moet in die geleentheid gestel word om sy saak te stel as die verhoor of ondersoek lei tot die uitoefening van 'n diskresie waardeur daar miskien op die party se bestaande regte, voorregte en vryhede inbreuk gemaak word....
- (b) ... moontlik benadelende feite en oorwegings aan die persoon wat deur die administratiewe besluitneming geraak mag word, meegedeel moet word ten einde hom in staat te stel om hom teen sulke feite en oorwegings te verweer....
- (c) ... dat 'n administratiewe orgaan in die uitvoering van 'n diskresionêre bevoegdheid redes vir sy besluit moet gee....
- (d) ... dat die administratiewe orgaan ... vry moet wees van vooroordeel". (Wiechers verklaar dat (c) selde in die praktyk toepassing vind.)

Hierdie aangeleenthede het al herhaaldelik in ons hof ter sprake gekom. So verklaar Wessels AP in *Builders Limited v Union Government* 1928 AA 46 op 61 dat "*The party can of course only correct or contradict statements prejudicial to his view if he is informed of the facts of the case he is to meet.*" Tindall WnHR, wat dikwels uitsprake oor die audi alteram partem-reël gelewer het, verklaar weer in *Minister of the Interior v Bechler and Others* 1948(3) SA 409(A) op 451 "*generally speaking a person liable to be affected by such decision ought to be informed of the substance of prejudicial allegations against him*".

In *South African Defence and Aid Fund and Another v Minister of Justice* 1967(1) SA 263 (A) op 274 verklaar Botha AR "*The principles of natural justice would not be satisfied by merely affording the organisation concerned an opportunity to be heard ... without disclosing to it the substance of any prejudicial allegations of fact against it. In the absence of such disclosure any hearing afforded the organisation concerned ... would be more or less valueless.*" Henochsberg R wys egter op die beperking van so 'n stelling in *Salikan and Another v Minister of Health and Others* 1958(1) SA 784(D) op 802. "*The maxim does not, however, require that all information, even that which is not prejudicial, should be communicated to applicants....*"

13.3.1.5 Beslissings waar die audi alteram partem-reël nie geld nie

Alhoewel die belangrikheid van die audi alteram partem-reël in beslissings soos *R v Ngwevela* 1954(1) SA 134(A) tot in die Appélhof herhaaldelik beklemtoon is, "*its value would be lessened rather than increased if it were applied outside its proper limits*" (per Schreiner AR in *Laubscher v Native Commissioner, Piet Retief* 1958(1) SA 546(A) op 549).

Tindall WnHR in die Minister of the Interior v Bechler 1948(3) SA 409(A) op 129, verklaar dat die reël van toepassing is waar gesag toevertrou word aan "*a ministerial or administrative authority to give a decision affecting rights or involving legal consequences to persons*".

Waar 'n suiwer administratiewe diskresie uitgeoefen en 'n administratiewe besluit geneem word, is die audi alteram partem-reël nie van toepassing nie. Hall WnAR verklaar in die Laubscher-saak (supra) op p. 554 "*... where an official is required by statute to exercise a purely administrative discretion, he is under no obligation whatsoever to acquaint an applicant for permission with any information upon which that decision may have been based.*" Reynolds WnAR verklaar in dieselfde saak op p. 557 "*It is a far cry indeed to say that since the rule audi alteram partem applies where existing rights are taken away or abridged, it should also apply where no existing right is so affected.... So long as the commissioner acted bona fide in exercising his powers, he was entitled to grant or refuse permission as he thought fit in administering the land for the benefit of the natives, and he was not compelled to give the appellant the opportunity of showing that he should have granted the application in the terms in which it was made.*" Die waarnemende Appélregter verklaar ook op p. 550 "*It would be very difficult thing to set out a formula which would satisfactorily distinguish in all cases 'administrative' duties from 'quasi-judicial' duties of a person like the commissioner*".

Diemont R in Real Printing Co (Pty) Ltd v Minister of Justice 1965(2) SA 782 (K) op 784 verklaar: "*It is not every decision taken by an official which calls for an application of the audi alteram partem rule, even though the merits and property of third persons may be affected. Apart from judicial proceedings, ... it is generally only in those*

proceedings which are of a quasi-judicial nature that the rule is observed. In other words, where a tribunal exercises purely administrative functions the rule is not applicable, but where its functions are quasi-judicial, the principles of fairness and justice, of which the audi alteram partem rule is one, must be observed."

Waar 'n komitee feite versamel en nie besluite neem nie, geld die audi-reël nie (S v Kathrada 1963(2) SA 5 (T)).

Die Parlement is egter geregtig om die reël ontoepaslik te maak, soos waarnemende Hoofregter Stratford se veel befaamde woorde in Sachs v Minister of Justice 1934 AA 11 op 38 beklemtoon: "*Sacred though the maximum is held to be, Parliament is free to violate it. In all cases where by judicial interpretation it has been involved, this has been justified on the ground that the enactment implicitly incorporated it. When, on the true interpretation of the Act, the implication is excluded, there is an end of the matter.*"

So bepaal regulasie 3(3) van Proklamasie R207 van 31 Oktober 1985 wat ingevolge artikel 3(1)(a) van Wetno. 3 van 1953 uitgevaardig is: "*(3) The Minister may, without notice to any person and without hearing any person, by written notice signed by him and addressed to the head of a prison, order that any person arrested and detained in terms of subreg(1), be further detained in that prison for the period mentioned in that notice, or for as long as these regulations remain in force.*"

Rabie WnHR het in Omar/Fani v Minister of Law and Order; State President and Others v Bill 1987(3) SA 859(A) in 'n meerderheidsuitspraak bevind dat regulasie 3(3) die audi alteram partem-reël uitsluit. Hoexter AR het in daardie saak in sy eenmanminderheidsuitspraak egter bevind dat steeds aan die audi alteram partem-reël voldoen moet word nadat die handeling plaasgevind het of die besluit geneem is. Hy stem saam dat die reël uitgesluit is en nie aan

voldoen hoef te word voordat die handeling plaasvind of die besluit geneem word nie maar nadat dit plaasgevind of geneem is, moet minstens dan aan die *audi alteram partem*-reël voldoen word. Rabie WnHR het in 'n mate daarmee saamgestem met dien verstande dat die getroffe persoon nie geregtig is op redes vir die besluit nie (Kyk Hoofstuk 13.3.1.6).

Coetzee R verklaar in *Momoniati & Naidoo v Minister of Law and Order* 1986(2) SA 264(WLD) of 277 ten opsigte van die betrokke regulasie 3(3) "*[D]aarom is dit met weemoed en sonder entoësiame dat ek met my Kollega Goldstone saamstem ... dat vir die huidige hierdie leerstuk, pro tanto, wettiglik opgeskort is.... Dis nogtans 'n resultaat wat nie ligtelik bereik word nie.*"

In *Akweenda v Cabinet for the Transitional Gov for SWA* 1986(2) SA 548(SWA) op 550/1 verklaar Hendler WnR ten opsigte van artikel 4(2)(d) van Prok AG 9 van 1977 "*...access to legal representation is expressly excluded and ... the deprivation of access is a clear indication that the audi alteram partem rule is to be excluded.*" Hy bevind egter dat die reël nie ten opsigte van ander bepalings in die Proklamasie uitgesluit is nie.

Ons howe het ook in sake soos *R v Ngwevela* 1954(1) SA 134(A) al bevind dat spesiale omstandighede kan geld waar dit duidelik is dat die Parlement uitdruklik of by noodwendige implikasie bedoel het dat die audi-reël nie behoort te geld nie of dat spesiale omstandighede soos 'n noodtoestand geld wat die hof regverdig om die reël nie toe te pas nie - sulke gevalle is nie hier ter sprake nie (en die hof wou sulke spesiale omstandighede ook nie in die *Ngwevela*-saak bevind nie).

Die howe onderskei dus tussen die regsprekende administratiewe ("quasi-judisiële")- teenoor die sogenaamde suiwer administratiewe handelinge, afgesien ook van 'n wetgewende administratiewe handeling. *"Die werklike betekenis van hierdie onderskeid vir ons reg is dat die administratiewe orgaan wat die handeling verrig in die geval van quasi-judisiële handelinge die reëls van natuurlike geregtigheid in ag moet neem behalwe as dié reëls deur 'n wet uitgesluit word"* (Wiechers (1987: 143)).

Dit is egter dikwels moeilik om die onderskeid in 'n bepaalde geval korrek te maak. So is eers in *Loxton v Kenhardt Liqueur Licensing Board* 1942 AA 275 in die Appélhof byvoorbeeld bevind dat aansoeke om handelslisensies (spesifiek dranklisensies) deur 'n lisensiëringsinstansie op 'n quasi-judisiële en nie op 'n suiwer administratiewe grondslag beoordeel moet word nie.

In die praktyk is dit egter nie vreemd nie om te vind dat die howe 'n handeling as 'n suiwer administratiewe handeling bestempel en tog nog vereis dat die reëls van natuurlike geregtigheid nagekom moet word, soos in die gevalle van *Van Coller v Administrator Transvaal* 1960(1) SA 110(T) en *S v Shangase* 1963(1) SA 132(A).

"Dit is, algemeen gesproke, stellig reg om te sê dat die vereistes van natuurlike geregtigheid en die omstandighede van die saak, die aard van die ondersoek, die reëls waarvolgens die regsinstansie handel, die onderwerp waarmee gehandel word, ens afhang ..." (per Baker WnR in *Bell v Van Rensburg* 1971(3) SA 693(KPA) op 726.

Dit sou derhalwe aanbevelenswaardig wees om moontlike toekomstige onduidelikhede in wetgewing te voorkom deur klinkklaar in die wetgewing te bepaal of aan elemente van natuurlike geregtigheid soos die audi alteram partem-reël voldoen moet word deur byvoorbeeld kennisgewing van aksie te

gee, ens. Die wetgewer behoort ook beperking van hierdie diepgegrondveste beginsel slegs in buitengewone gevalle te oorweeg. Dit word aan die hand gedoen dat die verkeersadministrasie op hierdie stadium nie as 'n buitengewone geval vir hierdie doel geag behoort te word nie.

Corder (1980: 156) is ook die mening toegedaan dat die nakoming van die audi alteram partem-reël in die administratiefreg aan die hand van wetgewing duidelik voorgeskryf moet word. Volgens hom is dit *"well-nigh impossible to spell out unambiguously the meaning of the rule, except in those countries where the legislature has seen fit to specify procedures."*

"This flexibility is a good thing in that it allows the type of hearing to be adjusted to suit the circumstances surrounding the case. But it can also lead to harmful consequences.... It is submitted that the benefit of the doubt should always be given to the individual ... as he is usually powerless in the face of the administrative behemoth." (Corder (1980: 174)). Corder (1980: 156 en 177) beveel wetgewing aan vir die voorskryf van tydige kennisgewing, 'n reg op 'n persoonlike verskyning en regsverteenwoordiging asook die gee van redes vir 'n besluit. *"It has also been emphasized that the rule is there to protect the individual, rather than the public or the whole community."* (Corder (1980: 159)).

13.3.1.6 Die toepassing van die audi alteram partem-reël deur ons howe

Taitz (1982: 254) het 'n ontleding gemaak van die toepassing van die audi alteram partem-reël deur ons howe in die Suid-Afrikaanse administratiefreg. Hy sonder vier Appélhofbeslissings uit aan die hand waarvan hy sy ontleding maak. Verdere Appélhofbeslissings het sedert 1982 die lig gesien en die volle kringloop voltooi wat nog net halfgemaak tydens Taitz se ontleding was.

Taitz begin met, wat hy die hoogwatermerkbeslissing noem, by R v Ngwevela 1954(1) SA 123(A) en eindig by South African Defence and Aid Fund v Minister of Justice 1967(1) SA 263, wat hy die laagwatermerkbeslissing noem. Dit word tusseningegaan deur Laubscher v Native Commissioner, Piet Retief 1958(1) SA 546(A) en Pretoria Municipal Council v Modimola 1966(3) SA 250(A). Die jongste beslissing, wat ons ooreenkomstig Taitz se terminologie weer as 'n hoogwatermerkbeslissing kan bestempel is Attorney-General, Eastern Cape v Blom and Others 1988(4) SA 645(A). Na die eerste vier sake sal hierna respektiewelik verwys word as die Ngwevela-, SADAF-, Loubser- en Modimola-sake.

Die huidige reg ten opsigte van die individu se reg om gehoor te word, meet betrekking tot 'n administratiewe beslissing word as volg deur Taitz (1982: 271/2) saamgevat en na aanleiding van die meer onlangse beslissings verder bygewerk:

- (a) Elke individu wie se regte nadelig deur 'n administratiewe beslissing geraak word, het die reg om gehoor te word tensy dit duidelik is dat die Parlement so 'n reg óf uitdruklik óf by implikasie uitgesluit het. Die reg om gehoor te word, kan beskou word as 'n vermoede ten gunste van die individu wat geraak word. Onder uitsonderlike toestande soos 'n nasionale noodtoestand mag deur 'n hof bevind word dat 'n versuim om die toepaslike reël na te kom, geregverdig is of was (Ngwevela-saak op 127).
- (b) Geen persoon het die reg om gehoor te word waar die gewraakte handeling van 'n "purely administrative" aard is nie, of waar dit die gevolg is van 'n gesag wat 'n "purely administrative" funksie met 'n onbeperkte diskresie uitoefen (Laubscher-saak op 554; Administrateur van Suidwes-Afrika v Pieters 1973(1) SA 850(A) op 861).

- (c) Geen persoon het die reg om gehoor te word tensy die gewraakte administratiewe handeling van 'n "*quasi-judicial*" aard is nie (SADAF-saak op 270).
- (d) Geen persoon het die reg om gehoor te word waar die reg wat hy wil beskerm deur die hof geag word nie te bestaan nie (Laubscher-saak op 549; Castel NO v Metal & Allied Workers Union 1987(4) SA 795(A); Congress of SA Trade Unions v District Magistrate of Uitenhage 1987(2) SA 102(SOKPA)).
- (e) Geen lid van 'n gemeenskap of groep het afsonderlik of gesamentlik die reg om gehoor te word onder omstandighede waar die hele groep nadelig deur die administratiewe beslissing geraak word nie (Modimola-saak op 261; S v Moroka 1969(2) SA 394(A) op 398).
- (f) Geen persoon het die reg om gehoor te word waar sy regte in belang van die gemeenskap as 'n geheel nadelig geraak word nie (Modimola-saak op 262).
- (g) Die audi alteram partem-reël kom 'n getroffene nie as 'n reg toe nie. Waar so 'n persoon regshulp verlang op grond daarvan dat die betrokke administratiewe gesag versuim het om die reël na te kom, sal die hof die betrokke wetsbepaling ontleed om vas te stel of dit die bedoeling van die wetgewer (hetsy uitdruklik of by implikasie was om die werking van die audi alteram partem-reël in te sluit. Die reg om gehoor te word, word derhalwe gesien as 'n voorreg wat deur die wetgewer aan die getroffene toegelaat word (SADAF-saak op 270; Winter v Administrator-in-Executive Committee 1973(1) SA 873(A) op 889).

Die volgende kan na aanleiding van gewysdes sedert 1982 bygevoeg word:-

(h) In 'n geval waar die reg om voor 'n beslissing gehoor te word, uitdruklik uitgesluit is, behou die getroffene die reg om gehoor te word na die besluit geneem is maar hy verkry nie n reg om redes vir die besluit te ontvang nie Omar/Fani v Minister of Law and Order; State President and Others v Bill. 1987(3) SA 859(A) op 901/2). (Hoexter AR het in hierdie saak 'n eenmansminderheidsuitspraak gelewer en haal met steun Corder (1980: 162) aan dat dit baie moeiliker is om 'n beampte so ver te kry om sy gedagtegang te verander nadat hy 'n besluit geneem het as daarvoor. Die Appélregter is dan ook van mening dat die audi alteram partem-reël na besluit aan gehoor gegee moet word indien dit uitdruklik uitgesluit is om voor die besluit gehoor te word.)

(i) Die audi alteram partem-reël kan deur 'n ooreenkoms tussen die partye uitgesluit word en die hof sal die kontraktevryheid van die partye erken en nie inmeng nie (Sibanyoni and Others v University of Fort Hare 1985(1) SA 19(Ck); Mkize v Rector, University of Zululand, and Another 1986(1) SA(901(D)). Hierdie riglyn word gekritiseer en verwerp in Lunt v University of Cape Town and Another 1989(2) SA 438(KPA) en deur Hlophe (1987: 165. Hlophe sê dat die bestaan van 'n kontrak nie afbreuk behoort te doen aan die reël vir natuurlike geregtigheid nie.

Die Appélhof het by monde van Corbet AR die teenstrydighede in die toepassing van die audi alteram partem-reël deur die Appélhof in die verlede, oorweeg in Attorney-General, Eastern Cape v Blom and Others 1988(4) SA 645(A) en verklaar op 662: *"The differences between these various formulations of the audi principle are, in my opinion, ones of form rather than substance. Logically and in principle, however, I prefer the approach which holds ... there is a right to be heard, unless the statute shows, either expressly or by implication, a clear intention on the part of the*

Legislature to exclude such a right." Die Appélregter vind die ander siening minder bevredigend en daarmee is die teenstrydigheid tussen (a) en (g) hierbo besleg.

"Die onderskeid tussen administratiewe en kwasi-judisiële handelingte het in ons regspraak in die verlede al dikwels moeilikhede opgelewer", per Hattingh WnR (Myburgh v Daniëlskuil Munisipaliteit 1985(3) SA 335(NKA) op 342). Rumpff HR waarsku in Oberholzer van Padraad van Outjo 1974(4) SA 870(A) op 876 dat "[H]ierdie etikettering van 'n funksie, sonder meer, is mi gevaarlik en kan lei tot oorvereenvoudiging van die vraag of geregtigheid in besondere omstandighede geskied het of nie." Schreiner AR verwys in Pretoria North Town Council v Al Electric Ice Cream Factory (Pty) Ltd 1953(3) SA 1(A) op 11 na die onderskeid tussen administratiewe, kwasie-judisiële en judisiële handelingte, en die groot aandag wat dit al in regspraak en regsliteratuur ontvang het asook die feit dat twyfel al uitgespreek is oor die doelmatigheid van die onderskeid. Hy gaan voort met "one must be careful not to elevate what may be no more than a convenient classification into a source of legal rules. What primarily has to be considered in all these cases is the statutory provision in question, read in its proper context."

Uit wat gesê is, is dit duidelik dat die audi alteram partem-reël een van die fondamentstene van die administratiefreg is en, nie teenstaande die teenstrydige toepassings wat al gedoen is, nagekom moet word eerder as om dit weg te redeneer.

Kennisgewing van elke administratiewe handeling speel dus 'n groot rol by die maatreëls wat in hierdie studie aanbeveel word en so ook die geleentheid na die kennisgewing om te reageer indien 'n persoon gehoor sou wou word. Dit word in Hoofstuk 13.3.1.7 in groter besonderhede toegelig.

In Hoofstuk 13.3.1.5 is genoem dat Corder (1980: 156 en 177) wetgewing aanbeveel vir die behoorlike reëling van natuurlike geregtigheid. Sedert Corder word daar toenemend oproepe tot regshervorming gemaak. Ook Hefer AR verleen erkenning daaraan in Castel NO v Natal & Allied Workers Union 1987(4) SA 795(A) op 810 maar weier om in daardie saak regshervorming toe te pas. Howie R in Lunt v University of Cape Town and Another 1989(2) SA 438(KPA) op 449 voer dan ook die regshervorming in met die woorde: *"There is, in my view, a need in South Africa for legal reform referred to in the above-quoted passage in Castels case and application of the legal expectation test will do much to achieve it. I shall therefore apply it in the present case."*

Daarmee lei Howie R waarskynlik 'n nuwe era in met die toepassing van die Engelse (en Australiese) leerstuk van 'n sogenaamde *"legitimate expectation"*. Die leerstuk behels dat by administratiewe beslissings, wat nie die regte van 'n persoon aantas nie maar wat nogtans ernstige gevolge vir die getroffene inhou, daar 'n regsverwachting ontstaan dat aan die audi alteram partem-reël voldoen moet word (Hlophe (1987: 165); Schmidt and Another v Secretary of State for Home Affairs [1969] 1 ALL ER 904 (CA) op 909). Hierdie toepassing van Howie R sal sekerlik die een of ander tyd nog in die Appélhof ter sake word.

Dit is duidelik dat daar toenemend verwagting is dat daar aan die audi alteram partem-reël voldoen moet word, selfs deur regshervorming in gevalle waar die reël tans nog uitgesluit mag wees. Dit is dan ook die geval met die genoemde uitspraak van Howie R. Dit is daarom goed dat die aanbevole maatreëls wye voorgeskrewe stappe behels waarvolgens uitvoering aan die audi-reël gegee word.

13.3.1.7 Die rol van kennisgewing in die voorgestelde wetgewing

Baxter (1984: 544) word in Hoofstuk 13.3.1.4 (a) hierbo aangehaal dat kennisgewing van aksie selfs insluit "...

adequate notice of the possibility that administrative action may be taken...." (eie beklemtoning).

Die rol van kennisgewing van aksie speel in die voorgestelde wetgewing van hierdie studie 'n omvangryke rol ten einde aan die audi alteram partem-reël behoorlik te voldoen, en wel onder andere ten opsigte van die volgende aspekte;

- dagvaarding of onmiddellike dagvaarding waardeur van 'n vervolging ingelig word (voorgestelde artikels 54 en 56SPW);
- kennisgewing in die dagvaarding of onmiddellik dagvaarding van;
 - die tyd, datum en plek van die verhoor;
 - die skulderkenningsboete wat betaalbaar is; en
 - dat die beskuldigde skuldig geag sal word indien hy nie in die hof verskyn of nie die skulderkenningsboete betaal nie (voorgestelde artikels 54(5) en 55(9)SPW).
- kennisgewing dat die beskuldigde skuldig bevind en gevonnissen geag word (voorgestelde artikels 54(8)(a) en 56(11)SPW);
- kennisgewing dat die beskuldigde skuldig bevind geag word en aansoek om vonnis gedoen sal word op 'n sekere tyd, datum en plek (voorgestelde artikels 54(7) en 56(11)SPW);
- kennisgewing dat 'n beskuldigde gevonnissen is op aansoek van die staatsaanklaer (voorgestelde artikels 54 (8)(b) en 56(11)SPW);
- kennisgewing van aantekening op rekenaar van 'n vorige veroordeling (voorgestelde artikel 55(8)SPW);
- kennisgewing van oortreding wat administratiefregtelik bereg moet word wat aan 'n voertuig aangebring moet word (voorgestelde artikel 341(1)SPW);
- kennisgewing van oortreding wat administratiefregtelik bereg moet word en waar die boete nie betaal is nie, aan die geregistreerde eienaar van die voertuig (voorgestelde artikel 341(5)SPW);

- kennisgewing van registrasie van onbetaalde boete (vir 'n oortreding wat administratiefregtelik bereg moet word) teen die voertuigrekord (voorgestelde artikel 341(5)(d)SPW);
- kennisgewing van vertoë-uitslag (voorgestelde artikel 341(8)(c)SPW);
- kennisgewing van finale beslissing deur landdros in kamers op vertoë (voorgestelde artikel 341(9)(g)SPW).

'n Kennisgewing word geag ontvang te wees binne 14 dae na die afsending daarvan per geregistreerde pos aan 'n adres genoem in die voorgestelde subartikel 54(4)SPW (voorgestelde artikel 54(10)SPW). Die voorgestelde maatreëls maak dus voorsiening vir die adres waarheen 'n kennisgewing gestuur mag word asook dat die beskuldigde geag word dit te ontvang het na 'n bepaalde tydsverloop. Dit is bekend dat vele geregistreerde posstukke nooit in ontvangs geneem word nie weens ontduiking van die gevolge daarvan deur die geadresseerde. Die voorgestelde artikel 54(10)(c)SPW bepaal gevolglik dat dit in sulke gevalle per gewone pos gestuur kan word. Daar is geen formaliteit vir 'n kennisgewing wat inolge die administratiefreg gegee moet word nie en die SPW sal dus alle twyfel op hierdie wyse uit die weg ruim.

"In addition, the right to receive notice may be waived by the affected party, either expressly or tacitly by conduct such as non-notification of change of address. Such waiver discharges the duty to give notice" (Corder (1980: 161) en bronne deur hom aangehaal). Hierdie afstanddoening word in Hoofstuk 13.4.1 verder bespreek.

Daar kan geen twyfel bestaan nie dat daar in die voorgestelde maatreëls uit die pad gegaan word om uitdruklik aan die audi alteram partem-reël te voldoen, hetsy 'n blote administratiewe handeling ter sprake is, hetsy dit 'n kwasi-judisiële handeling sou wees.

13.3.1.8 Skuldigbevinding/vonnis by verstek: Afstanddoening van reg om gehoor te word.

Dit mag lyk asof daar nie aan die audi alteram partem-reël voldoen word nie deur die prosedure waarvolgens 'n persoon skuldig en gevonnissig geag of skuldig geag en gevonnissig kan word ingevolge die voorgestelde subartikels 54(6) en (7)SPW asook die voorgestelde subartikels 56(10) en (11)SPW. Dit kan vergelyk word met skuldigbevinding/vonnis by verstek, wat tot nog toe 'n vreemde begrip vir die strafprosesreg mag blyk te wees.

Die vraag moet egter gevra word wat die posisie is wanneer 'n beskuldigde volgens die audi alteram partem-reël die kans het om aangehoor te word maar sy geleentheid nie gebruik nie. Dit word in Hoofstuk 13.4.1 behandel.

13.3.2 Rekenaargeproduseerde getuienis en die bewysreg

13.3.2.1 Inleiding: Bewys van vorige veroordelings deur rekenaargeproduseerde getuienis

Die voorgestelde sub-artikels 55 (7), (8), (9) en (10)SPW maak voorsiening vir:

- (a) die registrasie op rekenaar van die betaling van (i) 'n skulderkenningsboete, (ii) vonnis ingevolge die voorgestelde artikel 54 (6) of (7)SPW, (iii) 'n vonnis ingevolge die voorgestelde artikel 55 (3)(e)SPW of (iv) 'n vonnis ingevolge die voorgestelde artikel 56 (1) of (11)SPW (kyk artikel 55 (7)SPW);
- (b) die stuur van 'n kennisgewing per gewone pos binne 30 dae vanaf die maak van die aantekening en wel aan die persoon teen wie die aantekening gemaak word (kyk die voorgestelde artikel 55 (8)SPW);
- (c) die verlening van 60 dae om beswaar teen die aantekening te maak (kyk die voorgestelde artikel 55 (9)SPW);

- (d) die voorlegging aan die hof van die aantekening as prima-facie-getuienis wat slegs 'n redelike twyfel weerlê kan word binne 120 dae na die maak van die aantekening (kyk die voorgestelde artikel 55 (7)SPW); en
- (e) die vorm wat die voorlegging mag aaneem (kyk die voorgestelde artikel 55 (7)SPW).

Hierdie aanbevelings word as noodsaaklik geag weens die werking van die hoorsê-reël wat rekenaargestoorde en rekenaargeproduseerde inligting tref (Narlis v South African Bank of Athens 1976(2) SA 573(A)).

In die Narlis-saak het die bank (Respondent) wat die appellant suksesvol in die hof a quo as borg en medehoofskuldenaar op 'n oortrokke bankrekening gedagvaar het, die skuld by wyse van rekenaargeproduseerde state bewys.

Die state is deur die bankbestuurder as getuienis en bewys van die skuld ingehandig. Die Appélhof het bevind dat die state nie toelaatbaar was nie aangesien dit hoorsêgetuienis was. Die hof bevind dat selfs art 34 van die Wet op Bewyslewering in Siviele Gedinge, 1965 (Wet 25 van 1965) die getuienis nie toelaatbaar maak nie aangesien die bepaling te make het met dokumentêre getuienis van 'n persoon en die rekenaar nie 'n persoon is nie, maar 'n masjien.

13.3.2.2 Die hoorsê-reël en rekenaargeproduseerde getuienis.

Ingevolge artikel 216SPW en artikel 42 van die Wet op Bewyslewering in Siviele Gedinge, 1965 is die reg rakende hoorsê soos dit op 30 Mei 1961 gegeld het behalwe waar daar byvoeging of wysigings deur wetgewing gemaak is. Die bewysreg rakende die hoorsê-getuienis soos dit op 30 Mei 1961 gegeld het, is dieselfde as die Engelse gemenerereg wat hoorsê as getuienis ontoelaatbaar maak, behalwe in enkele uitsonderingsgevalle. Die laaste uitsondering deur gemene-

regtelike ontwikkeling voor 30 Mei 1961 is in *Sugden v Lord St Leonards* (1876) 1 PD 154 in Engeland toegelaat. Alle ander uitsonderings daarna is in wetgewing beliggaam. In die *Sugden*-saak het dit gegaan oor die direkte verband tussen 'n skrywer en sy handgeskrewe verklaring teenoor 'n verklaring wat op 'n masjien soos 'n tikmasjien gemaak is.

Die genoemde artikels 216SPW en 42 sluit gemeneregtelike regsontwikkeling van die hoorsê-reël sedert 30 Mei 1961 in Engeland dus uit. In die Verenigde State van Amerika is 'n nuwe gemeneregtelike uitsondering op die hoorsê-reël toegelaat om voorsiening te maak vir die toelaatbaarheid van besigheidsrekords wat in die gewone loop van besigheid ontstaan het of gemaak is, die persoon wat die aantekeninge gemaak het nie beskikbaar is nie, en daar geen rede is om wanvoorstelling te vermoed nie. Die hof in Mississippi het in *King v Mississippi ex relatione Murdock Acceptance Corporation* 222 SO 2D 393 (Miss 1969) hierdie uitsondering ook op rekenaargestoorde inligting van toepassing gemaak. Dit is met die 1975-Federal Rules of Evidence op distriks-howe opgevolg.

13.3.2.3 Rekenaargeproduseerde getuienis in die Strafprosesreg

Artikel 221SPW mag moontlik rekenaargeproduseerde drukstukke as "*dokumente*" in getuienis toelaatbaar maak. By 'n interpretasie van artikel 221 moet aandag gegee word aan die bepaling en interpretasie van die byna eenderse artikel 1 van die English Criminal Evidence Act van 1965 wat gevolg het op die beslissing in *Myers v Director of Republic Prosecutions* (1965) AC 1001 (HL), (1964) 2ALL ER 881. Die Staat het in daardie saak rekords oor voertuignommers, wat deur werkers op 'n produksielyn gemaak is, welke rekords daarna mikroverfilm is, in die mikroverfilmde weergawe as getuienis aangebied. Die House of Lords het die mikroverfilmde weergawes van die rekords as hoorsê-getuienis verwerp en geweier om 'n nuwe gemeneregtelike uitsondering op die hoorsê-reël te maak.

Artikel 221 (1)SPW bepaal dat, indien mondelinge getuienis oor 'n feit toelaatbaar sou wees, 'n dokument wat daardie feit weergee, toelaatbare getuienis van die feit op voorlegging van die dokument sal wees indien: -

- die dokument deel is van 'n onderneming of besigheid, saamgestel is in die loop van besigheid van inligting wat direk of indirek verskaf is deur persone wat redelikerwyse geag kan word as persone met persoonlike kennis oor dié onderwerpe waaroor inligting verskaf word; en
- die verskaffer(s) van die inligting óf dood, óf vermis is, óf weens verskeie redes nie getuienis kan lewer nie, óf van wie redelikerwyse nie verwag kan word om in die lig van tydsverloop en omstandighede spesifieke besonderhede van die onderwerpe waaroor inligting verskaf is, te onthou nie.

Die kruks is dat persoonlike kennis by die oorspronklike verskaffing van die inligting 'n noodsaaklikheid is. 'n Masjien wat dus 'n askie uitvoer, byvoorbeeld om swakgedrukte banknote uit 'n pak nuwe note te verwyder, tree onafhanklik op. Die toesighouer wat die verwerpte note daarna verwyder sonder om dit een vir een na te gaan, het nie "*persoonlike kennis*" van watter note verwyder is nie en kan nie 'n verklaring daarvoor maak nie (R v Pettigrew en R v Newark 1980 71 Cr App R39(CA)).

Die "*dokument*" waarna artikel 221SPW verwys, kan egter 'n rekenaardrukstuk wees maar nie die inligting solank dit nog in die rekenaar is nie (S v Harper & another 1981(1) SA 88 (D)). Uit beide die Pettigrew- en Hargersake is dit duidelik dat die rekenaardrukstuk slegs as 'n "*dokument*" ingevolge die bewoording van artikel 221SPW geklassifiseer kan word indien die rekenaar bloot 'n stoor van die feite was en die drukstuk 'n reproduksie van die gestoorde feite sou wees. Enige verwerking van die feite, sal artikel 221SPW ten opsigte van 'n rekenaardrukstuk van die feite ontoelaatbaar

maak. 'n Uitspraak van "skuldig" moet dus as "skuldig" op die rekenaar aangeteken word. 'n Sterk argument kan uitgemaak word dat die kodering van "skuldig" na 'n numeriese waarde van "1" en "onskuldig" na "2" volgens rekenariserings tegnieke om datavaslegging te versnel en stoorspasie te spaar, en die verwerking deur die rekenaar van 'n "1" na "skuldig" op 'n rekenaardrukstuk, 'n rekenaarverwerkte teenoor 'n rekenaargereproduseerde feit daarstel.

Die kodering van die feite geskied ook deur iemand wat nie persoonlike kennis van die feite dra nie en sy kodes, en nie die werklike feite nie, word op rekenaar geplaas, wat die gestoorde feite per se hoorsê maak.

(Daar moet ook gelet word op die tegniese feit dat, al sou "skuldig" as sulks op rekenaar gehou word en nie gekodeer word as "1" nie, die rekenaartegnologie in elke geval die woord "skuldig" self kodeer in 'n samestelling van ene en nulle per letter van die woord "skuldig" sodat steeds geargumenteer kan word dat dit 'n rekenaarverwerkte feit sal bly!)

Artikel 222SPW maak artikel 34 van die Wet op Bewyslewering in Siviele Gedinge, 1965 op strafsake van toepassing. Die Narlis-saak wat in Hoofstuk 13.3.2.1 hierbo bespreek is, het bepaal dat artikel 34 nie op rekenaardrukstukke van toepassing is nie.

Die Narlis-saak het aanleiding gegee tot die Wet op Rekenaarbewyse, 1983 (Wet No 57 van 1983) nadat die "Clearing Bankers Association" die Narlis-saak na die Suid-Afrikaanse Regskommissie verwys het. Die wet maak voorsiening vir die toelaatbaarheid van bekragtigde rekenaardrukstukke, dit wil sê 'n rekenaardrukstuk gepaardgaande met 'n beëdigde verklaring wat die korrektheid van die drukstuk na beste kennis en geloof bekragtig. Die wet bevat verskeie formaliteite waaraan die verklaring moet voldoen. Die wet is egter nie

op die strafprosesreg van toepassing gemaak nie en die Regskommissie-verslag in paragrawe 4.2 en 4.3 het twyfel uitgespreek of dit gedoen moes word, hoewel dit ook nie ondersoek is nie aangesien daar nie regsverteenvoording in vele strafverhore is nie en 'n beskuldigde as 'n leek in die reg nie sal weet dat hy beswaar teen die getuienis kan maak nie.

13.3.2.4 Bepalings van artikel 3 van die Wysigingswet op die Bewysreg, No. 45 van 1988, rakende hoorsê-getuienis

Artikel 3 van die Wysigingswet op die Bewysreg, No. 45 van 1988, spreek die toelaatbaarheid van hoorsê-getuienis direk aan deur te bepaal dat dit nie toegelaat word nie tensy elke party teen wie dit aangevoer staan te word tot die toelating daarvan toestem (artikel 3(1)(a)), die persoon van wie se geloofwaardigheid van daardie getuienis afhang, self by daardie verrigtinge getuienis aflê (artikel 3(1)(a)) of die hof met inagneming van bepaalde aspekte "*van oordeel is dat daardie getuienis in die belang van geregtigheid toegelaat behoort te word*" (artikel 3(1)(c)).

Die aspekte wat die hof ingevolge artikel 3(1)(c) in ag moet neem, is:

"(i) die aard van die verrigtinge;

(ii) die aard van die getuienis;

(iii) die doel waarvoor die getuienis aangebied word;

(iv) die getuieniswaarde van die getuienis;

(v) die rede waarom die getuienis nie afgelê word deur die persoon van wie se geloofwaardigheid die getuieniswaarde van daardie getuienis afhang nie;

(vi) enige benadeling wat die toelating van daardie getuienis vir 'n party mag inhou: en

(vii) enige ander faktor wat na die hof se oordeel in aanmerking geneem behoort te word."

Bewys van vorige veroordelings aan verkeersake is uiteraard nie 'n probleem indien die beskuldigde die vorige veroordelings sou erken. 'n Alternatiewe proses sou wees dat die beskuldigde toestem dat die rekenaardrukstuk van die vorige veroordelings aan verkeersoortredings as getuienis toegelaat word (ingevolge die genoemde artikel 3(1)(b)).

Die probleem ontstaan waar 'n beskuldigde nie aldus wil toestem nie en die korrektheid daarvan selfs betwis. Die toelating van die rekenaardrukstuk as bewys van vorige veroordelings aan verkeersoortredings sal sonder ander statutêre bepalings dan ingevolge artikel 3(1)(c) aan die hof se oordeel oorgelaat moet word.

Daar moet aanvaar word dat dit 'n byna onbegonne taak is dat ex post factum vasgestel kan word wie 'n bepaalde skulderkenningsboete betaal het, veral een wat deur die pos ontvang is, of selfs om 'n bepaalde beskuldigde uit te ken as dieselfde persoon wat by 'n vorige vervolging vir 'n verkeersoortreding voor die hof verskyn het. Voorts vernietig die Departement van Justisie notules van hofverrigtinge na twaalf maande indien 'n vonnis met 'n keuse van 'n boete en geen opgeskorte vonnis opgelê is nie. Dit is dus bykans onmoontlik om getuienis in sulke gevalle van 'n vorige veroordeling vanaf enige ander rekords as hof- of rekenaarregisters aan te bied.

Hierdie feite mag onder andere genoegsaam wees om 'n hof te oortuig dat die hoorsê-getuienis in die vorm van rekenaardrukstukke toelaatbaar behoort te wees, maar die

nadeel teenoor die beskuldigde van 'n moontlik swaarder vonnis en die betwissing deur die beskuldigde van die korrektheid van die inhoud van die aantekeninge (byvoorbeeld dat dit nie op hom as persoon beteken is nie maar waarskynlik op iemand anders, soos iemand wat verkeerdelik sy naam gebruik het) mag die skaal sterk teen die toelating van die betrokke rekenaardrukstukke swaai. Selfs al sou die hof dit as getuienis toelaat, sal die betwissing van die korrektheid daarvan deur die beskuldigde die onus steeds op die Staat geplaas hou om die byna onmoontlike te doen naamlik om die korrektheid daarvan en/of dat dit op 'n bepaalde beskuldigde van toepassing is, te bewys.

Die toelating van die rekenaardrukstukke van register-aantekeninge oor vorige veroordelings aan bepaalde verkeers- oortredings beredder dus nie die aangeleentheid ten volle nie.

Die geonoemde artikel 3(1)(c) is 'n nuwe bepaling en die toepassing van die bepaling in ons howe het nog nie op appél onder die vergrootglas gekom nie. Die bepaling kan baie help om die toepaslike rekenaardrukstukke toelaatbaar te maak, maar die toelaatbaarheid sal van die oordeel van hof tot hof afhang. Daar word derhalwe aan die hand gedoen dat daar 'n behoefte bestaan vir die voorskryf van omstandighede waaronder 'n toepaslike rekenaardrukstuk toelaatbaar sal wees, en wat die bewyswaarde van die inhoudelike daarvan sal wees.

13.3.2.5 Bepalings van artikel 134(1) van die Padverkeerswet, No. 29 van 1989

Artikel 134(1) van Padverkeerswet, No. 29 van 1989 bepaal dat "*'n Dokument wat voorgee 'n uittreksel te wees uit of 'n afskrif te wees van enige register of aantekening wat ingevolge hierdie Wet gehou word en wat voorgee as sodanige gesertifiseer te wees, is in enige hof en by alle*

geleenthede wat ook al, toelaatbaar as getuienis en is prima facie-getuienis van die waarhede wat in daardie dokument verklaar word, sonder die voorlegging van die oorspronklike register of aantekening of enige sertifikaat, lisensie, ander dokument, mikrofoto, mikrofilm of rekenaaraantekening waaruit of waarvan die uittreksel of afskrif gemaak is."

Uit die bespreking van Hoofstuk 13.3.2 tot hier is dit duidelik dat 'n rekenaaraantekening hoorsê-getuienis en dus as getuienis ontoelaatbaar is tensy die bepalings van artikel 3(1) van Wetno. 45 van 1988 (soos bespreek in Hoofstuk 13.3.2.4) dit toelaatbaar maak. Dit is dus nie duidelik nie wat bedoel word met *"sonder die voorlegging van die oorspronklike ... rekenaaraantekening waaruit ... die uittreksel ... gemaak is"*, aangesien *"die oorspronklike rekenaaraantekening"* nie as getuienis toelaatbaar is nie. Die *"uitreksel"* (drukstuk) van so 'n *"rekenaaraantekening"* sou ook as hoorsê-getuienis ontoelaatbaar gewees het, indien dit nie vir die bepalings van die genoemde artikel 134(1) was nie, indien artikel 134(1) dit inderdaad toelaatbaar sou maak. Indien dit toelaatbaar as getuienis sou wees, sal die bepalings van artikel 134(1) van groot belang vir die strafprosesreg en 'n afwyking van die aanbevelings van die Regskommissie wees (soos bespreek teen die einde van Hoofstuk 13.3.2.3). Van nog groter belang is die formaliteite wat vereis word vir die toelaatbaarheid van 'n rekenaardrukstuk in die siviele prosesreg, naamlik die beëdigde verklaring met voorgeskrewe inhoud wat die rekenaardrukstuk moet vergesel, terwyl die genoemde artikel 134(1) ten opsigte van verkeersake in die strafprosesreg net moet *"voorgee as sodanig gesertifiseer te wees"*, sê ook nie eens deur wie nie. Dit is moeilik om te aanvaar dat die wetgewer beoog het dat 'n swaarder bewyslas in die siviele prosesreg as in die strafprosesreg sal geld.

Die bepalings van artikel 134(1) is dus ingrypend van aard. Artikel 134(1) sal egter groot gewig by die hof dra om 'n

toepaslike rekenaardrukstuk toelaatbare getuienis te maak vir die doeleindes van artikel 3(1)(c) van Wetno. 45 van 1988 (wat in Hoofstuk 13.3.2.4 bespreek is).

By die toelating van so 'n drukstuk as getuienis van die vorige veroordelings vir verkeersoortredings van 'n beskuldigde, word dit *prima facie*-getuienis. Indien die beskuldigde egter die korrektheid van die inhoud betwis of beweer dat hy as persoon nie by die vorige veroordelings betrokke was nie, moet die staat steeds die nodige bewyslewering doen, en dit is problematies (indien dikwels nie onmoontlik nie) soos reeds gesien is.

Dit is dus noodsaaklik om 'n prosedure daar te stel waarvolgens die nodige aantekeninge teen 'n persoon gemaak kan word en dit later regseker en aanvaarbaar sal wees dat die aantekeninge korrek gemaak is. Daar word in die aanbevole maatreëls hiervoor voorsiening gemaak en dit word in Hoofstukke 13.3.2.6 en 7 verder toegelig.

13.3.2.6 Noodsaaklikheid om sekere rekenaardrukstukke as bewyslewering in die strafprosesreg toelaatbaar te maak

Uit die bestaande uiteensetting is dit duidelik dat die rekenarisering van verkeersake, die uitslae van die sake, en die toelaatbaarheid van die rekenaargeprosesseerde feite in die strafproses- en administrasiereg 'n hoeksteen van die verkeeradministrasie moet vorm maar dat daar bewysleweringsprobleme bestaan of kan ontstaan wat oorkom moet word.

Die voorgestelde sub-artikels 55 (5) tot en met (10)SPW en 341(13)SPW is nie 'n poging om die probleem van die toelaatbaarheid van hierdie probleem in die algemeen van die strafprosesreg op te los nie, maar om aan die spesifieke vereistes van die verkeersreg alleen aandag te gee. Die sleutel word gesien in die kennisgewing van die aangetekende feite aan 'n persoon wat hom geleentheid gee om beswaarde

aspekte in die begin reeds uit die weg te ruim. Die tersydestelling van vonnis is die finale uitweg vir 'n benadeelde. Eenvoudige, ekonomiese en praktiese prosedures word dus voorgestel. Dit word in Hoofstuk 13.3.2.7 verder toegelig.

13.3.2.7 Die rol van die rekenaar by voorgestelde maatreëls

- (a) Die voorgestelde artikel 55(5)(b)SPW maak die blote voorlegging van 'n rekenaaraantekening van 'n onbetaalde vonnis of 'n lasbrief die prima facie bewys van die onbetaalde vonnis of lasbrief ten einde 'n onbetaalde vonnis of lasbrief af te dwing deur die werking van die verkeersadministrasie (dit is deur die weiering van dokumente, lisensies of registrasies solank as wat die onbetaalde vonnis onvoldaan of die lasbrief onuitgevoer bly).
- (b) Die voorgestelde artikel 55(7)SPW maak voorsiening dat die voorlegging van 'n uittreksel van 'n rekenaargeprosesseerde aantekening van 'n vorige veroordeling in 'n verkeersaak of 'n versuim wat ingevolge artikel 55SPW 'n misdryf vorm, prima facie bewys van die vorige veroordelings vir die doeleindes van die oorwegings vir 'n vonnis of vir doeleindes van die beoordeling van 'n vonnis waar 'n skulderkenningsboete betaal is.
- (c) Wanneer 'n veroordeling vir 'n verkeersaak op rekenaar geneem word, moet 'n kennisgewing (wat ook seker per rekenaar geprosesseer sal word) van die registrasie van die veroordeling op die rekenaar aan die beskuldigde gegee word sodat die beskuldigde geleentheid kan kry om beswaar teen foute te maak (voorgestelde artikel 55(8)SPW). Die kennisgewing moet binne 30 dae gegee word en 60 dae na die registrasie word die registrasie so finaal dat dit net deur bewys bo redelike twyfel weerlê kan word (voorgestelde artikel 55(7)SPW). Die beswaar moet binne 60 dae na die registrasie van die aantekening ingedien wees met bewyse waarom die aantekening geskrap of gewysig moet word (voorgestelde artikel 55(9)SPW).

- (d) Die rekenaargeprosesseerde aantekening mag 'n rekenaardrukstuk wees wat die klerk van die hof gesertifiseer het as 'n drukstuk afkomstig uit 'n amptelike rekenaarverbinding na 'n gerekenariseerde lêer van veroordelings in verkeersake of 'n rekenaardrukstuk wat hy ontvang het ten opsigte van vorige veroordelings in verkeersake. Rekenaargeprosesseerde inligting kan ook op mikrofiche geplaas word en sodanige mikrofiche of 'n afdruk daarvan kan ook deur die klerk van die hof aldus gesertifiseer word. Dit is 'n eenvoudige voorskrif om na te kom by die groot getalle-omvang van verkeersake. Die beskuldigde kan dit steeds betwis maar die bewyslas lê dan by hom.
- (e) Die regterlike amptenaar wat betalings van skuld-erkenningsboetes nagaan, gaan slegs die gevalle na wat die rekenaar as afwykings (byvoorbeeld van die betaling van boetes wat verskil van die landdros se vasstelling) uitwys waar die betalings en sake gerekenariseer is, (en wat uiteraard deur die klerk van die hof aan hom voorgelê moet word) (voorgestelde artikel 57(8)SPW).
- (f) Kennisgewings sal ook waar moontlik per rekenaar geprosesseer word.

Dit is duidelik dat die rekenaar 'n baie belangrike rol kan speel indien die reg hom sou toelaat om dit te doen. Die regsproses behoort die aanwending van bewese tegnologiese ontwikkeling soos die rekenaar toe te laat, veral aangesien die ontwikkelings op so baie ander terreine aangewend en aanvaar word - so word die rekenaar selfs gebruik om die meeste salarisse byna foutloos in die staatsdiens te prosesseer. Dit is 'n aanvaarbare tegniese hulpmiddel vir die prosessering van groot getalle transaksies, waarvan vervolgings in verkeersake in vele stedelike sentra 'n goeie voorbeeld is. Dit is ook nodig dat die bewys van rekenaardrukstukke in verkeersake op 'n meer formele grondslag gereël moet word.

13.3.3 Die afdwinging van vonnisse in verkeersake langs nuutgeskepte of nuut-benutte kanale in staatsadministrasie

Dit is van die grootste belang om daarop te let dat die voorgestelde maatreëls in verkeersake die lasbrief weens versuim om in die hof te verskyn, afskaf wanneer van die nuwe maatreëls gebruik gemaak word. Die lasbrief met sy omvangryke en ingewikkelde administrasie en prosesse wat ook baie arbeidsintensief is, word dus uitgeskakel en vervang met 'n stelsel waar die lasbrief onnodig word (behalwe vir doeleindes van artikel 287(2)SPW). Dit is dus nou nodig om te kyk na verskillende metodes om 'n vonnis ingevolge die voorgestelde maatreëls te kan afdwing.

13.3.3.1 Periodieke gevangenisstraf of gevangenisstraf by wanbetaling van 'n boete

Ingevolge die voorgestelde artikels 54(7) en 56(11)SPW kan die hof 'n beskuldigde wat skuldig bevind geag word in gevalle waar 'n skulderkenningsboete nie op die dagvaarding of onmiddellike dagvaarding geëndosseer is nie, op aansoek van die staatsaanklaer (en na kennisgewing van die aansoek aan die beskuldigde) vonnis. Die bepalinge van artikels 285SPW word op so 'n vonnis van toepassing gemaak (voorgestelde artikel 55(4)SPW). Daarvolgens kan periodieke gevangenisstraf maar nie gevangenisstraf by wanbetaling van 'n boete nie, opgelê word.

Hierdie bepalinge is slegs van toepassing op dagvaardings en onmiddellike dagvaardings in verkeersake. Dit is gemotiveer weens die rol wat vorige veroordelings in verkeersake by erge residiviste sou speel. Die keuse was om sulke vonnisse nie toe te laat nie, of om dit toe te laat ten einde vervolgings in verkeersake volledig vaartbelyn te maak. Hierdie bepalinge sal waarskynlik kontensieus wees, en sou weggelaat kon word. Dit is egter weens die doelmatigheid daarvan nogtans ingesluit.

(a) Periodieke gevangenisstraf

Hierdie straf is deur Wet 16 van 1959 ingevoer. Dit word naweke uitgedien sodat die veroordeelde sy betrekking kan behou en sy gesin nie onder die werksgevolge van die straf sal ly nie. 100 tot 2 000 uur periodieke gevangenisstraf mag opgelê word.

Die hof wat die vonnis oplê, moet 'n skriftelike kennisgewing aan die beskuldige laat beteken wat hom gelas om hom op 'n datum en tyd in die kennisgewing vermeld of so spoedig moontlik daarna by 'n beampte in bevel, hetsy dit binne of buite die regsgebied van die hof is, oor te gee om sy straf te begin ondergaan (artikel 285(2)(a)SPW).

Periodieke gevangenisstraf behoort veral deur die hof in oorweging geneem te word in die geval van 'n eerste oortreder wat vir 'n minder ernstige misdryf gestraf moet word (S v Wegkamp 1960(2) SA 665 (T), S v Bothma 1963(1) SA 265 (T), S v Lamprecht 1970(3) SA 141 (T), S v Bhadloo 1971(1) SA 53 (N), S v Rabbets 1974(1) SA 320 (K)). Die hof moet volgens die Appélhof ook aangemoedig word om van hierdie strafsoort gebruik te maak (S v Erwee 1982(3) SA 1057 (A)). Dit is 'n baie geskikte straf vir verkeersoortredings, veral vir drink- en bestuurtype oortredings (S v Bhadloo (supra), S v Jacobs 1986(3) SA 781 (A), waar die Appélhof die oorweging van hierdie strafsoort by elke veroordeling vir drink- en bestuursake verlang). Periodieke gevangenisstraf kan ook by 'n tweede veroordeling opgelê word maar liever nie by derde veroordelings (S v Kent 1981(3) SA 23 (A)). In S v Fraser 1987(2) SA 88 (D) het die Appélhof egter onlangs beslis dat periodieke gevangenisstraf slegs by 'n derde veroordeling vir drink en bestuur 'n geskikte vonnis in bepaalde omstandighede mag wees.

Die klem wat ons howe op die moontlikheid van periodieke gevangenisstraf by veroordelings aan verkeersoortredings lê, maak dit 'n gepaste straf om vir doeleindes van die voorgestelde vaartbelyning in ag te neem. Dit sou moonlik wenslik wees dat die beskuldigde van hierdie moontlikheid in die kennisgewing van die aansoek om vonnis ingelig sou word.

Die feit dat die vonnis by wyse van 'n kennisgewing in werking gestel word, maak dit ook 'n baie gepaste vonnis vir hierdie doel aangesien artikel 285SPW nie bepaal waar en wanneer die kennisgewing na die vonnis opgelê is, gegee moet word nie. Die kennisgewing kan dus ex post facto die vonnis aan die beskuldigde buite die hof, byvoorbeeld by sy blyplek, beteken word.

(b) Gevangenisstraf by wanbetaling van 'n boete

Dit sou moontlik wees om die bepalings van artikel 387(1)SPW ten opsigte van gevangenisstraf by wanbetaling van 'n boete ook van toepassing op die voorgestelde vaartbelynde prosedure te maak. Die praktiese probleme is egter omvangryk en benodig 'n omvattende studie op sigself ten einde so 'n maatreël doeltreffend te maak. Dit word gevolglik nie op hierdie stadium aanbeveel nie en dus ook nie juridies beoordeel nie. Dit kan oorgehou word as 'n moontlik latere innovasie by die vaartbelynde prosedures. Wat gebeur egter indien 'n beskuldigde die boete wat hom opgelê is sonder gevangenisstraf as 'n alternatief nie betaal nie? Artikel 287(2)SPW word in so 'n geval op die vonnis 90 dae na die vonnis van toepassings gemaak sodat die beskuldigde gearessteer en gevangenisstraf as alternatief opgelê kan word (voorgestelde artikel 55(4)(a)SPW). Gevangenisstraf by wanbetaling van 'n boete kan dus op hierdie wyse verkry word. 'n Verdere alternatiewe metode van afdwinging van die betaling van 'n boete word egter vervolgens in Hoofstuk 13.3.3.2 bespreek.

13.3.3.2 Beslaglegging van goed of geld en eksekusie ter voldoening van boete

'n Vonnis vir die betaling van 'n boete moet afdwinging kan word in gevalle waar dit nie betaal word nie anders is die vonnis nie van veel waarde nie. So 'n afdwinging kan geskied aan die hand van die bestaande bepalinge van artikel 288 en 289SPW sowel as deur bestaande bepalinge van ander wette van toepassing te maak.

Daar word voorts aanbeveel dat regs-koste ooreenkomstig die praktyke van die siviele proses-reg deur die afdwingende owerheid vorderbaar met die boete-bedrag behoort te wees ten einde die finansiële las vir die opvolgende stappe op die skouers te plaas van die verkeersoortreder wat in versuim is om sy boete te betaal.

Artikel 288SPW magtig die beslaglegging van roerende goed en die eksekusie daarvan ter voldoening van 'n vonnis, "*'n proses ... wat in die praktyk heel selde voorkom*" (Hiemstra (1987: 655)).

Artikel 289SPW magtig die beslaglegging van geld of besol-diging van 'n veroordeelde, ook deur die werkgewer, op las vir oorbetalings aan die klerk van die hof. "*Die bepaling het weining praktiese waarde omdat dit te veel administratiewe werk meebring en werkgewers traag is om saam te werk*" (Hiemstra (1987: 656)).

Alhoewel hierdie bepalinge tans min gebruik word, pas dit goed in by die voorgestelde vaartbelynde prosedures as metodes van vordering van boetes waar die ander prosesse sou faal, al sou dit 'n aansienlike administratiewe las meebring.

Die bepalinge van artikel 91(1) van die Inkomstebelasting-wet, 1962 (Wet No 58 van 1962) word ook op 'n vonnis vir die betaling van 'n boete van toepassing gemaak. Daardeur kan

die onvoldoende boete, deur die inhandiging van 'n verklaring wat bevestig dat die boete verskuldig is, ook 'n siviele skuld aan die staat gemaak word wat as sulks afdwingbaar gemaak word aan die hand van die siviele proses-reg. Die voordeel is dat 'n aksie om die beskuldigde te sekwestreer, ingestel kan word. Die verklaring kan teruggetrek word en daarna het dit geen uitwerking nie en vervalt die sivieltregtelike karakter van die vonnis. Hierdie bepaling is ook gerig om die hardnekkige ontduikers wat nie hulle verkeersboetes wil betaal nie, aan te spreek.

Die bepalings van artikel 65A tot en met 65L van die Wet op Landdroshoe, 1942 (Wet No 32 van 1944) word ook op 'n vonnis vir die betaling van 'n boete van toepassing gemaak. Die effek daarvan is dat dit soos 'n siviele vonnis beskou en ondersoek ingestel kan word na die finansiële posisie van die beskuldigde indien hy nie aan die vonnis sou voldoen nie. Hy kan selfs gevangenisstraf opgelê word vir sy versuim.

Die onderhawige maatreëls wat in hierdie afdeling bespreek word, het groot afskrikwaarde hoewel dit waarskynlik nie baie dikwels aangewend sal word nie.

'n Vonnis vir die betaling van 'n boete ingevolge die voorgestelde artikels 54(6) of (7) asook 56(10) of (11)SPW word deur 'n administratiefregtelike prosedure opgelê.

Die bepalings van artikels 285, 288 en 289SPW is reeds op bestaande strafregtelike vonnisse van toepassing. Die innovasie is egter die feit dat die ander genoemde maatreëls nou ook op hierdie vonnisse van toepassing gemaak word, hoofsaaklik vanweë die vergrôte afskrikwaarde wat dit inhou. Die bepalings van artikels 288 en 289SPW het reeds 'n siviele prosesregtelike karakter en skep 'n presedent vir die invoering van die ander maatreëls en ook om die regskoste vir die vordering van onbetaalde boetes verhaalbaar te maak.

13.3.3.3 Afdwinging van vonnis deur fasiliteite van veral die verkeersadministrasie

Die voorgestelde artikel 55(5)(a)SPW magtig die weerhouding van die fasiliteite van veral die verkeersadministrasie soos die registrasie van 'n voertuig in die veroordeelde se naam, verandering van eiendomsreg vanuit sy naam, die terughou van 'n lisensieklaringsbewys, die byvoeging van die vonnisbedrag by voertuiglisensiegeelde of by 'n ander bedrag (soos water- en elektrisiteitsfooie) wat die veroordeelde moet betaal. Dit sou by die periodieke heruitreiking van (sonder her-toetsing vir) rybewyse ook toepassing kan vind. Die mees doeltreffende vorderingsmeganismes kan hierdeur deur die praktyk bepaal word.

Hierdie maatreëls kan in die bestaande bedeling nie toegepas word nie aansien 'n persoon nie gedwing kan word om 'n boete sonder 'n veroordeling en vonnis te betaal nie. Die audi alteram partem-reël het die gevolg dat hy geregtig is op 'n verhoor, wat die beskuldigde vir alle praktiese doeleindes onaantasbaar maak (behalwe vir versuim om in die hof te verskyn) al het hy versuim om sy skulderkenningsboete te betaal of om in die hof te verskyn - hy kon teoreties nog altyd onskuldig bevind word op die aanklag of vir die versuim om in die hof te verskyn aangesien die saak nog beslis moet word. Die voorgestelde vaartbelynde prosedure bring egter te weeg dat die saak as beslis geag word indien die beskuldigde versuim om sy kant te stel en waarvoor hy die volle geleentheid gebied word maar nie benut nie (dit word in Hoofstuk 13.4.1 meer volledig juridies beoordeel).

Omdat die saak as beslis geag word, kan die vonnis nou meer gepas teen die veroordeelde, afgedwing word.

13.3.3.4 Afdwinging van administratiefregtelike boete van artikel 341SPW deur fasiliteite van veral die verkeersadministrasie

Die groot onderskeid tussen die bestaande afkoopboete van artikel 341SPW en die voorgestelde administratiewe boete is dat die bestaande boete betaal kan word terwyl die voorgestelde boete betaal moet word tensy suksesvolle vertoë gerig sou word. Versuim om die bestaande afkoopboete te betaal, lei tot 'n dagvaarding vir die beregting van die oortreding en die beskuldigde moet vir die beregtingsproses in die hof verskyn. Dit is uitsonderlik dat 'n beskuldigde op so 'n saak in die hof verskyn, skuldig bevind word en dan nie sy boete betaal of die vonnis uitdien nie. Die probleem van al die onafgehandelde sake wat onverrigter sake afgesluit word (kyk Hoofstuk 4) is dat die sake nog nie beslis is nie en die vordering van boetes nog nie ter sprake is nie.

Die voorgestelde prosedure behels 'n boete wat betaal moet word, wat die afdwinging van die boete vereis. Dit was voorheen nie moontlik of nodig nie. Dit was dus nodig om 'n afdwingingsprosedure soos vervat in die voorgestelde artikel 341(5) en (6)SPW te formuleer. Dit is 'n innovasie sonder opspoorbare presedent in die Republiek van Suid-Afrika. Dit is egter eie aan verkeersoortredings wat daarvoor kwalifiseer en word dus afgedwing veral aan die hand van die verkeersadministrasie. Dit kan as "besliste" aangeleenthede beskou word sodra die periode vir vertoë verstryk het (kyk verder ook Hoofstuk 13.3.3.3).

13.3.4 Afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings teen inwoners of burgers van ander lande in die Suider-Afrikaanse konteks

13.3.4.1 Uitlewering van voortvlugtige oortreders

Die uitlewering van voortvlugtige oortreders word gereël

deur die Wet op Uitlewering, 1962 (Wet No 67 van 1962). Uitlewering behels die oorgawe van 'n persoon deur die owerheid van 'n staat waar die persoon hom bevind aan die owerheid van die ander staat op versoek van die ander staat vir die verhoor van 'n bepaalde misdryf of die uitdiening van 'n vonnis in die ander staat. Dit word slegs geïnisieer deur 'n versoek om uitlewering deur die ander staat. *"Geen ander metode bestaan waarvolgens 'n oortreder wat hom elders bevind, verplig kan word om in die Republiek in 'n strafhof te verskyn nie"* (Ferreira (1979: 179)).

Uitlewering is 'n omslagtige proses wat deur diplomatieke en ander kanale geprosesseer word. Bi- en multilaterale ooreenkomste word tussen state oor uitlewering vir bepaalde misdrywe aangegaan. Die sogenaamde sagte grense tussen die sogenaamde onafhanklike state in Suider-Afrika en die vrye beweging van verkeer heen en weer oor die grense het die gevolg dat misdadigers ook maklik oor die grense beweeg. Uitlewering is dan 'n moeilike taak.

Die Wysigingswet op Uitlewering, 1987, spruit voort uit aanbevelings van die Multilaterale Tegnieiese Komitee oor Juridiese Aangeleenthede waarop die Republiek van Suid-Afrika, Transkei, Bophuthatswana, Venda en Ciskei verteenwoordig is. Die Wysigingswet maak voorsiening vir baie vereenvoudigde uitleweringsprosedures tussen state wat by 'n bi- of multilaterale ooreenkoms tot uitlewering verbind is. Veral vereenvoudigde bewysregtelike vereistes ten opsigte van dokumentasie by die versoek om uitlewering is belangrike fasette van die Wysigingswet (Departement van Justisie (1987)).

Op 20 November 1986 is 'n multilaterale uitleweringsooreenkoms tydens die jaarlikse vergadering van die Multilaterale Ontwikkelingsraad van Ministers tussen die Republiek van Suid-Afrika, Bophuthatswana, Venda en Ciskei

en 'n gelykluidende bilaterale ooreenkoms tussen die Republiek van Suid-Afrika en Transkei op 24 April 1987 aangegaan (Departement van Justisie (1987)).

Verkeersoortredings is egter nie ingesluit by die genoemde ooreenkomste as 'n tipe misdryf waarvoor uitlewering aan-gevra kan word nie (Departement van Justisie (1987)).

Tans word nog ondersoek ingestel na die prosedures vir die betekening van straf- en siviele prosesstukke tussen state in Suider-Afrika (Departement van Justisie (1987)).

13.3.4.2 Probleme met die tussenstaatse afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings

Die probleme (frustrasie) van die verkeersadministrasie in Suider-Afrika is velerlei van aard en behels onder andere die volgende:

- (a) 'n Verkeersoortreder vanaf 'n ander staat is vervolgt vir 'n verkeersoortreding en 'n kennisgewing om in die hof te verskyn (die bestaande artikel 56SPW) is aan hom uitgereik of hy is op borgtog na aanhouding vrygelaat, maar hy betaal nie die skulderkenningsboete nie en/of verskyn nie in die hof nie. Die beskuldigde kan nie met die lasbrief tot in sy land agtervolg en gehaal word om in die hof te verskyn nie.
- (b) 'n Parkeeroortreder vanaf 'n ander staat betaal nie sy afkoopboete nie en moet nou vir die oortreding gedagvaar word (ooreenkomstig die bestaande artikel 54SPW). Dit is eerstens byna onmoontlik om vas te stel wie die geregistreerde eienaar van die voertuig is indien die voertuig in die ander staat geregistreer is en indien dit wel bepaal word, is dit 'n onbegonne taak om 'n dagvaarding aan die geregistreerde eienaar in die ander staat te beteken, en indien dit beteken sou word, geld die frustrasie genoem onder (a).

- (c) Die probleme genoem in (b) geld ook ten opsigte van ernstige verkeersoortredings soos roekelose of nalatige bestuur voortspruitende uit padbotsings (ernstige padbotsings ingesluit) waar die oortreder se besonderhede bekend is en hy vir die oortreding gedagvaar moet word.

13.3.4.3 Wetgewing in Bophuthatswana vir die tussenstaatse afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings

Die Padverkeerswet, 1973 van Bophuthatswana, soos gewysig maak onder andere voorsiening dat rybewyse periodiek elke vyf jaar hernu moet word. Die Kommissaris van Polisie mag die heruitreiking daarvan egter weier indien 'n persoon versuim het om 'n skulderkenningsboete vir 'n verkeersoortreding te betaal of om vir die oortreding in die hof te verskyn. Die wet maak uitdruklik voorsiening daarvoor dat die Staatspresident van Bophuthatswana die bepaling ten opsigte van weiering van heruitreiking van toepassing kan maak op derglike versuime ten opsigte van verkeersoortredings gepleeg in gebiede buite Bophuthatswana wat deur sy Staatspresident aangewys is. Geen gebied is vir hierdie doel nog aangewys nie aangesien daar gewag word op die daarstelling van wederkerige fasiliteite tussenstaats vir hierdie doel.

Van belang is egter die baie informele vereistes wat gestel word naamlik slegs en alleen blote kennisgewing van die versuim aan die Kommissaris, en dit kan klaarblyklik direk buite diplomatieke kanale om aan hom bekend gemaak word, of via die WNNR wat die agent vir die daarstelling en bedryf van die Padverkeersburo van Bophuthatswana volgens die genoemde wysigingswet is.

13.3.4.4 Die voorgestelde tussenstaatse afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings

Die voorgestelde vaartbelynde prosedures van artikels 54,

55, 56 en 57SPW en die voorgestelde administratiewe beregting van parkeertipe sake per artikel 341SPW het 'n baie vereenvoudigde werking. Al hierdie bepalings of gedeeltes daarvan kan ingevolge die voorgestelde artikels 55(12) en 341(8)(a) SPW van toepassing gemaak word op 'n vonnis of lasbrief van 'n land of gebied binne of buite die Republiek van Suid-Afrika wat in die kennisgewing aangewys word op voorwaardes en ten opsigte van goed, dokumente, permittee en lisensies wat in die Republiek van Suid-Afrika is of gehou word. Die moontlikheid voorts om 'n voertuig betrokke by 'n parkeeroortreding ingevolge die voorgestelde artikel 341(7)(e)SPW te immobiliseer, sal dit ook onnodig kan maak om die parkeeroortreder van 'n ander staat later daar te probeer identifiseer of op te spoor, ensovoorts.

Die kern van die voorgestelde maatreëls vir die afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings behels die vereenvoudigde prosedures waardeur dit moontlik gemaak word om ook die groot getalle vervolgings oor grense heen af te dwing, iets wat by uitlewering nie prakties is nie. Die grondslag wat in die genoemde Bophuthatswanawetgewing gelê is, word hierdeur uitgebrei.

Van belang is die feit dat territoriale soewereiniteit van state in die proses nie aangetas word nie terwyl amptelike en praktiese erkenning en afdwinging van hofprosesstukke van state oor en weer sal geskied.

Dit sal waarskynlik nodig wees vir multi- of bilaterale ooreenkomste om uitvoering aan die moontlikhede vir die voorgestelde bepalings te kan gee. Daarom kan die voorgestelde maatreëls van toepassing gemaak word, dit wil sê na wederkerige ooreenkomste gesluit is, en is dit nie net bloot van toepassing nie.

13.3.5 Verantwoordelikheid van die beskuldigde vir die besit en afgee van prosesstukke

Die vereiste dat 'n beskuldigde sy skuld skriftelik deur sy handtekening moet erken en dan die boete kon betaal (artikel 309 van die Strafproseswet, 1955), die verval van die vereiste van die uitdruklike skulderkenning in artikel 57SPW en 'n blote betaling van die bedrag van 'n skulderkenningsboete het die gevolg dat die bewys van 'n vorige veroordeling waar so 'n betaling ter sprake is, maklik omseil kan word deur te ontken dat die beskuldigde die boete betaal het. Dit is maklik om aan te voer dat iemand anders, byvoorbeeld die werkgewer, die boete teen die sin van die beskuldigde betaal het.

Hierdie gapings word werklik vernou deur die stuur van kennisgewings aan die veroordeelde soos bespreek is in Hoofstuk 13.3.1.4 hierbo. Een gaping bly die feit dat die beskuldigde 'n prosesstuk by iemand kan laat wat dan "*teen sy sin*" die boete kan betaal. Die voorgestelde artikel 54(12) en 56(7)SPW sou so 'n gaping ook vernou deurdat die beskuldigde verantwoordelik bly vir die dagvaarding en die onmiddellike dagvaarding afgesien van in wie se besit dit laat kom word.

13.4 BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT EIE IS AAN DIE VOORGESTELDE DAGVAARDINGPROSEDURES IN VERKEERSAKE

13.4.1 Afstanddoening van die reg om gehoor te word

13.4.1.1 Uiteensetting van die aanbevole maatreëls rakende versuim om in die hof te verskyn

Die kern van die aanbevole maatreëls vir die vaartbelynde prosedures ten opsigte van vervolgings in verkeersake, word vervat in die voorgestelde artikels 54(5) en (6)SPW en 56(9) en (10)SPW. Daarvolgens;

- (a) word die beskuldigde in die dagvaarding of onmiddellike dagvaarding ondermeer

- ingelig van die aanklag(te) teen hom waarvoor die vervolging teen hom ingestel word, van die verhoorplek, verhoordatum en tyd waar die beskuldigde kan verskyn, nie moet verskyn nie, om te antwoord op die aanklag wat hom ten laste gelê word;
 - aangesê dat hy binne 30 dae na ontvangs van die dagvaarding/onmiddellike dagvaarding skriftelik kennis moet gee indien hy wil verskyn om die saak te verdedig (hierdie is nie 'n formele vereiste ten einde die saak te verdedig nie maar is bedoel om die staat aan te sê om sy getuienis op die verhoordatum gereed te hê en die relatief groot getal uitstelle en herverskynings in verdedigde verkeersake weens die afwesigheid van die staatsgetuies teen te werk; waar die beskuldigde nie aldus kennis gee nie, sal die uitstel nie die skuld van die staat wees nie);
 - inlig dat indien hy die boete nie betaal sonder om in die hof te verskyn nie, hy geag sal word skuldig bevind te wees aan die ten laste gelegde oortreding en;
 - (i) gevonnissen tot die onmiddellike betaling van die betrokke boete of;
 - (ii) ooreenkomstig die ander bepalings van die wet gevonnissen sal word indien 'n betaalbare boete nie op die dagvaarding/onmiddellike dagvaarding geëndosseer is nie;
- (b) maak die landdros bloot 'n aantekening in die strafsakeregister dat die beskuldigde afwesig is op die verhoordatum of 'n uitgestelde datum daarvan (tensy daar redes is dat so 'n aantekening nie gemaak moet word nie, byvoorbeeld die prosesstuk is nie behoorlik uitgereik nie);
- (c) word die beskuldigde geag by die verhoorplek en op die verhoordatum skuldig bevind te wees en, óf gevonnissen te wees tot die betaling van die boetebedrag, óf vonnisbaar te wees ooreenkomstig die voorgestelde artikel 54(7) en 56(11)SPW.

13.4.1.2 Voldoening aan die audi alteram partem-reël

Die audi alteram partem-reël is in Hoofstuk 13.3.1 toegelig. Die vraag is nou of aan daardie reël voldoen word en of dit nie verwring of oortree word nie?

Eerstens word die beskuldigde ingelig van die aard en inhoud van die aanklag teen hom en van die plek, datum en tyd waar hy kan verskyn om aangehoor te word. Dit stem tot hier toe ooreen met die bestaande maatreëls en daar is nie twyfel dat in hierdie verband daar aan die audi alteram partem-reël voldoen word nie.

Tweedens kan die beskuldigde seker maak dat, indien hy in die hof aangehoor wil word, alles gereed gemaak sal wees vir sy verhoor deur kennis van sy voorneme om te verskyn, te gee, 'n bykomende aspek wat tans nie voorgeskryf word nie.

Derdens kan hy op die verhoordatum en tyd verskyn en dan behoorlik op die gevestigde wyse aangehoor word.

Verskyn die beskuldigde, is daar dus geen twyfel dat die voorgestelde maatreëls die audi alteram partem-reël geen geweld aandoen nie.

Wat egter indien die beskuldigde nie verskyn nie?

13.4.1.3 Verbeuring van natuurlike geregtigheid deur afstanddoening

Is dit moontlik dat 'n beskuldigde sy reg om aangehoor te word, kan verbeur indien hy sou versuim om in die hof te verskyn soos hy geregtig is om te doen? Die regspraak in hierdie verband is nie volop nie maar dit wat beskikbaar is, is tot in die Appélhof bekragtig. Die belang van die antwoord op die genoemde vraag vir die doeleindes van hierdie studie maak 'n meer volledige behandeling van die toepaslike regspraak gebiedend.

Die genoemde vraag is by implikasie in Huyser v Louw NO and Others 1955(2) SA 321(T) beantwoord. Die saak was 'n appél na die volbank van die Transvaalse Provinsiale Afdeling van die Hooggeregshof deur Huyser. Huyser is kennis gegee dat hy redes moes aanvoer waarom sy naam nie gevoeg moes word op die lys van lede van die Kommunistiese Party nie en hy vra afskrifte van die dokumente waarop gesteun word ten einde te antwoord op die bewerings teen hom. Sy versoek word geweier en hy word meegedeel dat die inligting vervat is in korrespondensie wat na die kennisgewing gevoer is. Op regsadvies dring Huyser toe aan op 'n reg van inspeksie van die dokumente, wat geweier word, waarop Huyser kennis gee dat hy weens die weiering nie bereid was om 'n voorlegging te maak om redes aan te voer waarom sy naam nie aldus gelys moes word nie. Hy word daarna ingelig dat sy naam aldus gelys is. Huyser se appél is gebaseer op die weiering om hom toe te laat om insae te hê in die betrokke dokumentasie wat teen hom gehou word. Dit is uit die beslissing duidelik dat indien Huyser geregtig was op insae van die dokumente, die weiering om insae die audi alteram partem-reël sou geskend het en die aansoek sou moes slaag. Indien Huyser nie op insae geregtig was nie, sou die reël nie geskend wees nie en sou Huyser sy redes moes aangevoer het toe hy die geleentheid gehad het. Regter Steyn sê (op 324) van Huyser "*he knew the issues raised and what he had to disprove. Notwithstanding this knowledge, he did no more than claim the right to inspect the documents. When this was refused he refrained from laying his case before the liquidator ... Had the appellant when inspection of the documents was refused, explained to the liquidator ... the position may possibly have been different.*" Die hof beslis dat hy nie geregtig was op insae in die dokumente nie. Regter Steyn, gesteun deur Regters, Murray en Rumpff beslis dus nie uitdruklik dat Huyser deur sy versuim om gehoor te word, afstand gedoen het van die reg om gehoor te word nie, maar by implikasie en wys die appél van die hand.

Die genoemde vraag het in 1955 ook voor die Appélhof ter sprake gekom in Radloff v Clocolan Ko-operatiewe Landbou Maatskappy Bpk 1955(3) 418(A) waar die hof baie meer direk die vraagstuk aanspreek. In daardie saak was dit 'n voorwaarde van die appellant se lidmaatskap by die respondent dat hy al sy landbouprodukte aan die respondent sou verskaf het, by verbreking waarvan die respondent die appellant kon beboet het. Die respondent het appellant kennis gegee van die voorneme om die appellant te beboet vir die oortreding van die reël en dat die appellant op 'n bepaalde tyd, datum en plek met of sonder getuies kon verskyn of geskrewe verklarings kon voorlê. By die "verhoor" was die appellant teenwoordig en deur 'n prokureur verteenwoordig en dié het op 'n formele klagstaat aangedring. 'n Lys van produkte wat die appellant na bewering aan 'n ander maatskappy sou verkoop het, is toe voorgelees. Die prokureur het egter geweier dat die appellant sy saak stel of getuienis lewer alvorens die formele klagstaat aan die appellant beskikbaar gestel sou word. *"Pleks van daardie geleentheid te baat te neem het die appellant wettiese besware opgewerp"* (op 422).

Tien dae na die "verhoordatum" is die appellant ingelig dat hy met 324 pond 19s.2d beboet is. In die hof a quo is namens die appellant gewag gemaak van die billikheidsnorm, audi alteram partem, maar nie in die Appélhof nie. Appél-regter Van den Heever haal die billikheidsnorm weer aan en beslis *"'n Man wat keer op keer genooi is om sy saak te stel en dit ten enemale verseg het om die uitnodiging te aanvaar, kan hom beswaarlik beroep op daardie slagspreuk"* (op 423, eie beklemtoning).

Die onderhawige vraag moes daarna ook in Jooste Lithium Myne Bpk v Fricke en 'n Ander 1957(1) SA 133(SWA) beantwoord word. In daardie saak was Jooste beide die besturende direkteur van die applikant in die saak, Jooste Lithium Myne Bpk, sowel as die prokureur vir die applikant. Die eerste respondent het onedele minerale kleims op die grond van die applikant afgesteek. Dit is deur die applikant as ongeldig

beskou en hy het self daarna kleims gaan afsteek. Die geskil wat ontstaan het, is deur die Inspekteur van Myne ten gunste van die eerste respondent uitgewys en so ook die appél van die applikant na die Administrateur-in-Uitvoerende Komitee. Die Hooggeregshof het daarna die laasgenoemde beslissing ter syde gestel op grond van die onreëlmatige ontvangs van 'n sekere verslag wat nie tot die kennis van die applikant gebring was nie en bevind dat die afsteek van die kleims deur die eerste respondent ongeldig was. Die tweede respondent het op hoër beroep na die Appélhof gegaan waar beslis is in Administrator South West Africa v Jooste Lithium Myne Bpk 1955(1) SA 557(A) dat die Administrateur-in-Uitvoerende Komitee onreëlmatig opgetree het, die saak is terugverwys na hom, en daar is beslis dat die hof a quo nie oor die geldigheid van die eerste respondent se optrede moes beslis het nie. Die Administrateur-in-Uitvoerende Komitee is ook gelas om die applikant geleentheid te gee om op die genoemde verslag te reageer.

Die Administrateur-in-Uitvoerende Komitee het amptelik by besluit van die beslissing kennis geneem, besluit om aan die bevel van die Appélhof te voldoen, die gewraakte verslag aan die applikant beskikbaar gestel en die applikant genooi om kommentaar op die verslag by die Inspekteur van Myne in te dien vir voorlegging aan die Administrateur-in-Uitvoerende Komitee.

Die Applikant neem egter in sy skriftelike reaksie 'n aantal tegniese punte en beweer dat omstandighede op die grond ook aansienlik verander het waarop die antwoord aan die appél-lant is dat dit aanvaar word as sy kommentaar vir die doeleindes van die Appélhofbevel. Die Applikant word egter weer eens genooi om kommentaar op die gevraagde verslag voor 'n bepaalde datum te lewer. Die applikant doen dit nie maar gee kennis dat hy voornemens is om die saak na die Appélhof terug te verwys, 'n prosedure wat nie bestaan soos dit kennis van gegee is nie. In 'n amptelike brief word hy meegedeel dat hy versuim het om die kans te benut om op die

gewraakte verslag te antwoord. Drie maande later word die applikant kennis gegee dat die appél van die applikant deur die Administrateur-in-Uitvoerende Komitee van die hand gewys is en die kleims van die eerste respondent erken word.

Die Hooggeregshof wys op die laaste amptelike brief aan die applikant drie maande voor die beslissing geneem is en vervolg: *"Hy vind dit egter gerade om hierdie brief te ignoreer. Byna drie maande gaan verby en toe is die appél in sy afwesigheid beslis."*

Die Hof vervolg: *"Volgens my mening het hy genoeg geleentheid gehad en ek kan hom nie anders beskou as 'n persoon wat behoorlik gedaag is en geen verskyning aangeteken het nie. Volgens bekende prosedure kan vonnis in die afwesigheid van so 'n persoon gegee word"* (op 138, eie beklemtoning). Die Hof beslis dat die applikant eerder beleefd om kondonasie aansoek moes gedoen het.

Rose Innes (1963: 157) sê dat 'n persoon wat die behoorlike geleentheid gebied is *"to appear and be heard but ... has failed to do so, ... may be regarded as a person who has been properly summoned and has failed to appear, and a decision made in his absence will not on that account be set aside on review"*, vir welke stelling hy die Jooste-saak aanhaal (eie beklemtoning).

Die Appélhof het in 1959 weer eens die geleentheid gekry om hom oor die saak uit te spreek in Cassem v Oos-Kaapse Komitee van die Groepsgebiederaad 1959(3) SA 651(A) waar die verrigtinge van die Groepsgebiederaad ter sprake gekom het. Die eerste respondent het as 'n komitee van die Groepsgebiederaad 'n openbare ondersoek ingestel na die groepsgebiede van Port Elizabeth en omstreke. Die ondersoek is voorafgegaan deur 'n kennisgewing in 'n plaaslike koerant van die ondersoek en 'n uitnodiging om skriftelike vertoë in te dien, en dat die Raad na die oorweging van die vertoë

waar hy dit nodig sou vind, voorleggers in die openbaar sou aanhoor.

Die Appellante het skriftelike vertoë ingehandig en die Raad het persone, onder wie die appellante, genooi om voor die Raad te verskyn. Die Appellante het voor die Raad verskyn en aangedring eerstens op insae van 'n vroeëre verslag van 'n beplanningskomitee en tweendens dat 'n verteenwoordiger van daardie beplanningskomitee opgeroep moes word om die voorstelle in sy verslag toe te lig. Toe die aandrang geweier word, het hulle (die appellante) *"hul aan die verrigtinge onttrek sonder om gebruik te maak van die geleentheid om getuienis en verdere vertoë voor te lê"* (op 658).

Die Raad het met sy verrigtinge voortgegaan. Die Appellante het later aansoek gedoen om 'n bevel dat, onder andere, die ondersoek van die Raad heropen moes word, dat die appellante en ander belanghebbendes toegelaat moes word om by die heropende ondersoek te verskyn, dat verteenwoordigers van die beplanningskomitee opgeroep moes word om te verskyn om hulle verslae toe te lig en dat getuiniis ter weerlegging van die verslae toegelaat moes word. Die hof a quo het die ondersoek van die hand gewys. Hoofregter Steyn noem op appél dat die aansoek op heropening, in soverre dit gerig is op die verkryging van 'n geleentheid om voor die raads-komitee die betoog te voer en wat hulle sou gevoer het indien hulle hul nie aan die verrigtinge onttrek het nie, dit voldoende is om op te merk *"dat die komitee geen onreëlmatigheid begaan het wat as grond vir heropening van die verrigtinge sou kon dien nie. Ek weet ook van geen kwasi-geregtlike billikheidsvoorskrif met die strekking dat 'n betrokke wat ter oorsake van 'n onreëlmatigheid in die verrigtinge wat hom nie belet om sy saak te stel nie, uit eie keuse die geleentheid daarvoor ... van die hand wys, daarna die reg het op herstel ... van die geleentheid wat hy verwerp het"* (op 664, eie beklemtoning).

Die genoemde vraag het weer ter sprake gekom in Rodreques v Minister of the Interior 1960(1) SA 790(T). Die eiser (Rodreques) se permanente verblyfpermit in die destydse Unie van Suid-Afrika is deur die verweerder deur 'n kennisgewing aan die eiser gekanselleer en is die eiser gelyktydig kennis gegee om die Unie te verlaat. Die eiser het beweer dat die verweerder die plig gehad het om die eiser 'n regverdige geleentheid te bied om die redes vir die uitsettingsbevel te weerlê. Die verweerder het dit ontken en alternatiewelik aangevoer dat nadat hy die kennisgewing ontvang het, hy alle geleentheid gehad het om die betrokke redes aan te voer maar dat hy versuim het om dit te doen.

Die hof beslis in navolging van die Appélhofbeslissing van Sachs v Minister of Justice 1934 AA 11 dat die geleentheid om aangehoor te word, kan ook gebied word nadat die besluit reeds geneem is op voorwaarde dat "*the person making the decision gives the other an opportunity at some later stage to do so*" (op 792), naamlik om sy kant ook te stel. Die feit dat die eiser versuim het om redes na die bevel aan te voer terwyl hy kans gehad het om dit te doen, word teen die eiser gehou. (Tersydestelling van skuldigbevinding en vonnis, wat in Hoofstuk 13.4.4 bespreek word, bied egter ten opsigte van die voorgestelde maatreël 'n voorgeskrewe prosedure om in gepaste gevalle na die beslissing gehoor te word.)

In Urban v Minister of the Interior 1953(3) SA 544(K) was die feite baie soortgelyk en het Urban nie self nie, maar vriende namens hom, na die bevel vertoë voorgelê, het die Minister die voorlegging oorweeg en steeds geweier om die uitsettingsbevel terug te roep. Die hof het in hierdie geval die voorleggings deur derdepartyte namens die getroffene aanvaar, selfs in die afwesigheid van voorleggings deur die getroffene self. Waarnemende Regter Snyman vergelyk in Rodreques se saak die saak met Urban se saak as volg: "*It seems to me that the plaintiff cannot be in a better position because he has failed or refused to avail himself of the opportunity*" (op 792 - eie beklemtoning).

Die hof het insgelyks in *Kenana v Mangope* 1978(2) SA 322(T) die versuim om te verskyn as 'n verbeuring van die reg om gehoor te word deur afstanddoening aanvaar.

Die Appélhof het met *Volschenk v SA Geneeskundige en Tandheelkundige Raad* 1985 (3 SA 124 (A) onlangs weereens bevestig dat 'n beroep op die audi alteram partem-reël verbeur word deur 'n getroffene van 'n besluit of beslissing waar so 'n persoon nie van sy kans om gehoor te word, gebruik gemaak het nie.

Volschenk, 'n geneesheer, is deur 'n tugkomitee van die SA Geneeskundige en Tandheelkundige Raad op 23 Augustus 1983 skuldig bevind aan twee klagtes van sekere wanpraktyke. In plaas daarvan dat die tugkomitee hom straf, beveel die komitee by die Raad aan dat Volschenk vir ses maande geskors word maar dat die skorsing vir drie jaar op bepaalde voorwaardes opgeskort moet word. Die aanbeveling is onmiddellik na die ondersoek aan Volschenk oorgedra en is hy ter selfdertyd gewaarsku dat die Raad die straf kan verswaar en dat hy vertoë in hierdie verband aan die Raad kon rig. Die datum van die volgende Raadsitting was nie bekend nie maar die *"volgende vergadering in Oktober 1983"* was van toepassing. Volschenk is ook aangesê dat, indien hy vertoë wou rig, hy dit aan die registrateur van die Raad moes rig *"en dit moet hom voor 16 September 1983 bereik."*

Volschenk het nie van die geleentheid wat hom aangebied is om skriftelik vertoë aan die raad te rig, gebruik gemaak nie. Hy het ook klaarblyklik geen navrae gerig of laat rig om uit te vind presies wanneer die Raad sou vergader om oor sy straf te besin nie. Ook is geen versoek aan die Raad gerig dat Volschenk in persoon of deur 'n regsverteenwoordiger voor die Raad verskyn nie. Die Raad het by sy vergadering op 13 Oktober 1983 die bevinding van die tugkomitee bekragtig en Volschenk vir ses maande vanaf 13 Oktober 1983 geskors sonder opskorting van die skorsing.

Die Raad het Volschenk toe van die beslissing verwittig. Dit het aanleiding tot Volschenk se aansoek teen die Raad gegee en is onder andere betoog dat die swaarder vonnis ongeldig was aangesien Volschenk nie eers die geleentheid gebied is om daarteen aangehoor te word nie, en dat dit derhalwe nie aan die audi alteram partem-reël voldoen is nie.

Smalberger WnAR, met wie die hele regbank saamgestem het, wys daarop dat Volschenk bewus gemaak is van die feit dat die Raad die aanbevole straf van die tugkomitee kon verswaar of versag. Volschenk moes besef het dat die Raad oor sy straf sou besin en dan 'n straf oplê, en dat dit hier nie net gegaan het bloot asof 'n straf wat reeds opgelê was, net bekragtig moes word nie. *"Hy is die geleentheid gebied om skriftelike vertoë aan die Raad te rig maar het nie daarvan gebruik gemaak nie. In die normale gang van sake, as 'n persoon uitgenooi is om sy saak te stel en verseg om die uitnodiging te aanvaar, kan hy hom beswaarlik op die audi alteram partem-slagspreuk beroep."* Die Hof beroep hom in hierdie verband op Radloff v Clocolan Ko-operatiewe Landboumaatskappy Bpk 1955(3) SA 418(A).

Die waarnemende Appélregter behandel dan Volschenk se reg tot verskyning voor die Raad. *"Ofskoon die reg hom nie uitdruklik aangebied is nie, is hy die reg nooit ontsê nie. Die Appellant het nooit gevra om toegelaat te word, hetsy persoonlik of deur 'n regsverteenwoordiger, om voor die Raad te verskyn om vertoë te rig aangaande sy straf nie. Waar die Appellant nie op so 'n reg aanspraak gemaak het nie, en geen versoek in dié verband aan die Raad gerig het nie, kan hy nouliks kla dat die audi alteram partem-reël misken is."*

Daar kan met respek met die beslissing saamgestem word ten opsigte van Volschenk se versuim om 'n skriftelike voorlegging te maak. Deur sy versuim het hy afstand gedoen van sy reg om in skrif gehoor te word.

Indien egter aanvaar word dat Volschenk 'n reg tot verskyning voor die Raad gehad het, ontstaan die volgende vrae:

- Moes Volschenk 'n verskyning versoek het of het die plig nie op die Raad as besluitnemer gelê om Volschenk te nooi om te verskyn nie?
- Moes Volschenk oor die datum vir die Raadsitting navraag gedoen het, of was dit nie die plig van die Raad as besluitnemingsorgaan om Volschenk van die sittingsdatum in kennis te stel nie (daar moet onthou word dat Volschenk op geen stadium van enige verrigtinge van die sittingsdatum van die Raad ingelig is nie)?
- Is die wese van die audi alteram partem-reël nie dat die besluitnemer 'n persoon wat deur 'n beslissing getref mag word, moet inlig van die datum, tyd, plek en wese van die te neme besluit nie? Baxter (1984: 545) sê die kennisgewing moet aandui waar en wanneer die ontvanger aangehoor sal word maar dit hoef hom nie uitdruklik te nooi om 'n voorlegging te maak nie.

Dit wil voorkom asof die Appélhof, met respek gesê, 'n ongeregverdigde plig op Volschenk geplaas het ten opsigte van die reg om voor die Raad te verskyn. Die beslissing bekragtig egter die hele bogenoemde reeks beslissings dat aan die audi alteram partem-reël voldoen is waar 'n persoon die geleentheid gebied word om sy saak te stel. Indien hy die geleentheid nie gebruik nie, kan hy hom nie later op die reël beroep indien 'n beslissing tot sy nadeel in sy afwesigheid gevel word nie.

Volgens Baxter (1984: 591) bepaal die feite van die omstandighede of afstand van 'n reg gedoen word, aldan nie. Die persoon wat beweer dat afstand van 'n reg gedoen is, dra ook die bewyslas om dit te bewys. Die bewyslas word bloot gekwyd indien bewys sou word dat daar duidelik en ondubbel-

sinning van die reg afstand gedoen is en dat die afstanddoening gedoen is met die volle kennis en wete van die reg waarvan afstand gedoen word. Geen gesag word deur Baxter in hierdie verband egter aangehaal wat met die onderhawige onderwerp direk verband hou nie. Dit is egter nie so belangrik nie aangesien in verband met die aanbevole maatreëls met 'n statutêre bepaling te make is.

13.4.1.4 Slotsom oor aanvaarbaarheid van die verbeuring van die voordeel van die audi alteram partem-reël deur afstanddoening

Die slotsom waartoe geraak moet word, is dat dit 'n gevestigde praktyk is dat die voordeel van die audi alteram partem-reël afstand gedoen kan word. Die dictum van die hof in Jooste Lithium Myne Bpk v Fricke en 'n Ander 1957(1) SA 133(SWA) is skerp op die man af met die woorde: *"'n persoon wat behoorlik gedaag is en geen verskyning aangeteken het nie. Volgens bekende prosedure kan vonnis in die afwesigheid van so 'n persoon gegee word"* (op 138).

Die afstanddoening gaan volgens die Appélhof so ver dat *"Indien die aanslag te hoog was, het die Appellant dit aan sy koppige swye te wyte"* (Radloff v Clocolan Ko-operatiewe Landbou Bpk, op 423). In Cassem v Oos-Kaapse Komitee van die Groepsgebiederaad 1959(3) SA 651(A) beslis Hoofregter Steyn in die Appélhof dat 'n persoon wat sy reg om aangehoor te word, verbeur het (*"die geleentheid wat hy verwerp het"*), ook die reg verbeur op herstel *"van die nadeel wat hy ... gely het ..."*

Die voorgestelde maatreëls waarna in Hoofstuk 13.4.1.1 verwys word, val dus binne die vereistes wat al die toepaslike beginsels van natuurlike geregtigheid ten opsigte van die reg om kennis van aksie te ontvang en gehoor te word, neerlê. Die voorgestelde maatreëls val ook binne die

erkende regspraktyk dat die persoon wat die geleentheid het om gehoor te word en dit nie benut nie, die voordeel van die reg om gehoor te word, deur afstanddoening verbeur.

Daar is derhalwe geen noodsaaklikheid vir 'n prosedure vir die tersydestelling van die skuldigbevinding en vonnis soos in die voorgestelde artikel 57ASPW vervat word nie. Die voorgestelde artikel 57ASPW verbreed dus net die aanvaarbaarheidsgrondslag van die maatreëls genoem in Hoofstuk 13.4.1.1 deurdat 'n geval van werklike benadeling met goeie meriete steeds hanteerbaar is. Dit word beklemtoon dat die tersydestellingsprosedure nie noodsaaklik is om die aanvaarbaarheid van die betrokke maatreëls te vestig of te verstewig nie en dat die tersydestellingsprosedure ex abundanti cautela bygevoeg word.

13.4.1.5 Die audi alteram partem-reël en aantekening van vorige veroordeling op 'n register

Die voorgestelde maatreëls maak nie net voorsiening vir kennisgewing van die aantekening van vorige veroordelings op 'n register teen 'n persoon nie, maar skeep ook 'n prosedure van beswaar en appèl teen die aantekening (voorgestelde artikel 55(9)SPW).

13.4.2 Skuldigbevinding en vonnis by verstek asook skuldig bevind en gevonniss geag

Die bepalings van die voorgestelde artikels 54(6) en 56(10)SPW bepaal dat 'n beskuldigde wat nie 'n skulderkenningsboete wat op die dagvaarding/onmiddellike dagvaarding geëndosseer is, betaal nie, nie kennis van verskyning gee nie en nie op die verhoordatum verskyn nie, *"geag word deur die hof by die verhoorplek en op die verhoordatum aan die pleging van die betrokke misdryf skuldig bevind en ... gevonniss te wees tot die betaling van die boete wat as die skulderkenningsboete op die onmiddellike dagvaarding tydens die uitreiking daarvan*

geëndosseer is" (voorgestelde artikel 56(10)SPW). Die voorgestelde artikel 54(6)SPW is vir alle praktiese doeleindes gelykluidend.

Hierdie aangeleentheid is redelik volledig behandel en beoordeel in Hoofstuk 8. Die aangeleentheid van afstanddoening van die reg om aangehoor te word, is weer in Hoofstuk 13.4.1 behandel. In Hoofstuk 13.2.4 is daarop gewys dat die bepaling van die **bestaande artikel 57(5)SPW** ingevolge waarvan 'n inskrywing deur die klerk van die hof in die strafsakeboek vir erkennings van skuld *"waarop die beskuldigde ... geag word deur die hof ten opsigte van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonnissen te gewees het,"* 'n administratiefregtelike beslissing en nie 'n strafregtelike beslissing is nie. (Daarteenoor kan die beskuldigde wel op die verhoordatum verskyn, die saak verhoor en 'n strafregtelike beslissing verkry word. Geen reg word dus van die beskuldigde weggeneem nie.)

Die bepaling van die voorgestelde artikels 54(6) en 56(10)SPW moet insgelyks as 'n administratiefregtelike beslissing en nie as 'n strafregtelike beslissing beskou word nie. ('n Vonnissen en skuldigbevinding ingevolge die bestaande artikel 57(6) waarvolgens die inskrywing van die betaling van 'n skuld-erkenningsboete in die strafsakeboek vir erkenning van skuld (deur die klerk van die hof gedoen) as 'n skuldigbevinding en vonnis geag word, is ook 'n administratiefregtelike handeling en beslissing en kan nie as 'n strafregtelike beslissing beskou word nie.)

Uit wat in Hoofstuk 13.4.1 oor die afstanddoening van die reg om by administratiewe beregting aangehoor te word, gesê is, is dit duidelik dat daar geen wesenlike en juridiese beswaar teen die betrokke voorgestelde bepaling aanteken kan word nie.

Die saak sal steeds soos tans in 'n strafsakeregister ingeskryf word, maar in plaas daarvan dat 'n lasbrief vir die inhegtenisneming van 'n afwesige beskuldigde oorweeg en

uitgereik sal word, sal die hof bloot 'n aantekening maak dat die beskuldigde afwesig is. Daarop sal die beskuldigde geag word aldus skuldig bevind en gevonniss te wees. Hierdie bepaling is analoog tot die bestaande maatreël dat die beskuldigde na 'n bepaalde aantekening in 'n register geag word skuldig bevind en gevonniss te wees.

Die aantekening in die geval van die voorgestelde maatreël is dat die beskuldigde afwesig is. Indien daar 'n rede bestaan waarom 'n beskuldigde nie teenwoordig hoef te wees nie (daar is byvoorbeeld 'n formele gebrek aan die dagvaarding/onmiddellike dagvaarding), dan word die aantekening nie gemaak nie en sal die beskuldigde dus nie aldus skuldig bevind en gevonniss word nie. Dit verseker dat daar steeds juridiese beheer en toesig oor die prosesstukke en die inhoudelike daarvan sal wees.

13.4.3 Skuldig bevind geag en opvolgende aansoek om vonnis

Die bepalings van die voorgestelde artikel 54(7) en 56(11)SPW stem ooreen met die bepalings wat pas in Hoofstuk 13.4.2 bespreek is ten opsigte van die skuldigbevinding van die beskuldigde selfs al is geen skulderkenningsboetebedrag op die dagvaarding/onmiddellike dagvaarding geëndosseer nie. Die skuldigbevinding kan dus insgelyks juridies aanvaarbaar verklaar word.

Die voorgestelde maatreël maak voorsiening dat die staatsaanklaer na die "*veroordeling*" en na kennisgewing aan die beskuldigde met vermelding van inligting wat vir doeleindes van vonnis voorgelê sal word, aansoek om vonnis kan doen.

Dit is duidelik dat die vonnisproses voor 'n regterlike beampte sal moet geskied. Daar sou geen probleem wees indien die beskuldigde vir vonnis opdaag nie. Maar wat gemaak indien die beskuldigde nie sou opdaag nie, soos in die meerderheid van sake mag gebeur?

Die voorgestelde bepalings van artikel 54(7) en 56(11)SPW maak voorsiening dat die beskuldigde in so 'n geval in absentia gevonniss kan word nadat die hof voorleggings deur die "veroordeelde" en die staatsaanklaer vir doeleindes van vonnis ook sonder die teenwoordigheid van die beskuldigde oorweeg het.

Die vereiste vir die teenwoordigheid van die beskuldigde by strafregtelike verrigtinge is in Hoofstuk 13.2.3 meer volledig toegelig. Die uitsonderings in die SPW word vervat in die bepalings van die voorgestelde artikel 57(6) en (7)SPW, afgesien van ander bepalings wat nie nou ter sprake is nie.

Daar kan nou ewe sterk geargumenteer word dat die voorgestelde bepalings vir artikel 54(7) en 56(11)SPW nie aanvaarbaar is weens die afwesigheid van die beskuldigde by die vonnisproses terwyl daar bepaalde voorleggings gemaak kan word. Dan sneuwel daardie deel van die aanbevole maatreëls.

Daarteenoor kan geargumenteer word dat die betrokke voorgestelde maatreëls slegs slaan op verkeersoortredings en dat slegs 'n boete met of sonder periodieke gevangenisstraf (wat baie toepaslike straf vir verkeersoortredings is - kyk Hoofstuk 13.3.3.1) opgelê kan word, maar nie ook gewone gevangenisstraf of gevangenisstraf by wanbetaling van die boete nie. Die betrokke maatreëls sal die hantering van beskuldigdes ("veroordeelde") met vorige veroordelings op 'n ander wyse as dié sonder vorige veroordelings hanteerbaar maak.

Dit word dus aanvaar dat hierdie aspek van die betrokke voorgestelde bepalings kontensieus is. Dit sou egter moontlik wees dat die aanbevelings in hierdie verband onsuksesvol kan wees sonder dat die res van die aanbevole maatreëls daardeur getref hoef te word.

Die vraag is egter of daar nie eerder na 'n omvattende stel maatreëls vir die bestryding van verkeerskriminaliteit gekyk moet word nie? Bestaan daar enigsins redes waarom hierdie uitsonderlike aspekte nie saam met die res van die aanbevelings aanvaarbaar is nie?

13.4.4 Tersydestelling van skuldigbevinding/vonnis

In Hoofstuk 13.4.1.4 is aangetoon dat die prosedure vir die tersydestelling van skuldigbevinding en vonnis wat in artikel 57ASPW voorgestel word, in werklikheid nie juridies vereis word om die aanbevole vaartbelyning van vervolgings in verkeersake aanvaarbaar te maak nie en dat dit bloot ex abundanti cautela bygevoeg word ten einde die regverdigheidsgrondslag van die aanbevole maatreëls te verbreed om gevalle te dek waar op die meriete van 'n geval, benadeling uitgeskakel kan word.

Die voorgestelde artikel 57ASPW volg, soos in Hoofstuk 8 aangedui is, dieselfde prosedure en bewoording wat ten opsigte van tersydestelling van 'n sivilregtelike vonnis in die landdroshof geld. Die prosedure in daardie gevalle is gevestigde praktyke wat al volledig deur ons howe onder die loep geneem is. Dit word gevolglik nie vir doeleindes van hierdie studie weer eens beoordeel nie.

13.4.5 Koppeling van die identiteit van 'n oortreder aan sy geregistreerde oortreding en vorige veroordelings

Hierdie aangeleentheid is relatief volledig in Hoofstuk 11 behandel en beoordeel. Enkele opmerkings word gevolglik nou gemaak.

Van belang is die feit dat binne die bestek van die strafprosesreg 'n nuwe metode van die identiteitskoppeling by vorige veroordelings betrek word.

Die NACCJSG (1973 B) het in sy standarde die betaling van boetes in plaas van hofverskynings net aanbeveel vir gevalle waar die verkeersoortreder nie 'n verkeersresidivis is nie (kyk voorts Hoofstukke 13.1.3, 13.2.5.2 en 13.2.6.3 hierbo). Hierdie beginsel strook met die kriminologiese en strafbegrippe dat herhaaloortreders se vorige veroordelings by opvolgende veroordelings in ag geneem moet word by die oplegging van 'n toepaslike straf (Ferreira (1979: 610-611)).

Daar is reeds gewys op die probleme wat so 'n beoordeling tans verhinder in die geval van die betaling van skulderkennings- en afkoopboetes, (kyk Hoofstukke 11.2.4.2, 13.2.5.2 en 13.2.6.3).

Die volgende aspekte word in die voorgestelde bepaling vir die koppeling van identiteit en die bewys van vorige veroordelings vervat: -

- magtiging om die betaling van skulderkenningsboetes op grond van vorige veroordelings en die ontoepaslikheid van die boete in 'n bepaalde geval te mag afkeur (voorgestelde artikel 57(7)SPW);
- 'n sertifikaat van 'n wetstoepasser op 'n onmiddellike dagvaarding dat hy die identiteitsbesonderhede van 'n beskuldigde vanaf die rybewys verkry het, anders word 'n vingerafdruk op die dokument geneem (voorgestelde artikel 56(1)(d)SPW);
- die beskuldigde bly self verantwoordelik vir die hou en afgee van 'n strafprosesstuk en word dus gebonde geag as iemand anders die skulderkenningsboete sou betaal (voorgestelde artikel 54(12) en 56(7)SPW);
- kennisgewing aan 'n persoon van die skuldigbevinding en die aantekening van 'n vorige veroordeling teen sy naam sodat hy kans kan hê om beswaar daarteen aan te teken indien hy 'n geldige beswaar sou hê. As hy nie beswaar aanteken nie, kleeft die oortreding aan hom (artikel 54 (8) en (9) en 55(9)SPW);
- voorsiening van 'n maatregel dat 'n rekenaarafdruk van 'n persoon se rekord prima facie-bewys van sy rekord verskaf (artikel 55 (7)SPW, kyk ook Hoofstuk 13.3.2).

Die beginsel van die afdruk van die rybewys of 'n professionele bestuurderpermit plus die kennisgewings van die skuldigbevinding en die aantekening op die rekord van 'n persoon is meer as wat in ander lande vereis word en waar vorige veroordelings sonder probleme bewys of in ag geneem word.

13.4.6 Minagting van die hof na ontvangs van 'n dagvaarding/onmiddellike dagvaarding

13.4.6.1 Nuwe misdryf van minagting van die hof in 'n verkeersaak

In Hoofstuk 13.2.2 is die bestaande posisie ten opsigte van minagting van die hof na die ontvangs van 'n dagvaarding (artikel 54SPW) en 'n kennisgewing om in die hof te verskyn (artikel 56SPW) bespreek. Die minagting is naamlik daarin geleë dat die beskuldigde versuim om in die hof te verskyn en dat dit in die jonste SPW 'n volwaardige statutêre misdryf geword het.

Die voorgestelde prosedure in verkeersake van vonnis by verstek in die voorgestelde artikels 54(6) en (7) asook 56(10) en (11)SPW bepaal dat indien die beskuldigde nie in die hof verskyn nie, hy skuldig bevind en gevonniss, of skuldig bevind geag sal word. Die behoefte vir 'n misdryf van minagting van die hof vir versuim om te verskyn soos dit in die bestaande maatreëls vervat is, verval.

Minagting van die hof kan by die voorgestelde vaartbelynde prosedures in verkeersake heeltemal wegval. Daarteenoor sal dit 'n versuim wees om nie aan die vonnis te voldoen nie en moet 'n "veroordeelde" 'n sterk aanmoediging gegee word om aan die vonnis te voldoen. Gevolglik word daar in die voorgestelde artikel 55(6)SPW bepaal dat die vonnisbedrag na 30 dae rente sal loop (met dien verstande dat die staatsaanklaer dit kan verminder of vryskeld). Tweedens word 'n nuwe misdryf in die voorgestelde artikel 55(3)(e)SPW geskep waarvolgens dit 'n oortreding is indien daar nie binne 30 dae na 'n vonnis ingevolge die voorgestelde artikel 54(6) en (7)SPW asook 56(10) en (11)SPW aan die vonnis voldoen word nie. Die voorgestelde misdryf word bereg deur die "veroordeelde" aan die versuim skuldig en gevonniss te ag tot die betaling van 'n boete van vyftig rand of vyftig persent van die oorspronklike vonnisbedrag, welke een die hoogste is.

Weer eens is 'n verskyning nie nodig nie en behoort dit ook as 'n administratiefregtelike beregting gesien te word.

Die voorgestelde maatreëls kan welliswaar sonder hierdie bepaling klaarkom maar dit behoort beter voldoening van vonnisse tot gevolg te hê. Daarsonder sal die aanmoediging om aan 'n vonnis te voldoen, minder wees.

13.4.6.2 Vaartbelyning van ondersoek na die misdryf van versuim om in die hof te verskyn

'n Voorstel word ook gemaak deur die voorgestelde artikel 55(3)(c)SPW vir die verdere vaartbelyning van die summiere ondersoek na 'n versuim om in die hof te verskyn deur toe te laat dat 'n bedrag van vyftig rand of een helfte van die boete op die dagvaarding/onmiddellike dagvaarding (welke een die hoogste is) saam met die boete toe te laat. 'n Inskrywing van die betaling van die bedrag (wat by die boete betaal word) in die strafsakeboek vir erkennings van skuld sal geag word 'n skuldigbevinding en vonnis vir doeleindes van die misdryf van versuim om in die hof te verskyn, te wees. Die staatsaanklaer moet egter vooraf sertifiseer dat dit aanvaar sal wees sodat herhaaloortreders gedwing bly om voor die hof te verskyn.

Die beskuldigde sal egter steeds na die hof moet gaan en die sertifisering van die staatsaanklaer moet kry alvorens hy die betrokke bedrag en die skulderkenningsboete by die klerk van die hof sal kan betaal.

Die beginsels ten opsigte van skulderkenningsboetes word deur die voorgestelde bepaling op minagting van die hof van toepassing gemaak. Die boete vir minagting van die hof word in verband gebring met die skulderkenningsboete mits die skulderkenningsboete meer is as R100 aangesien die boete vir minagting van die hof helfte van die skulderkenningsboete-bedrag of vyftig rand is, welke een die hoogste is. 'n

Alternatief sou wees om 'n bepaalde skulderkenningsboete-bedrag deur die landdros van die distrik te laat vasstel in plaas van die voorgestelde formule.

Die beswaar teen die voorgestelde maatreël kan wees dat die beskuldigde nie meer voor die hof hoef te verskyn as hy die boete vir minagting van die hof en die skulderkenningsboete sou betaal nie. Die vraag moet egter gevra word of die tyd nie aangebreek het om so veel doenlike vaartbelyning te bewerkstellig aan die hand van die riglyne van die skulderkenningsprosedure ten einde die verskyningslading in die howe te verlig waar dit doelmatig sou wees om dit so te doen nie?

Die maksimum boete ingevolge die bestaande artikel 55(2)SPW is tans in elk geval 300 rand of drie maande gevangenisstraf. Die landdros word nie in die SPW beperk ten opsigte van misdrywe waarvoor skulderkenningsboetebedrae vasgestel kan word nie. Dit is dus 'n natuurlike uitbreiding om die skulderkenningsprosedure tot minagting van die hof by versuim om op 'n dagvaarding/onmiddellike dagvaarding te verskyn, uit te brei.

Die bedrag vir die boete kan deur die landdros vasgestel word maar dit word aan die hand gedoen dat dit sake sal kompliseer aangesien 'n beskuldigde in 'n ander distrik op die lasbrief in hegtenis geneem kan word as waar hy versuim het om te verskyn. Dit is dan moeilik om te bepaal wat die vasstelling van die landdros van die distrik waar die versuim geskied het, is. Die alternatief sou wees dat die vasstelling van die landdros van die distrik waar die beskuldigde in hegtenis geneem is, sal geld, maar dit mag verskil van die vasstelling van die distrik waar die versuim plaasgevind het. Die voorgestelde formule is 'n gestandaardiseerde riglyn wat weens die verskeidenheid van landdros-howe en die noodwendige interaksie tussen die howe die aangeleentheid vereenvoudig en prakties toepasbaar maak.

Die staatsaanklaer kan in gepaste gevalle die toepassing van die bepaling verhinder. Dit word aan die hand gedoen dat die voorgestelde bepaling prakties toepasbaar en aanvaarbaar is.

13.4.7 Hersieningsbevoegdheid van die landdros

Die hersieningsbevoegdheid van die landdros is in Hoofstuk 13.2.6 bespreek en beoordeel aan die hand van die bestaande bepalings van artikel 57SPW.

Daar is toe uitgewys dat die woorde "*skuldigbevinding en vonnis ... nie ooreenkomstig die reg geskied het nie ...*" in die voorgestelde artikel 57(7)SPW moontlik die ontoereikendheid van 'n vonnis weens die vorige veroordelings van 'n beskuldigde kan insluit en moontlik nie. Die voorgestelde artikel 57(7) SPW stel hierdie onduidelikheid reg met die bewoording "*... of waar die vonnis om 'n ander rede nie toereikend blyk te wees nie....*"

Die landdros gaan ook net die stukke na wat die klerk van die hof onder sy aandag bring (bv. indien die vonnis ontoereikend sou wees) of wat die rekenaar, waar dit gebruik word, identifiseer as afwykings van die vasstelling deur die landdros.

13.5 BEOORDELING VAN ASPEKTE WAT EIE IS AAN DIE VOORGESTELDE ADMINISTRATIEFREGTELIKE BEREKTING VAN PARKEERTIPE VERKEERSOORTREDINGS

Aspekte van die voorgestelde administratiefregtelike berekting van partkeertipe oortredings wat nie in Hoofstuk 13.3 beoordeel is nie en wat daaraan eie is, kom nou onder die loep.

13.5.1 Die aanspreeklikheid van die geregistreerde eienaar van 'n voertuig vir die boete van die oortreder (Middellike aanspreeklikheid)

Middellike aanspreeklikheid behels die aanspreeklikheid vir die dae van ander. Middellike aanspreeklikheid word nie al

te seldsaam in 'n primitiewe regstelsel aangetref nie waar 'n groep of stam aanspreeklik gehou word vir die daad van 'n lid van die groep of stam. Middellike aanspreeklikheid behoort nie in 'n ontwikkelde strafregstelsel geduld te word nie aangesien straf net die skuldige mag tref (De Wet (1985: 106)).

Middellike aanspreeklikheid is onder die invloed van die Engelse reg by ons ingevoer en vier veral hoogty ten opsigte van die aanspreeklikheid van die werkgewer (heer) vir die misdade van sy werknemers (dienskneg) (De Wet (1985: 106-107)). In R v Nanabhai 1939 AA 427 het die Appélhof hierdie leerstuk opgesom: Die heer kan aanspreeklik gehou word vir die oortreding van die dienskneg van absolute verbodinge, ook wanneer hy deur 'n wet uitdruklik middellik aanspreeklik gestel word, maar andersins sal hy gewoonlik nie aldus aanspreeklik gestel word nie.

Middellike aanspreeklikheid word ook geskep deur die bestaande artikel 332(5)SPW vir die direkteur of dienaar van 'n maatskappy en deur die bestaande artikel 332(7)SPW vir 'n lid van 'n vereniging wat nie deur 'n komitee of derglike bestuursliggaam bestuur of beheer word nie. Die direkteur, dienaar of lid kan slegs aanspreeklikheid ontdruk indien hy bewys dat hy nie aan die pleging van die misdryf deelgeneem het nie en dat hy dit nie kon verhoed het nie.

Wat gemeneregtelike misdrywe betref, kan 'n persoon nooit aanspreeklik wees vir die misdaad van 'n ander as hy nie skuld gehad het nie (Snyman (1987: 272)), behalwe deur die werking van artikel 332SPW. Volgens Snyman (1987: 272) kom middellike aanspreeklikheid "slegs voor by wetteregtelike misdade. Die wetgewer is soewerein en kan, wanner hy misdaad skep, uitdruklik verklaar dat sekere ander persone of groepe persone ook skuldig sal wees aan die pleging van die misdaad indien hulle byvoorbeeld in 'n bepaalde verhouding tot die daadwerklike dader staan...." Volgens Snyman is die beleids-

oorweging vir die skepping van sodanige aanspreeklikheid dat 'n persoon in 'n besondere posisie aangespoor sal word om toe te sien dat regsvoorskrifte nie verbreek sal word nie, byvoorbeeld die werkgewer teenoor die werknemer.

In hierdie verband word artikel 341(5)SPW voorgestel, naamlik dat indien 'n parkeerboete nie na die uitreiking van die kennisgewing betaal word nie, 'n afskrif van die kennisgewing aan die geregistreerde eienaar van die voertuig gestuur word en hy dan die boete binne 30 dae moet betaal (wat verleng kan word deur die vertoëprosedure).

Die geregistreerde eienaar, indien hy nie self die oortreding gepleeg het nie, staan in 'n besondere verhouding teenoor die oortreder deurdat dit hy is wat toelaat dat die oortreder die voertuig gebruik, al is sy bedoeling dat oortredings nie daarmee gepleeg moet word nie (netsoos die werkgewer se bedoeling moet wees en waarskynlik is dat sy werknemer nie oortredings moet pleeg nie). Hy kan ook meer direkte beheer oor die voertuig en die gebruiker daarvan uitoefen (in elk geval meer as die Staat) en selfs die gebruiksvoorreg intrek. Voorts weet hy wie sy voertuig betuur of behoort hy te weet. Die staat is in 'n baie swakker verhouding tot die gebruiker van die voertuig as die geregistreerde eienaar, en kan weens die getalle-omvang van parkeertipe verkeersoortredings nie dieselfde aandag aan elke gebruiker van voertuie skenk as wat die geregistreerde eienaar van die gebruikers van sy eie voertuie kan skenk nie.

Middellike aanspreeklikheid vir die betaling van parkeerboetes word dus vir die geregistreerde eienaar van 'n voertuig geskep. Dit is ook met groot sukses in Japan gedoen (Botha (1983 E)).

Die geregistreerde eienaar wat die boete betaal, mag dit egter verhaal van die oortreder (voorgestelde artikel 341(5)(c)SPW).

13.5.2 Vertoë en appél

13.5.2.1 Vertoë

Die audi alteram partem-reël is in Hoofstuk 13.3.1 en 13.4.1 hierbo bespreek. Die voorgestelde artikel 341SPW-prosedure moet ook voorsiening maak dat die ander kant van die saak ook aangehoor kan word. Voorsiening word derhalwe gemaak vir die aanhoor van vertoë vanaf die oortreder of die geregistreerde eienaar van die voertuig. Die vertoë moet aan die owerheid wat die oortreding vervolg, gerig word (voorgestelde artikel 341(9)(a)SPW). Die betrokke owerheid moet 'n vertoëbeampte vir hierdie doel aanstel en hy oorweeg die vertoë en gee kennis van die uitslag daarvan aan die persoon wat die vertoë gerig het, waarop die boete binne 30 dae betaal moet word (voorgestelde artikel 341(9)(b) - (d)SPW).

13.5.2.2 Appél

In die geval van administratiewe beslissing kan 'n "right of appeal ... only be claimed if it is provided for by statute. Thus the precise form that the appeal must take and the powers of the appellate body will always depend on the terms of the relevant statutory provisions" (Baxter (1984: 255)).

Appél word onderskei van 'n geregtelike hersiening deurdat die eersgenoemde die meriete van die saak soos beslis te word deur die statutêr aangewese appélinstansie behels terwyl laasgenoemde beperk is tot die beoordeling van die legaliteit (wettig, reëlmatigheid) deur die hof van die administratiewe beslissing (Baxter (1984: 305)).

"A right of appeal is an invaluable safeguard. It provides an aggrieved individual with the assurance that the decision will be reconsidered by a second decision maker. The appellate body is able to exercise a calmer, more objective and reflective judgement. Detached from the 'dust of the

arena', as it were, and the immediacy of the initial decision, the second decision is in a better position to discern a faulty reasoning process and, in particular, to evaluate facts. This assumes special importance in the case of a discretionary decision since much of that decision is likely to depend on the inferences ('ultimate facts') drawn from the raw evidence ('basic facts') (*L & B Holdings (Pty) Ltd v Mashonaland Rent Appeal Board* 1959(3) SA 466 (SR); *Tikly v Johannes* NO 1963(2) SA 588(T)). In the end the final decision will have been the subject of more careful scrutinising, prolonged debate and sober reflection" (Baxter 1984: 255).

Baxter (1984: 256-258) wys daarop dat daar rofweg tussen drie tipes "*appel*" onderskei kan word naamlik "*reviews*", "*ordinary appeals*" and "*wide appeals*". "*Reviews*" is beperk tot die reëlmatigheid van die beslissing en "*ordinary appeal*" die heroorweging van die saak op die meriete daarvan, soos reeds behandel is. By 'n "*ordinary appeal*" dien dieselfde feite (getuienis) as wat by die oorspronklike beslissing gedien het. 'n "*wide appeal*" behels 'n volledige herverhoor en nuwe beoordeling van die meriete van die saak met of sonder bykomende getuienis van inligting.

Dit is duidelik dat die doel van die "*wide appeal*" gerig is op die beste versekering dat die mees regverdigte beslissing aan die einde van die dag verkry sal word.

Die voorgestelde artikel 341(9)(e) - (i)SPW behels 'n "*wide appeal*" na die landdros van die distrik in kamers. Die persoon wat die vertoë voorlê en wat nie met die beslissing van die vertoëbeampste te vrede is nie, lê die vertoë met of sonder nuwe feite opnuut voor aan die vertoëbeampste met 'n versoek dat hy dit aan die landdros-in-kamers voorlê. Die vertoëbeampste lê die vertoë met al die toepaslike inligting voor en die landdros se beslissing is 'n finale beslissing wat die vertoëbeampste aan die persoon wat die vertoë voorgelê het, oordra. Die boete (indien enige) moet dan binne

30 dae betaal word. Die landdros mag selfs die persoon wat die verhoër voorgelê het met of sonder die betrokke vredesbeampte wat die vervolging ingestel het, in persoon aanhoor. Daar kan nie verder teen die landdros se beslissing geappeleer word nie.

Die appélprosedure is dus wyd en behoorlik uitgespel. Dit is ook toelaatbaar om statutêr 'n verdere appél te belet.

13.5.2.3 Tersydestelling

Geen voorsiening vir 'n latere tersydestellingsprosedure word gemaak soos in Hoofstuk 13.4.4 ten opsigte van die vonnis by verstek moontlik sou wees nie aangesien die verhoërprosedure voldoende behoort te wees. Tyd en eise van die tyd sal egter leer of die verhoërprosedure nie uitgebrei moet word om met goeie rede verhoërs op latere stadia ook toe te laat nie. Dit word egter nie vir doeleindes van hierdie studie aanbeveel nie en daarom word dit ook nie verder bespreek nie.

13.6 SAMEVATTING

Die voorgestelde prosedures blyk juridies aanvaarbaar en regverdigbaar te wees, hoewel enkele kontensies van aard is en moontlik selfs weggelaat kan word. Die totaliteit is egter omvattend en prakties vir 'n baie vaartbelynde hantering van vervolgings vir verkeersoortredings.

Wat vervolgings in verkeersake betref, is dit 'n feit dat minder as vyf persent (waarskynlik minder as twee persent) van die vervolgings inderdaad tot hofverskynings aanleiding gee, soos in Hoofstuk 4 uitgewys is, en dit sluit die vervolgings vir ernstige verkeersoortredings in. Die hof kan daardie werkslading nog altyd goed hanteer het en moet dit in die geval van die sogenaamde ernstige verkeersoortredings in elk geval hanteer aangesien die sogenaamde ernstige verkeersoortredings deur niemand tot nog toe vir vaartbelyning of dekriminalisering

geormerk is nie. Die probeem van die werkslas behels dus administratiewe funksies soos die nagaan van boetes, uitreiking en betekening van dagvaardings, opsporing van beskuldigdes en hulle adresse ensovoorts. Die voorgestelde vaartbelyning spreek hierdie aspekte na behore aan.

Dekriminalisering vereis normaalweg die instelling van nuwe verhoor-en appélstrukture met eie nuwe reëls en kwalifikasies vir verhoor- en hulppersoneel. Die voorgestelde maatreëls behels egter die benutting van bestaande infrastruktuur en personeel.

Die prosedures word dus bloot by die eise van die tyd aangepas terwyl bestaande verhoor- en ander strukture behou word.

HOOFSTUK 14

SAMEVATTING VAN DIE VOORGESTELDE STELSELWERKING, EN DIE VOORSPELBARE EFFEK DAARVAN OP VERKEERSKRIMINALITEIT

BLADSY

14.1	PROBLEEM VAN 'N GEBREK AAN BESTUURDERBEHEER EN PROBLEME MET DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUID-AFRIKA	505
14.2	BEPAALTE PROBLEME EN MOONTLIKE OPLOSSINGS WAT VOORGESTEL IS	507
14.2.1	Die identifisering van bestuurders	507
14.2.1.1	Die verpligte dra van rybewyse	508
14.2.1.2	Alternatiewe metodes vir die identifisering van voertuigbestuurders op die plek	508
14.2.2	Koppeling van die identiteit van 'n persoon aan sy geregistreeerde rekord	509
14.2.2.1	Vereistes vir koppeling in die bewysreg	509
14.2.2.2	Afdrukbare rybewys/professionele bestuurspermit	510
14.2.3	Bewys van korrektheid van inhoud van geregistreeerde	510
14.2.3.1	Onderskeid: Identiteitskoppeling versus bewys van inhoudelike	510
14.2.3.2	Infrastuktuur	511
14.2.3.3	Adresse-domicilium citandi et executandi	512
14.2.4	Afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings	512
14.2.4.1	Huidige vervolgingstatistiek vir verkeersoortredings en die afhandelingkoers	512
14.2.4.2	Die finaliseringsvereiste rakende vervolgings in verkeersake	513
14.2.5	Vaartbelyning van die Strafprosesreg	514
14.2.5.1	Sekere probleme met vervolgings vir verkeersoortredings in die bestaande bedeling	514
14.2.5.2	Voorgestelde vaartbelyning van die Strafprosesreg vir die doeleindes van vervolgings in verkeersake	515

14.2.6	Tussenstaatlike maatreëls vir die afdwinging van verkeersake	516
14.2.6.1	Sekere probleme met die afdwinging op 'n tussenstaatlike grondslag van vervolgings in verkeersake	516
14.2.6.2	Koördinerende maatreëls op die Bophuthatswana-voorbeeld	
14.3	DIE VOORSPELBARE EFFEK OP DIE MOTORBESTUURDER	494
14.3.1	Huidige benadering van die RSA-bestuurder	494
14.3.1.1	Die aanklag van van die swakste padbotsingstatistiek teen die Suid-Afrikaanse bestuurders	494
14.3.1.2	Openlike onderlinge minagting en aggressie	494
14.3.1.3	Gewaande onaantasbare posisie van die RSA-bestuurder	495
14.3.1.4	Welvaart en verkeersboetes	496
14.3.1.5	Najaag van korrupsie	496
14.3.2	Die nuwe benadering tot bestuurders	496
14.3.2.1	Aantasbare posisie	496
14.3.2.2	Verkeerbeheerbeleid en die finalisering van vervolgings	497
14.3.2.3	Padgebruikgeskiedenis van elke bestuurder	497
14.3.2.4	Die uitskakeling van korrupsie en vervalste en nagmaakte rybewyse	498
14.3.3	Die kweek van paddissigline	498
14.3.4	Die voorspelbare effek	499

HOOFSTUK 14

SAMEVATTING VAN DIE VOORGESTELDE STELSELWERKING, EN DIE VOORSPELBARE EFFEK DAARVAN OP VERKEERSKRIMINALITEIT

14.1 PROBLEEM VAN 'N GEBREK AAN BESTUURDERBEHEER EN PROBLEME MET DIE VERKEERSADMINISTRASIE IN SUID-AFRIKA

Uit wat in die studie hierbo aangetoon is, is dit duidelik dat daar min sprake kan wees van bestuurderbeheer in 'n bestel waar;

- elke verkeersoortreder as 'n eerste oortreder beskou word, behalwe ten opsigte van die mees ernstige verkeersoortredings;
- daar 'n totale gebrek is aan inligting oor die padbotsings en verkeersoortredings van voertuigbestuurders en die voertuie waarmee hulle in padbotsings betrokke raak of waarmee daar verkeersoortredings gepleeg word en die frekwensie van padbotsingsbetrokkenheid en residivisme by individue;
- korrupsie by die verkryging en die vervalsing en namaking van rybewyse ook wydverspreid is;
- dagvaardings vir verkeersoortredings in soveel sake nie beteken kan word weens die onopspoorbaarheid van die beskuldigde nie;
- daar soveel lasbriewe ten opsigte van beskuldigdes wat hofprosesse geminag het, is dat dit 'n totaal onbegonne taak is om gevolg aan die lasbriewe te probeer gee;
- daar so 'n swaar onus in relatief eenvoudige en geringe sake is om 'n oortreder aan die man te bring as wat in ernstige strafsake is;
- strafprosesregtelike prosedures omslagtig is en hoofsaaklik nog per hand hanteer word;

- die howe nie in staat is om die administratiewe laste wat vervolgings in verkeersake veroorsaak, self alleen te administreer nie;
- omslagtige vereistes vir die betekening van dagvaardings in relatief eenvoudige verkeersake voorgeskryf word nieteenstaande die groot omvang van sulke sake teenoor groot verslappings in die siviele prosesreg selfs waar die gevolge en implikasies veelvoudig groter mag wees;
- die publiek toenemend bewus word van die onvermoë van die staat om die noodwendige gevolge aan hofprosesstukk, selfs lasbriewe, te gee en die publiek daardeur toenemend minagkend teenoor die reg en sy proses raak;
- strafprosesstukke gediversifiseerd verskil van plek tot plek ten opsigte van dieselfde prosesregtelike prosedures;
- oortreders wat weens tussenstaatlike verkeer en tussenstaatlike verhoudings nie aan die man gebring kan word nie weens die problematiek rondom die konvensionele beginsels rakende die uitruil van misdadigers of die onaantasbaarheid van 'n burger of inwoner van 'n ander staat oorkant die grens vanaf die duskant van die grens;
- voertuigbestuurders nie verplig is om hulle rybewyse aan hulle te dra nie;
- adresse van voertuigbestuurders soos teenoor hulle rybewyse aangeteken staan, verouderd of onvolledig is, of selfs nie eens aangeteken is nie;
- dit baie problematies is om vir doeleindes van die strafprosesreg die identiteit van 'n veroordeelde vir 'n verkeersoortreding aan die betrokke vorige veroordeling te koppel;

- daar geen administratiewe maatreëls in werking is ingevolge waarvan probleem-voertuigbestuurders anders hanteer kan word as om hulle vir hulle bekwaamhede om voertuie te bestuur, te hertoets nie (probleembestuurders is dikwels bekwame bestuurders wat probleembestuurders geword het weens hulle verkeerde of bandelose benadering en wat weens hertoetsing nie noodwendig van die pad gehaal kan word nie aangesien hulle hulle hertoetsings waarskynlik sal slaag).

Al hierdie probleme kan saamgevat word in die begrip dat daar inderwaarheid baie swak infrastruktuur vir bestuurder- en verkeerbeheer in Suid-Afrika bestaan en dat die oorsake vir al hierdie probleme herlei kan word na die onvermoë van die staat om aan te pas by die vereistes van die tyd. Die blaamwaardigheid van die staat is dus omvangryk.

14.2 BEPAALDE PROBLEME EN MOONTLIKE OPLOSSINGS WAT VOORGESTEL IS

14.2.1 Die identifisering van bestuurders

Voertuigbestuurders word nog nie op hierdie stadiuim verplig om hulle rybewyse of ander vorms van identifikasie met identiteitsnommers daarop aangeteken by hulle te hê wanneer voertuie op openbare paaie bestuur word nie.

Die verkryging van identiteitsnommers op alle dokumentasie wat later in die inligtingstelsel te sprake raak, is 'n kritiese voorvereiste vir die implementering en bedryf van 'n inligtingstelsel vir doeleindes van die vervoer kwaliteitkontrolestelsel. Die inligting teen 'n persoon word in die rekenaar aan hom, deur middel van 'n bepaalde indeksnommer, in hierdie geval sy identiteitsnommer, gekoppel. Sonder die identiteitsnommer is dit 'n uiters omslagtige en duur proses met 'n byna onaanvaarbare sukseskoers om feite korrek en betroubaar teen 'n persoon se rekord aan te teken.

14.2.1.1 Die verpligte dra van rybewyse

Die verpligte dra van rybewyse deur voertuigbestuurders en die feit dat dit verpligtend is om 'n rybewys aan verkeerswetstoepassers op die plek te toon, is gevolglik van kritiese belang vir die inligtingstelsel. Die Wet op Identifikasie, 1986, beantwoord om verskeie redes ook nie aan die doel van verkeerswetstoepassing nie. 'n Rybewys hoef nie op die plek getoon te word nie, terwyl 'n geboortesertifikaat sonder 'n foto daarop getoon kan word.

14.2.1.2 Alternatiewe metodes vir die identifisering van voertuigbestuurders op die plek

Die verkeerswetgewing behoort voorsiening te maak vir aanvaarbare alternatiewe metodes vir die identifisering van daardie bestuurders wat nie in staat is om op die plek 'n rybewys of ander aanvaarbare vorm van identifikasie met 'n identiteitsnommer aan 'n verkeerswetstoepasser te toon nie.

In hierdie verband word gedink aan die moontlikheid dat die neem van 'n linkerduimafdruk op enige dokumentasie wat uitgereik of ingevul mag word, op die plek aan die verkeerswetstoepasser verskafbaar moet wees.

Persone wat verkies om nie so 'n duimafdruk te verskaf nie, moet dan net sorg dat hulle hul rybewyse by hulle dra.

Artikel 14(1), en regulasies daaronder uitgevaardig, van die Wet op Identifikasie, 1986, maak reeds voorsiening vir die neem van 'n persoon se identiteitsbesonderhede op die plek onder eed asook die neem van sy linkerduimafdruk. Verkeersbeamptes het die reg om aan hierdie bepaling uitvoering te kan gee.

14.2.2 Koppeling van die identiteit van 'n persoon aan sy geregistreerde rekord

14.2.2.1 Vereistes vir koppeling in die bewysreg

Die identiteit van 'n persoon word tradisioneel deur sy vingerafdruk aan hom gekoppel wanneer byvoorbeeld vorige veroordelings ter sprake is. Ten opsigte van Swartes is sy identiteit ook deur middel van vingerafdrukke aan sy persoonsrekord by die Bewysburo gekoppel.

In die afwesigheid van vingerafdrukke en rekords van vorige veroordelings by die SA Kriminele Buro word vorige veroordelings ook bewys deur die getuienis van die klerk van die hof aan die hand van die sogenaamde "J14"-staat, aangevul deur die getuienis van hofpersoneel wat met die veroordeling teenwoordig was en die beskuldigde as die veroordeelde kan identifiseer indien die veroordeelde sy identiteit en betrokkenheid by die betrokke vorige veroordelings sou ontken.

Die vereistes vir koppeling van die identiteit van 'n persoon aan sy geregistreerde rekord ingevolge die bewysreg en onder 'n bewyslas van bo redelike twyfel, is gevolglik 'n swaar en moeilike bewyslas om aan te voldoen behalwe in die geval van vingerafdrukke.

Dit is noodsaaklik vir die verkeersinligtingstelsel dat die identiteit van 'n persoon aan sy geregistreerde rekord gekoppel, en die koppeling bewys kan word. Dit is denkbaar dat indien byvoorbeeld 'n swaarmotorvoertuig-bestuurder 'n belhamel met 'n lang rekord sou wees en daar ingevolge die nuwe Nasionale Vervoerbeleid teen hom opgetree moet word, so 'n persoon mag ontken dat dit hy as persoon was wat fisies by die toepaslike oortredinge betrokke was. Die betrokkenheid van so 'n persoon moet dan by die toepaslike oortredinge of veroordelings bewys kan word.

Indien die Staat in hierdie bewyslas sou faal, stort die hele Nasionale Vervoerbeleid in duie sodra alle bestuurders

hulle persoonlike betrokkenheid by aangetekende register-inligting sou ontken.

Dit is dus van deurslaggewende belang dat die identiteit van 'n persoon aan sy geregistreeerde rekord gekoppel kan word.

14.2.2.2 Afdrukbare rybewys/professionele bestuurpermit

Die afdruk van 'n uiters moeilik vervalsbare rybewys of professionele bestuurpermit op die plek op 'n kennisgewing om in die hof te verskyn, dagvaarding of botsingsverslagvorm kan op dieselfe wyse as die afdruk van kredietkaarte op aankoopstrokies die identiteit van 'n persoon aan 'n bepaalde gebeurtenis of transaksie koppel.

Die alternatiewe stelsel ten opsigte van die neem van 'n linkerduimafdruk in die gevalle waar rybewyse nie beskikbaar is nie, behoort verpligtend te wees soos genoem onder Hoofstuk 14.1.2.1 hierbo.

14.2.3 Bewys van korrektheid van inhoud van geregistreeerde feite

14.2.3.1 Onderskeid: Identiteitskoppeling versus bewys van inhoudelike

Die koppeling van die identiteit aan 'n persoon aan sy geregistreeerde rekord is in Hoofstuk 14.2.2 hierbo bespreek.

Die bewys van die korrektheid van die inhoud van geregistreeerde feite hou nou verband met die bewys van identiteit of te wel identiteitskoppeling.

Die bewys van korrektheid van die inhoudelike behels die voorlegging van aanvaarde en aanvaarbare gronde dat feite korrek aangeteken is.

'n Betrokke persoon mag erken dat hy by 'n bepaalde saak

betrokke was, maar mag beweer dat hy inderdaad onskuldig bevind is, en nie skuldig bevind is soos wat aangeteken is nie. Andersyds mag hy beweer dat hy gevangenisstraf met die keuse van 'n boete opgelê is en nie gevangenisstraf sonder die keuse van 'n boete nie. Voorts mag hy beweer dat hy veroordeel is op een aanklag terwyl die rekord aantoon dat hy aan 'n ander aanklag skuldig bevind is. Die oortreder kan byvoorbeeld beweer dat hy skuldig bevind is aan 'n te hoë bloedalkoholkonsentrasie terwyl hy inderwaarheid skuldig bevind is aan bestuur onder die invloed van alkoholiese drank.

In al hierdie gevalle moet die stelsel voorsiening maak vir 'n aanvaarbare prosedure waarvolgens inligting wat teen 'n persoon se naam aangeteken word, korrek is en dat dit later óf nie betwis kan word nie, óf slegs met bewys bo redelike twyfel suksesvol betwis kan word. Dit sluit die gebruik van rekenaarverwerkte inligting in verkeersake in.

14.2.3.2 Infrastruktuur

Die infrastruktuur wat nodig is vir die bewys van inhoudelike wat aangeteken staan, behoort te lê in die prosedure wat gevolg word vir die aantekening van feite teen 'n persoon se naam asook die wyse waarop 'n persoon kennis gegee word dat bepaalde feite teen sy naam aangeteken staan.

Die aantekening van elke veroordeling teen 'n persoon se naam behoort gevolglik gepaard te gaan, met kennisgewing aan die betrokke dat sekere feite nou teen sy naam aangeteken staan, en hy vir 'n bepaalde tydspan geleentheid het om beswaar teen die aantekening te maak. Gebrek om sodanige beswaar aan te teken behoort die aantekening finaal te maak, tensy die persoon later bo redelike twyfel bewyse kan voorlê dat die aantekening foutief is en dat hy nie die kennisgewing van die aantekening ontvang het nie.

14.2.3.3 Adresse- domicilium citandi et executandi

'n Adres wat 'n persoon aangee as sy woonadres vir die doeleindes van die registrasie van sy rybewys of voertuig of enige voertuig behoort geag te word as sy domicilium citandi et executandi vir alle administratiewe- en regsprosedures voortspruitende uit die verkeersreg en verkeersadministrasie teen of ten opsigte van so 'n persoon. Hy behoort ook die reg en plig te hê om sy domicilium citandi et executandi uitdruklik vir hierdie doel te kies.

Alle kennisgewings en prosesse gestuur aan die persoon per geregistreerde pos aan so 'n adres behoort deur so 'n persoon as ontvang geag te wees, tien dae vanaf versending van die betrokke prosesstuk aan die persoon.

'n Kennisgewing genoem in Hoofstuk 14.2.3.2 kan by wyse van wetgewing as aanvaarde en voldoende getuienis vir doeleindes van die probleme bespreek onder Hoofstuk 14.2.2 en 14.2.3 in samehang met 'n afdrubare rybewys beskou word.

14.2.4 Afdwinging van vervolgings vir verkeersoortredings

14.2.4.1 Huidige vervolgingstatistiek vir verkeersoortredings en die afhandelingskoers

In Hoofstuk 4 is aangetoon dat nagenoeg 3 miljoen vervolgings jaarliks deur die RSA teen verkeersoortreders ingestel word. Bykans 1 miljoen van die vervolgings word nooit gefinaliseer nie aangesien die oortreder óf nie die boete betaal nie, óf nie in die hof verskyn nie, óf nie vir die betekening van 'n dagvaarding of lasbrief opgespoor kan word nie. 'n Konserwatiewe beraming van die Vervoer-inligtingsburo aan die WNNR is dat die Staat meer as vyf-en-twintig miljoen rand spandeer aan die administrasie van die instelling van vervolgings en die afskrywing van daardie sake waarby verkeersboetes ten bedrae van twintig tot veertig miljoen rand betrokke is.

637 000 vervolgings vir verkeersoortredings is in 1984/85 in Johannesburg alleen ingestel. Slegs 56 % hiervan is deur boetebetaling gefinaliseer. Ongeveer 30 % plus van die vervolgings is weens die onopspoorbaarheid van die oortreders nie afgehandel nie.

14.2.4.2 Die finaliseringsvereiste rakende vervolgings in verkeersake.

Die verkeersadministrasie is in die grootste mate afhanklik van die instelling en deurvoering van vervolgings in verkeersake tot die hoogste vlak van afhandeling, die aanteken van die saakuitslae teen die rekords van die toepaslike voertuie en persone en die gebruikmaking van daardie rekords teen oortreders op 'n latere stadium.

Indien dit moontlik sou wees dat persone aan die regsproses kan ontkom deur onopspoorbaar te raak, soos wat tans in meer as een derde van verkeersoortreders in verkeersake in die RSA betref, kan die verkeerbeheer nie behoorlik funksioneer nie. 'n Oortreder kan dan bloot die stelsel ontduik deur sogenaamd "onopspoorbaar" te word.

14.2.4.3 Dringende maatreëls wat die afhandeling van alle vervolgings en verkeersake verseker

Maatreëls behoort daargestel te word wat sal verseker dat alle vervolgings in verkeersake behoorlik tot die hoogste vlak van finalisering afgehandel sal word.

Vir hierdie doel is dit noodsaaklik dat aantekenings op register geneem sal mag word van onuitgevoerde lasbriewe of dagvaardings wat nie op verkeersoortreders bestel kan word nie. Die periodieke heruitreiking van rybewyse of die periodieke herlisensiëring van voertuie behoort ingevolge die wetgewing geweier te kan word in gevalle waar daar sulke uitstaande sake teen persone aangeteken staan tot tyd

en wyl kennisgewing van die betekening van 'n dagvaarding of die uitvoering van die lasbrief aan die nasionale verkeersinligtingstelsel gegee sou word.

Dit behoort ook moontlik te wees om 'n dagvaarding per pos te kan stuur aan die adres-domicilium citandi et executandi, wat 'n persoon vir doeleindes vir rybewys- of voertuig-registrasie gekies het (kyk ook Hoofstuk 14.2.3.2 in hierdie verband).

14.2.5 Vaartbelyning van die strafprosesreg

14.2.5.1 Sekere probleme met vervolgings vir verkeersoortredings in die bestaande bedeling

Die instelling van vervolgings in verkeersake ingevolge die bestaande strafprosesreg is problematies, veral indien die groot getal sake wat geadministreer moet word, in ag geneem sou word. Daar is reeds gewys op die feit dat in Johannesburg alleen 637 000 nuwe verkeersoortredings by die instelling van vervolgings betrokke was. 1,143 Miljoen nuwe prosesstukke is egter in die loop van sake t.o.v. die 637 000 verkeersoortredings uitgereik as gevolg van die feit dat t.o.v. die meerderheid verkeersoortredings, boetes nie betaal is nie. Vervolgings moes dikwels herhaaldelik ingestel word weens die sogenaamde "*onopspoorbaarheid*" van die betrokke verkeersoortreders.

Die administrasie verbonde aan so 'n groot getal sake is baie omvattend, selfs indien die vereenvoudige regsprosesse gebruik sou word. Die arbeidintensiewe vereistes van die SPW maak die hantering van so werkslading feitlik onmoontlik. 'n Eenvoudige parkeerkaartjie wat nie betaal word nie, gee aanleiding tot die stuur van 'n aanmaning per pos, die druk en uitreik van 'n dagvaarding, die ongeldige stuur van 'n dagvaarding per pos en indien die dagvaarding per pos nie deur die betaling van 'n boete begroet word nie,

die heruitreiking van 'n verdere dagvaarding wat fisies per hand afgelewer moet word. In Johannesburg word dagvaardings per pos slegs gestuur aan persone wat buite die munisipale gebied van Johannesburg woon, terwyl eerste dagvaardings in Pretoria in alle gevalle per pos uitgestuur word. Die dagvaarding word opgevolg met beheerlyste aan die hof, die opstelling van 'n hofregister vir die verhoordatum, die magtiging en uitreiking van lasbriewe in die gevalle van nie-verskyning waar die dagvaarding beteken was, die hou van lasbriefregisters deur die hof sowel as die verkeersafdeling, die fisiese soek van die beskuldigde vir die uitvoering van die lasbrief, die terugsending van die lasbrief en die maak van registraantekeninge in gevalle waar die lasbrief nie uitgevoer kan word nie of, in gevalle waar die lasbrief uitgevoer word, 'n verdere rits administratiewe en regsprosesse - hierdie hele prosedure word ook gevolg net om die eenvoudige afkoopboetekaartjie in die geval van selfs 'n eenvoudige parkeermeteroortreding af te handel!

14.2.5.2 Voorgestelde vaartbelyning van die Strafprosesreg vir die doeleindes van vervolgings in verkeersake

Uit die samevatting onder Hoofstuk 14.2.5.1 hierbo is dit duidelik dat die administratiewe en regsprosesse vir die groot aantal vervolgings in verkeersake jaarliks die afhandeling van verkeersake bemoeilik. Die eenvoudiger prosedure van die siviele prosesreg waar regsprosesse vir die invordering van skuld baie vereenvoudig is, het as grondslag gedien vir die aanbevelings dat die strafprosesreg vir doeleindes van verkeersake ook veel meer vaartbelyn gemaak kan word. Die gebruik van 'n adres as domicilium citandi et executandi, die stuur van dagvaardings per pos, die neem van vonnis by verstek in gevalle van persone wat verkies om nie boetes te betaal of om aangehoor te word nie en ook nie in die hof te verskyn nie, 'n prosedure vir die tersydestelling van vonnisse gelyk aan die prosedure in die geval van die siviele prosesreg ens., vorm deel van die aanbevelings vir so 'n vaartbelynde verandering.

Veel kan gedoen word om die regsproses so te vereenvoudig dat die regsproses van "*dekriminalisering*" van vervolgings vir parkeertipe verkeersoortredings aanvaar sou word mits dit die hof die groot koste van parallelle verhoorstrukture vir doeleindes van verkeersake in die geval van "*dekriminalisering*" van verkeersake sal bespaar. Die op lê en afdwing van 'n boete vir 'n parkeertipe verkeersoortreding binne administratiefregtelike beregtingsprosesse behoort ontwerp en geïmplementeer te word.

Dit is egter duidelik dat 'n geweldige mate van vaartbe-lyning van vervolgingsprosesse in verkeersake noodsaaklik vir die meer doeltreffende administrasie van verkeersake is. Dit maak dit ook 'n voorvereiste vir die vervoerkwaliteitkontrolestelsel.

14.2.6 Tussenstaatlike maatreëls vir die afdwinging van verkeersake

14.2.6.1 Sekere probleme met die afdwinging op 'n tussenstaatlike grondslag van vervolgings in verkeersake.

Wat die probleme hierbo, aangaande die afdwinging van vervolgings van verkeersoortreders aanbetref, word dit op 'n groter skaal ondervind t.o.v. vervolgings in verkeersake op 'n tussenstaatse grondslag.

Burgers van die een staat wat in 'n ander staat vir verkeersoortredings aangekeer word, betaal nie hulle verkeersboetes nie en verskyn ook nie in die howe nie. Lasbriewe oor tussenstaatse grense heen mag nie deur die polisie uitgevoer word nie en ingewikkelde prosedures t.o.v. die uitlewering moet gevolg word in gevalle waar uitlewerings-ooreenkomste bestaan maar dit dek nie verkeersoortredings nie.

Die aangeleentheid is so erg dat die hooflandddros op 'n "*grensdorp*" skriftelik aan sy departement gerapporteer het dat hy nie meer die kennisgewings om in die hof te verskyn aan inwoners van Bophuthatswana in hofregisters laat inskryf het nie, tensy die betrokke beskuldigde vir die verhoor opdaag, aangesien dit die reël is dat sulke persone nie in die hof verskyn nie en sulke sake die verhoorstastiek van sy hof verwring.

Aangesien die vervoerwaliteitkontrolestelsel glad nie kan funksioneer op 'n stelsel waar 'n beskuldigde op sy verhoor moet aandring nie, moet hierdie probleem met die grootste mate van dringendheid opgelos word.

14.2.12.2 Koördinerende maatreëls op die Bophuthatswana voorbeeld

Die Padverkeerswet, 1973 van Bophuthatswana soos in 1984 gewysig maak reeds voorsiening vir die algehele en periodieke heruitreiking van rybewyse in Bophuthatswana. Ingevolge die gewysigde wetgewing mag die Kommissaris van Polisie die periodieke heruitreiking van rybewyse aan rybewyshouers van Bophuthatswana weier indien hulle regsprosesse in verkeersake teen hulle in 'n sekere land of streek (wat deur die President van Bophuthatswana aangewys is) uitstaande is en daardie land of streek aan die Kommissaris van Polisie kennis van sodanige uitstaande regsprosesse in verkeersake gegee het.

Bophuthatswana sal hierdie maatreël op 'n wederkerige grondslag toepas t.o.v. enige land wat soortgelyke wetgewing het en wat dieselfde voordeel aan Bophuthatswana kan laat toekom t.o.v. verkeersoortreders van daardie land binne Bophuthatswana wanneer hulle nie in die hof verskyn, of hulle verkeersboetes betaal nie.

Die reëling in die Bophuthatswana-voorbeeld maak uitleweringsooreenkomste onnodig. Dit is 'n eenvoudige maar doeltreffende metode vir die afdwinging van vervolgings in verkeersake oor internasionale grense heen..

14.3 DIE VOORSPELBARE EFFEK OP DIE MOTORBESTUURDER

14.3.1 Huidige benadering van die RSA-bestuurder

14.3.1.1 Die aanklag van van die swakste padbotsingstatistiek teen die Suid-Afrikaanse bestuurders

Die betreurenswaardige botsingprentjie van die RSA spreek duidelik uit die besprekings onder Hoofstuk 2 hierbo.

Die "*prestasie*" om naby bo-aan die leer vir die meeste padsterftes en padsterftekoerse in die wêreld te eindig, is 'n wrang aanklag teen die Suid-Afrikaanse padgebruiker. Selfs al word die voetganger uit die Suid-Afrikaanse statistiek en ook dié van die ander lande gehaal, staan Suid-Afrika nog identifiseerbaar as die land met van die hoogste padsterftesyfers van alle lande ter wêreld.

Ingesteldheid teenoor verkeersveiligheid en bekwaamheid om voertuie te bestuur is uiteraard die twee belangrikste faktore by voertuigbestuur. 'n Swak bestuurder met die verkeerde houding sal met die beste voertuig op die beste pad beswaarlik sy bestemming bereik terwyl 'n goeie bestuurder met die regte ingesteldheid selfs in 'n swak voertuig en op 'n swak pad 'n goeie kans staan om sy eindbestemming te bereik.

14.3.1.2 Openlike onderlinge minagting en aggressie

Daar word selfs gesê dat die Suid-Afrikaanse motoris van die mees aggressiewe, mees egoïstiese en mees arrogante voertuigbestuurders ter wêreld is (Botha (1984 E)). Enige Suid-Afrikaner (soos die skrywer) wat al die voorreg gehad het om voertuie ver en dikwels in Europa en Amerika te bestuur, kan die laasgenoemde stelling onderskryf.

Die openlike aggressie van sogenaamd verontregte bestuurders om mede-bestuurders letterlik van die pad af te ry en koerantberigte waar motoriste mekaar selfs met vuurwapens afmaai nadat die een die ander oënskynlik op die pad verontreg het, getuig van 'n onaanvaarbare aggressie en egoïsme en 'n gebrek aan dissipline en selfdissipline.

14.3.1.3 Gewaande onaantasbare posisie van die RSA-bestuurder

Die permanente rybewys kweek die waan dat 'n persoon se rybewys 'n reg eerder as 'n voorreg is teenoor 'n periodiek vervangde rybewys wat die voorreg van 'n rybewys beklemtoon (Hood (1972)). Die permanente rybewys in die RSA wek daarom die waan dat 'n bestuurder byna onaantasbaar is en die prosedure om 'n persoon se rybewys slegs by wyse van hertoetsing hom te ontnem indien hy onbekwaam gevind word om 'n voertuig te bestuur, versterk hierdie waan van onaantasbaarheid. Die mees aggressiewe en arrogante bestuurder sal geen vrees hê vir die hertoets vir sy rybewys nie tensy hy meen dat hy moontlik sy rybewys kan verloor of dat sy rybewys op 'n administratiewe grondslag opgeskort kan word (Botha (1983 H)). Hierdie feite is baie duidelik geïllustreer in 'n volgehoue proses waar die skrywer arrogante en aggressiewe bestuurders oor 'n periode van vyf jaar tot en met 1985 gestop en genader het. 'n Stereotiepe patroon is gevolg om die bestuurder van sy oortredings in te lig waarop die bestuurder in die reël of die oortreding ontken het of nie veel geraak gelyk het nie. Elke bestuurder is dan gewys op die boetevasstelling vir die betrokke oortredings waarop sulke bestuurders dikwels gevra het dat die dagvaarding uitgeskryf en afgehandel moet word. Die oënskynlike minder bevoorregte tipe bestuurders het egter begin pleit om oorgesien te word. Welvaart en die vermoë om 'n boete te kan bekostig, werk gevolglik minder inhiberend wat selfdissipline en padveiligheid betref.

Die meer welvarende en meer arrogante bestuurders is dan met 'n hertoets vir 'n rybewys gedreig, wat vele van die oortreders steeds nie afgeskrik het nie. Dit is eers wanneer aangetoon is dat 'n persoon selde die eerste vyf of tien hertoetsings slaag en dat hy elke keer minstens twee maande vir 'n hertoetsing moet wag, dat die mees geharde reaksie van 'n ootreder vermurwe het.

14.3.1.4 Welvaart en verkeersboetes

Uit Hoofstuk 14.3.1.3 hierbo blyk dit dat welvaart en die vermoë om verkeersboetes te bekostig, motorbestuurders waarskynlik meer ongeërg teenoor die nakoming van verkeersreëls kan maak.

Dit kan slegs teengewerk word met bykomende ondersteunende maatreëls tot verkeersboetes.

14.3.1.5 Najaag van korrupsie

Die korruptiewe verkryging van rybewyse het onder sekere lae van die Suid-Afrikaanse samelewing klaarblyklik so aanvaarbaar geword dat daar 'n verminderde afkeur deur die gemeenskap ten opsigte van hierdie onaanvaarbare praktyke bestaan. Daardie lae van die gemeenskap aanvaar dan 'n norm waarvolgens die onwettige verkryging van 'n rybewys met goedkeuring bejeën word terwyl lede van die gemeenskap aktief, moreel, aanmoedigend en finansieel met sulke onwettighede ondersteun word (Botha (1978 A)).

14.3.2 Die nuwe benadering tot bestuurders

14.3.2.1 Aantasbare posisie

Die nuwe benadering tot bestuurders en bestuurderbeheer behoort te wees dat 'n bestuurder se posisie glad nie so onaantasbaar is indien hy nie aan sekere gestelde norme sou

voldoen nie. Dit kan bewerkstellig word deur rybewyse enersyds periodiek her uit te reik en onder sekere omstandighede heruitreikings te weier of te vertraag of, andersyds deur 'n sogenaamde strafpuntstelsel waardeur 'n persoon se padbotsings- en ootredingsgeskiedenis teen hom in ag geneem word.

14.3.2.2 Verkeerbeheerbeleid en die finalisering van vervolgings

Verkeerswetstoepassing behoort uit die aard van die saak op 'n meer wetenskaplike grondslag georden te word aan die hand van inligting verkry uit botsing- en oortredingsregisters. Die beleid wat uit daardie inligting geformuleer word, behoort op 'n eenvormige grondslag so wyd as moontlik toegepas te word. Die beleid moet van so 'n aard wees dat voertuigbestuurders die uitvoering van die beleid sal ondervind en ervaar in die dag tot dag padgebruik.

Vervolgings wat ingestel word vir verkeersoortredings moet ten opsigte van elke vervolging gefinaliseer word tot in die finale konsekwensie daarvan - en dit geld wat elke vervolging vir 'n verkeersoortreding betref.

Oortreders moet weet dat 'n vervolging in sy finale konsekwensie afgedwing sal word, hetsy so 'n persoon van daardie land of gebied is aldan nie. Tussenstaatlike skakeling in hierdie verband is gevolglik van die uiterste belang.

Vervolgings vir verkeersoortredings moet vinnig en doeltreffend met die beskikbare mannekrag en fasiliteite geprosesseer kan word. Doeltreffende en vaartbelynde prosedures met voldoende beskerming vir die publiek moet in werking wees.

14.3.2.3 Padgebruikgeskiedenis van elke bestuurder

Die padgebruikgeskiedenis van elke bestuurder moet op datum en toeganklik gehou word sodat elke motoris sal besef dat sy geskiedenis hom te enige tyd kan inhaal indien sy padgebruikgeskiedenis nie aan die voorafgekoese norme sou voldoen nie. Die identiteit van 'n oortreder moet onlosmaaklik aan sy geregistreerde oortreding gekoppel word.

Die instelling van 'n sogenaamde strafpuntstelsel vir hierdie doel behoort gevolglik die volgende prioriteit te wees.

14.3.2.4 Die uitskakeling van korrupsie en vervalste en nagmaakte rybewyse

Korrupsie ten opsigte van rybewysuitreiking moet so ver as moontlik bekamp word. 'n Persoon wat aan die korruptiewe uitreiking van bestuurderslisensies deelneem, moet maklik identifiseerbaar gemaak word deur die kontrolering van die daaglikse toetsresultate van toetse wat vir rybewyse deur hom afgeneem word. Die vergelyking van hierdie toetsresultate met dié van sy kollegas en ook met voorafgekoese norme bv. 'n maksimum aantal toetse per dag met 'n aanvaarbare gemiddelde slaagsyfer oor 'n redelike periode, sal vir hierdie doel 'n uitstekende kontrole-maatreël wees.

Dit moet so onmoontlik en onlonend as moontlik gemaak word om rybewyse te vervals of na te maak. Dit is moontlik deur die inbou van meer aanvaarbare sekerheidsvereistes teen vervalsing en namaking asook die periodieke heruitreiking van rybewyse oor relatief kort termynen wat die geldigheid van vervalsings en namakings 'n onaanvaarbare lae geldigheidsduur besorg.

14.3.3 Die kweek van paddisziplin

Die instelling van behoorlike bestuurderbeheer moet in die eerste plek gerig wees op die verkryging van verbeterde paddisziplin.

Daar moet onthou word dat die gebrek aan paddisziplin voort-spruitende uit 'n gebrek aan bestuurderbeheer 'n groot en onaanvaarbare probleem is. Dit werk in soos 'n kanker op alle terreine en maak die beste veldtogte vir bestuurderopleiding, opvoeding en publisiteit in 'n groot mate waardeloos.

Die kweek van paddisziplin aan die hand van behoorlike bestuurderbeheer is 'n noodsaaklike sleutel vir die suksesvolle deurvoering van veldtogte vir verbeterde opleiding, opvoeding en publisiteit.

14.3.4 Die voorspelbare effek

Die RSA en Suider-Afrika het eie en unieke omstandighede wat sekerlike verskil met dié van lande in bv. Europa en die in Amerika, veral Noord-Amerika.

Die beste voorbeeld van die effek van verbeterde bestuurderbeheer aan die hand van die daarstelling van infrastruktuur vir verkeer- en bestuurderbeheer, kan in Engeland gevind word. Die daarstelling van die "*Driver and Licensing Centre*" in Swansea, Wallis vir die hele Engeland in 1969 het 'n sentrale punt vir die versameling van verkeersinligting oor voertuie, rybewyse en verkeersoortredings daargestel (Hood (1972), Botha (1978 B, 1986 A)). Daarmee saam is die strafprosesreg in Engeland vir vervolgings in verkeersake meer vaartbelyn gemaak. Die sentrale versameling van inligting oor vervolgings vir verkeersoortredings het ook 'n groot aandeel gehad in die instelling van vaartbelyne vervolgings teen drink en bestuur.

Die eindresultaat van die onderskeie pogings wat in 'n geïntegreerde stelsel die infrastruktuur vir verkeer- en bestuurderbeheer daargestel het, was dat Engeland in 1984 die laagste padsterftesyfer vir enige jaar sedert 1956 gehad het. Met soveel meer voertuie en bestuurders op 'n baie kleiner landsgebied was die Engelse padsterftesyfer vir 1984 (5 600) net meer as 50 persent van die ooreenstemmende syfer vir die RSA.

Koste speel by hierdie aanbevelings 'n baie ondergeskikte rol aangesien net 'n 5 persent besparing in botsingkoste per jaar 'n jaarlikse besparing van R125 miljoen vir die RSA tot gevolg sal hê aangesien die jaarlikse botsingkoste vir die RSA in 1986 reeds op meer as R4 000 miljoen te staan gekom het.

Die besparing in prosesseringskoste vir vervolgings teen verkeersoortreders wat nooit opgespoor word nadat 'n vervolging teen hulle ingestel is nie, behoort egter reeds veel meer te wees as die koste-implikasies wat deur die implementering van die voorstelle in hierdie studie tot gevolg sal hê.

Die aanbevelings wat voortspruitende uit hierdie studie gemaak word, is omvattend en ingrypend met vele innovasies, veral vir die tradisionalis wat moeilik verander en aanpas. Aan die ander kant word dikwels met gevestigde en getoetsde begrippe en onderwerpe gewerk wat op ander terreine lankal reeds met groot sukses toegepas word. Die studie toon aan dat dit op die gebied van die straf- en strafprosesreg ook met vrug toepassing kan vind.

CADIT QUAESTIO

BRONNELYS

- Adesanya M F (1986) Towards Improving Road Traffic Safety in Nigeria. Institute of Transportation Engineers Journal (ITE-Journal) Vol 56 No 1 January 1986, 29-32.
- Akers R L (1968) Problems in the sociology of Deviance. Journal of Social Forces 47 (1968) PP.455-465 aangehaal deur Carson (1970).
- American Bar Association (ABA) (1975): Standards for Traffic Justice (Final Draft): Judicial Administration Division Recommendation (J T Reardon, Chairman). February 1975.
- Aubert V (1952) White collar crime and social structure. American Journal of Sociology, 58. November 1952. 263-271.
- Barit L (1983): A criminological investigation into unlicensed drivers. Verhandelings vir die MA-graad, UNISA. Pretoria. November 1983.
- Baxter L (1984) Administrative Law, Juta, Johannesburg 1984.
- Black S (1966): Man and motor cars: An ergonomic study. New York, W W Norton Co, 1966.
- Blignault W & Botha T J (1987 A) Central Vehicle Register. Report examples. NIVPN Tegnieke Nota NB/94/87, WNNR, Pretoria, Januarie 1987.
- Blignault W & Botha T J (1987 B) Functional specifications of the traffic contravention system for local authori-

ties. NIVPN Tegniese Nota NB/131/87, WNNR, Pretoria, Junie 1987.

Blignault W, Botha T J & Bron J

Central Driver's Licence Register: January 1987. NIVPN Tegniese Nota NB/95/87, WNNR, Pretoria, Januarie 1987.

Blignault W, Botha T J
& Verburgh C

Central Vehicle Register system documentation (Updated: August 1986). NIVPN Tegniese Nota NB/92/87, WNNR, Pretoria, Januarie 1987.

Blignault W, Botha T J
Verburgh C

Central Vehicle Register. Operating & instructions for the update and enquiry phases (Updated: August 1986). NIVPN Tegniese Nota NB/93/87, WNNR, Pretoria, Januarie 1987.

Bolhuis H (1986)

Critical issues in road traffic safety. Referaat by die Jaarlikse Vervoerwesekonvensie, 4-7 Augustus 1986, WNNR, Pretoria, 1986.

Booyesen A E (1986)

Die verband tussen enkele persoonlikheidsaspekte en roekelose en nalatige bestuursgedrag. RGN-Verslag P-69, Pretoria, 1986.

Botha T J (1977 A)

Die Suid-Afrikaanse Rybewysprobleem ten opsigte van geldige rybewyse en vervalste en ander onwettige rybewyse. 'n Referaat gelewer by die Tiende Algemene Jaarvergadering van die Suid-Afrikaanse Instituut van Lisensiebeamptes te Sandton op 24 November 1977 en herhaal by 'n byeenkoms van belanghebbendes te Bloemfontein op 31 Maart 1978. NIVPN

Tegniese Verslag VDB/2/77, WNNR, Pretoria, 1977.

Botha T J (1977 B)

Opsommende memorandum met aanbevelings betreffende vervalste en ander onwettige rybewyse in omloop in Suid-Afrika. NIVPN Tegniese Verslag RU/13/77, WNNR, Pretoria, September 1977.

Botha T J (1977 C)

Die selektiewe toepassing van die algemene padreëls in Pretoria vir die tydperk Junie 1976 tot Junie 1977. NIVPN Tegniese Verslag RU/12/77, WNNR, Pretoria, September 1977.

Botha T J (1977 D)

Moontlike gebreke aan verskillende tipes sensors (detektors/verklikkers) van die verskillende tipes jaagmeters. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag VDB/1/77, WNNR, Pretoria, Februarie 1977.

Botha T J (1978 A)

Vervalste en ander onwettige rybewyse in omloop in Suid-Afrika. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag RU/1/78, WNNR, Pretoria, April 1978.

Botha T J (1978 B)

Oorsese ondersoek na identiteitsdokumentasie en sentrale registers: 15 April tot 26 Mei 1978. NIVPN Tegniese Verslag RU/7/78, WNNR, Pretoria, Oktober 1978.

Botha T J (1978 C)

'n Geïntegreerde rybewysdokumentasie- en verkeersregisterstelsel vir Suid-Afrika. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag RU/8/78, Oktober 1978.

Botha T J (1978 D)

Primêre en sekondêre strategieë teen drink- en dronkbestuuroortredings, die noodsaaklikheid om te onderskei tussen die drink- en dronkbestuurder, en die praktiese probleme in hierdie verband. NIVPN Tegniese Verslag RU/13/78, WNNR, Pretoria, November 1978.

Botha T J (1979 A)

Onwettige rybewyse waarvan 'n onbepaalbare gedeelte vervals of vervalsbaar is, of onwettig aangewend word of kan word: Verifiërende ondersoek na die getal duplikaatuitreikings van plakstrookbewyse aan Swartes tot September 1979. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag RU/12/79, 1979.

Botha T J (1979 B)

Selektiewe toepassing van die algemene padreëls (STAP) in Pretoria: Finale Verslag. NIVPN Tegniese Verslag RU/4/79, WNNR, Pretoria, Desember 1979.

Botha T J (1980 D)

'n Verslag oor die sekerheidsevaluering van die bestaande en beplande identiteitsdokumentasie van die Republiek van Suid-Afrika. Ongenommerde Geklassifiseerde Privaat Verslag, September 1979.

Botha T J (1980 A)

Die koördinering van lisensie- en verkeersake in Suider-Afrika. Referaat gelewer tydens die tweede kongres van die S A Instituut van Lisensiebeamptes wat op 20 en 21 November 1980 te Pietersburg gehou is. NIVPN Tegniese Verslag VDB/1/80, November 1980.

Botha T J (1980 B)

Memorandum met aanbevelings aan die Direkteur-generaal van Vervoer insake die wenslikheid van 'n ondersoek na die stigting van 'n Sentrale Padverkeersburo (Nasionale Padverkeersregister), en aanverwante aangeleenthede. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag RU/7/80, WNNR, Pretoria, Junie 1980.

Botha T J (1980 C)

Die raamwerkontwikkeling vir 'n Sentrale Padverkeersburo vir die Republiek van Suid-Afrika: 'n Verslag vir die doeleindes van die Minister van Vervoerwese. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag RU/12/80, WNNR, Pretoria, 1980.

Botha T J (1981 A)

Die Kommissie van Ondersoek na die Struktuur en Funksionering van die Howe onder die voorsitterskap van Sy Edele, Regter Hoexter: Die getuienis van Adv T J Botha in sy Private Hoedanigheid. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Nota TU/2/81, WNNR, Pretoria, April 1981.

Botha T J (1981 B)

Alkoholwetstoepassing: Probleme en aspekte betreffende drink- en dronkbestuur. (Referaat gelewer tydens 'n seminar met die tema. "Probleme in verband met die opsporing van alkohol in bestuurders" aangebied deur Premier Medical and Industrial Equipment, in samewerking met die Nasionale Verkeersveiligheidsraad, te Milnerpark, Johannesburg, op 31 Julie 1981.) NIVPN Tegniese Verslag RU/7/81, WNNR, Pretoria, Julie 1981.

Botha T J (1981 C)

Handleiding betreffende drinkbestuur-
oortredings. Die probleem van alkohol-
betrokke bestuur en 'n handleiding vir
vaartbelynde optrede daarteen. Geklas-
sifiseerde NIVPN Tegniese Verslag
RU/8/81, WNNR, Pretoria, September 1981.

Botha T J (1982 A)

Dringende oorsese ondersoek: Adv
T J Botha. NIVPN Tegniese Nota
TDB/12/82, WNNR, Pretoria, November
1982.

Botha T J (1982 B)

Voorgestelde wetsontwerpe rakende: (a)
Vertoning van identiteitsdokumentasie
(b) Strafproseswysigings ten opsigte van
"kitsdagvaardings" (c) siftingsasemtoet-
se. 'n Voorlegging aan afgevaardigdes
na die Kongres van die Instituut van
Verkeersbeampies van Suider-Afrika te
George, September 1982. NIVPN Tegniese
Nota TDB/4/82, WNNR, Pretoria, September
1982.

Botha T J (1982 C)

Konsepwetgewing rakende die vertoning
van identiteitsdokumente: (a) Moontlike
wysigings aan die Bevolkingsregis-
trasiewet (b) Moontlike wysigings aan
die Strafproseswet. NIVPN Tegniese Nota
TDB/5/82, WNNR, Pretoria, September
1982.

Botha T J (1982 D)

Maatreëls vir die daarstelling van (a)
'n Sentrale Padverkeersburo (b) 'n
Nasionale Verkeerbeheerbeleid. NIVPN
Tegniese Verslag RU/2/82, WNNR, Preto-
ria, April 1982.

Botha T J (1982 E)

Die bedryf van die Voertuigdata-buro en die Sentrale Padverkeersburo deur die WNNR. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Nota TDB/7/82, WNNR, Pretoria, Oktober 1982.

Botha T J (1982 F)

'n Oorsig oor spoedmeting en die bewys daarvan. NIVPN Tegniese Nota TDB/9/82, WNNR, Pretoria, Oktober 1982.

Botha T J (1982 G)

Verkeerbeheer as 'n gemeenskapsfunksie vandag en in die toekoms. 'n Referaat gelewer by die 28ste Tweejaarlikse Kongres van die Instituut van Verkeers-beamptes te George, 6-8 September 1982. NIVPN Tegniese Verslag VDB/1/82, WNNR, Pretoria, September 1982.

Botha T J (1982 H)

Die Suid-Afrikaanse Verkeerbeheerstelsel. 'n Referaat gelewer tydens die Jaarlikse Vervoerwesekonvensie, 9-13 Augustus 1982 te Pretoria. NIVPN Tegniese Verslag VDB/3/82, WNNR, Pretoria, Augustus 1982.

Botha T J (1983 A)

Probleemstelling ten opsigte van die bestaande stelsel rakende rybewysdokumentering en die moontlike skeiding van die rybewys van die identiteitsdokument/bewysboek. NIVPN Tegniese Nota TDB/6/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 B)

Die verpligte dra van rybewyse en maatreëls daarvoor. NIVPN Tegniese Nota TDB 15/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 C)

Interdepartementele strategie vir die daarstelling van 'n Internasionale Padverkeersburo vir Suider-Afrika en vir die instelling van behoorlike beheer oor voertuigbestuurders. NIVPN Tegniese Nota TDB/20/83, WNNR, Pretoria, Augustus 1983.

Botha T J (1983 D)

Die daarstelling van die Sentrale Padverkeersburo as deel van die stelselbenadering vir verkeersadministrasie: Eerste tussentydse verslag. NIVPN Tegniese Nota TDB/19/83, WNNR, Pretoria, Julie 1983.

Botha T J (1983 E)

Oorsese ondersoek: 28 November 1982 tot 12 Desember 1982: VSA, Japan, Taiwan en Australië. NIVPN Tegniese Verslag VDB/5/83, WNNR, Pretoria, Februarie 1983.

Botha T J (1983 F)

Die periodieke heruitreiking van (sonder hertoetsing vir) rybewyse - Bestuurderbeheer deur beter beheer oor rybewysdokumentering binne 'n totale stelselwerking. NIVPN Tegniese Nota TDB/14/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 G)

Die skeiding van die rybewys van die identiteitsdokument/bewysboek vir die doeleindes van die verpligte dra van rybewyse, die sentrale vervaardiging van rybewyse, die heruitreiking (nie hertoetsing) van rybewyse in die vorm van 'n afsonderlike rybewys, die periodieke heruitreiking (nie hertoetsing) van rybewyse en verbandhoudende sake. NIVPN

Tegniese Nota TDB/3/83, WNNR, Pretoria, Maart 1983.

Botha T J (1983 H)

Die minimum noodsaaklike stappe wat sonder versuim geneem moet word ten einde die wet en orde rakende rybewydokumentering te herstel en bestuurderbeheer deur rybewysuitreiking in te stel. Geklassifiseerde NIVPN Tegniese Verslag VDB/2/83, WNNR, Pretoria, Februarie 1983.

Botha T J (1983 I)

Die sentrale vervaardiging van rybewyse vir Suider-Afrika. NIVPN Tegniese Nota TDB/16/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 K)

Skeiding van die bestuurderslisensie van die identiteitsdokument/bewysboek met die oog op die verpligte dra van die bestuurderslisensie en verbandhoudende aangeleenthede: NIVPN Tegniese Nota TDB/4/83, WNNR, Pretoria, April 1983.

Botha T J (1983 L)

Agtergrond van die noodsaaklikheid vir 'n bykomende maar gestandaardiseerde identifikasiemerk aan voertuie. NIVPN Tegniese Nota TDB/18/83, WNNR, Pretoria, Junie 1983.

Botha T J (1983 M)

Noodsaaklikheid en maatreëls om die dra van rybewyse verpligtend te maak. NIVPN Tegniese Verslag VDB/1/83, WNNR, Pretoria, Februarie 1983.

Botha T J (1983 O)

Handleiding vir die uitkenning van amptelike uitgereikte rybewyse tot en

met 1983 en die vervalsing en namakings daarvan. NIVPN Tegniese Nota TDB/7/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 Q)

Beskikbare amptelike fasiliteite en inligting (met tekortkominge) vir die herbeglanning van rybewysdokumentering in die RSA en die rol daarvan. NIVPN Tegniese Nota TDB/9/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 R)

Die tegnologieë en praktyke rakende die vervaardiging van identiteitsdokumentasie (insluitende die nuwe tegnologieë rakende geoutomatiseerde vervaardigingsprosesse per rekenaar). NIVPN Tegniese Nota TDB/10/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 S)

Handleiding vir die samestelling van die spesifikasies vir enige tipe sekerheids-(identiteits-)dokumente. NIVPN Tegniese Nota TDB/11/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 T)

Die totale heruitreiking van (sonder hertoetsing vir) rybewyse by wyse van gemeganiseerde prosesse. NIVPN Tegniese Nota TDB/12/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 U)

Maatreëls vir eenvormige standaarde, die bekamping van korrupsie en gekose domicilium-adresse. NIVPN Tegniese Nota TDB/13/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 V)

Die spesifikasie vir 'n rybewys vir die RSA wat kan aansluit by 'n Suider-Afrikaanse rybewysstelsel. NIVPN Tegniese Nota TDB/17/83, WNNR, Pretoria, Januarie 1984.

Botha T J (1983 W)

Investigations into a new system of driver-control through driver's licensing for Bophuthatswana and the establishment of the Bophuthatswana Road Traffic Bureau. Bophuthatswana Polisie, Bophuthatswana. Julie 1983.

Botha T J (1983 Y)

Bestuurderbeheermaatreëls wat in die Suid-Afrikaanse verkeersadministrasie getref word en kan word. NIVPN Tegniese Nota TDB/21/83, WNNR, Pretoria, Oktober 1983.

Botha T J (1984 A)

Toeligtig van die voorgestelde gestandaardiseerde skriftelike kennisgewing om in die hof te verskyn kragtens die bepalings van Artikel 56 van die Strafproseswet, 1977 (Wet 51 van 1977): Opstelling vir die Departement van Justisie. NIVPN Tegniese Verslag VDB/1/84, WNNR, Pretoria, Februarie 1984.

Botha T J (1984 B)

Voorlopige voorbeelde van vervolgingsprosesstukke vir verkeersoortredings wat nog finaal goedgekeur moet word. NIVPN Tegniese Verslag VDB/6/84, WNNR, Pretoria, September 1984.

Botha T J (1984 C)

Opsomming van die verslagreeks: "Konsepriglyne vir die voorgestelde nuwe

stelsel van rybewysdokumentering vir Suid-Afrika". NIVPN Tegniese Nota TDB/1/84, WNNR, Pretoria, Maart 1984.

Botha T J (1984 D)

Die noodsaaklikheid vir die verval van rybewyse (a) van persone wat op identiteitsdokumente en bewysboeke geregtig is en (b) nog nie sentraal op die Bevolkingsregisters geregistreer en in die identiteitsdokumente en bewysboeke opgeneem is nie. NIVPN Tegniese Nota TDB/6/84, WNNR, Pretoria, Mei 1984.

Botha T J (1984 E)

Geselekteerde onderwerpe oor voertuig- en bestuurderbeheer aangebied aan die Vervoerstudiegroep van die Nasionale Party op 27.4.84, NIVPN Tegniese Nota, TDB/3/84, WNNR, Pretoria, April 1984.

Botha T J (1984 F)

Die Verkeers- en Vervoergerigte inligtingstelsel vir die Republiek van Suid-Afrika. NIVPN Tegniese Verslag VDB/2/84, WNNR, Pretoria, Maart 1984.

Botha T J (1984 G)

Die Kongres bespreek die voorgestelde nuwe prosedures by voertuigregistrasies: Beskrywingspunt 4: Sektorale Motor-kongres van die Afrikaanse Handels-instituut op 22 Mei 1984 te Durban. NIVPN Tegniese Nota TDB/5/84, WNNR, Pretoria, April 1984.

Botha T J (1984 H)

Die statutêre magte, bevoegdhede, regte en plicte van verkeersbeamptes (insluitende die gebruik van vuurwapens). NIVPN Tegniese Verslag VDB/4/84 & Tegniese Nota TDB/21/84, WNNR, Pretoria, Augustus 1984.

- Botha T J (1984 I) Progress Report on the establishment of (a) Road Traffic Bureaux in the various Southern African countries (b) and International Road Traffic Bureau for Southern Africa. NIVPN Tegniese Nota TDB/27/84, WNNR, Pretoria, Oktober 1984.
- Botha T J (1984 J) Technical specification for the RSA Driver's Licence Production System. NIVPN Tegniese Nota TDB/29/84, WNNR, Pretoria, Oktober 1984.
- Botha T J (1984 K) Provisional description of, and specification and costing for the equipment required for the proposed new driver's licence for South Africa. NIVPN Tegniese Nota TDB/30/84, WNNR, Pretoria, Oktober 1984.
- Botha T J (1984 L) Equipment description and projected cost analysis for the recommended new driver licence for the RSA. NIVPN Tegniese Verslag VDB/7/84, WNNR, Pretoria, Desember 1984.
- Botha T J (1984 M) Opsommende stelselbeskrywing van die SPVB. Deel VI: Die hou van foto's en vingerafdrukke op rekenaarmedia vir die vervaardiging van rybewyse per rekenaar: Stelsel F. NIVPN Tegniese Nota TDB/15/84, WNNR, Pretoria, Julie 1984.
- Botha T J (1985 A) Opsomming van ondersoeke na en aansprake oor die omvang van vervalsings, namaak-sels en ander onwettige rybewyse. NIVPN Tegniese Nota NB/1/85, WNNR, Pretoria, Januarie 1985.

Botha T J (1985 B)

Die koppeling van die identiteit van 'n oortreder aan sy verkeersoortreding(s) wat op die Sentrale Verkeersregister geregistreer is. NIVPN Tegniese Nota NB/22/85, WNNR, Pretoria, Junie 1985.

Botha T J (1985 C)

Toeligting van die finale voorbeelde vir 'n gestandaardiseerde skriftelike kennisgewing om in die hof te verskyn kragtens die bepalings van Artikel 56 van die Strafproseswet, 1977 (Wet 51 van 1977): NIVPN Tegniese Verslag RB/2/85, WNNR, Pretoria, April 1985.

Botha T J (1985 D)

Voorbeelde van vervolgingsprosesstukke vir verkeersoortredings wat vir finale goedkeuring voorgelê is. NIVPN Tegniese Verslag RB/1/85, WNNR, Pretoria, April 1985.

Botha T J (1985 E)

The problem of drinking and driving: A perspective on road carnage in the RSA and the drinking and driving problem. (A paper presented at the founding meeting of Mothers Against Drunk Drivers (MADD (SA)) on 20 March 1985 in Pretoria). NIVPN Tegniese Nota NB/16/85, WNNR, Pretoria, Maart 1985.

Botha T J (1986 A)

Oorsese besoek aan Engeland en verskeie lande in Europa gedurende Augustus en September 1986. Onvoltooide en ongepubliseerde NIVPN Tegniese Verslag, WNNR, Pretoria 1986.

- Botha T J (1986 B) Handleiding: Die Gestandaardiseerde Vervolgingsdokumentasie in Verkeersake. NIVPN Tegnieese Handleiding K82, WNNR, Pretoria, Desember 1986.
- Botha T J (1986 D) Training Manual: Standardized Prosecution Documentation in Traffic Cases: Module 1: Introduction and overview. NIVPN Opleidingshandleiding K83-1, WNNR, Pretoria, Desember 1986.
- Botha T J (1986 E) Training Manual: Standardized Prosecution Documents in Traffic Cases: Module 2: The "Spot-fine ticket". NIVPN Opleidingshandleiding K83-2, WNNR, Pretoria, Desember 1986.
- Botha T J (1986 F) Training Manual: Standardized Prosecution Documents in Traffic Cases: Module 3: The Summons and the J15 Charge Sheet in Traffic Cases. NIVPN Opleidingshandleiding K83-3, WNNR, Pretoria, Desember 1986.
- Botha T J (1986 G) Training Manual: Standardized Prosecution Documents in Traffic Cases: Module 4: The Notice to Appear in Court. NIVPN Opleidingshandleiding K83-4, WNNR, Pretoria, Desember 1986.
- Botha T J (1986 H) Training Manual: Standardized Prosecution Documents in Traffic Cases: Module 5: Codification of Prosecutions in Traffic Cases. NIVPN Opleidingshandleiding K83-5, WNNR, Pretoria, Desember 1986.

Botha T J (1986 I)

Training Manual: Standardized Prosecution Documents in Traffic Cases: Module 6: Ordering options and requirements. NIVPN Opleidingshandleiding K83-6, WNNR, Pretoria, Desember 1986.

Botha T J (1986 J)

Die gestandaardiseerde Vervolgingsdokumentasie in verkeersake. NIVPN Tegniese Verslag RB/13/86, WNNR, Pretoria, Augustus 1986.

Botha T J (1986 K)

Handleiding en reëls vir die mikrofiche van die Sentrale Padverkeersburo, Junie 1986. NIVPN Tegniese Verslag RB/7/87, WNNR, Pretoria, Junie 1986.

Botha T J (1986 L)

Bekendstellingsverslag: Die verskaffing van besonderhede oor rybewyse op mikrofiche aan die handel en nywerheid om rybewyse te kontroleer. NIVPN Tegniese Verslag RB/8/86, WNNR, Pretoria, Junie 1986.

Botha T J (1986 M)

Twaalf aspekte wat onder andere as van belang vir die suksesvolle implementering van 'n vervoer kwaliteitkontrolestelsel uitgesonder is. NIVPN Tegniese Nota NB/71/86, WNNR, Pretoria, Augustus 1986.

Botha T J (1986 N)

Die rasionalisering en vaartbelyning van sekere dagvaardings en kennisgewings om in die hof te verskyn ten einde meer sake te finaliseer en werk te bespaar sonder afbreuk aan die strafprosesreg (hersiene weergawe). NIVPN Tegniese Verslag RB/11/86, WNNR, Pretoria, Augustus 1986.

Botha T J (1987 A)

Driver's licences presently not contained in identity documents. The necessity and proposals for (a) centralized registration of driver's licences and (b) a standardized driver's licence for Southern Africa. NIVPN Tegniese Nota NB/175/87, WNNR, Pretoria, November 1987.

Botha T J (1987 E)

Gestandaardiseerde Vervolgingsdokumentasie in Verkeersake: Verspreiding van Opleidingspakette (Insluitende Opleidingsvideos). NIVPN Tegniese Nota NB/116/87, WNNR, Pretoria, April 1987.

Botha T J (1987 F)

Road Traffic Bureaux in Southern Africa in relation to interstate co-operation. (Presentation at the meeting of SALMOR: Gabarone: Botswana: 13 October 1987). NIVPN Tegniese Nota NB/163/87, WNNR, Pretoria, Oktober 1987.

Botha T J (1987 G)

Die Nasionale Vervoerbeleid en ander nuwe redes waarom die identiteitsdokument en rybewys onversoembare dokumente is en dringend van mekaar geskei moet word. NIVPN Tegniese Nota NB/135/87, WNNR, Pretoria, Julie 1987.

Botha T J (1987 I)

Opsomming van die belangrikste redes vir die skeiding van die rybewys en die identiteitsdokument en die rasionalisering en hervorming van die rybewysstelsel in die RSA en Suider-Afrika. NIVPN Tegniese Nota NB/179/87, WNNR, Pretoria, November 1987.

Botha T J (1988 A)

Aanbevelings vir die dekriminalisering van parkeertipe verkeersoortredings en voorgestelde wetgewing in hierdie verband. NIVPN Tegniese Nota NB/201/88, WNNR, Pretoria, Februarie 1988.

Botha T J (1988 B)

Vereistes van behoorlike rybewysadministrasie (en die verpligting van die Bevolkingsregister) met 'n rybewys wat (waar moontlik) in die identiteitsdokument van die RSA vervat is met en sonder inagneming van die eise van die Nasionale Vervoerbeleid 1987 en later. NIVPN Tegniese Nota NB/202/88(A), WNNR, Pretoria, Februarie 1988.

Botha T J (1988 C)

Samesprekings met die Departement van Justisie rakende die dekriminalisering van parkeeroortredings en die inwin van kommentare. NIVPN Tegniese Nota NB/197/88, WNNR, Pretoria, Januarie 1988.

Botha T J (1988 F)

How to check the validity of driver's licences. NIVPN Tegniese Nota NB/221/88, WNNR, Pretoria, Mei 1988.

Botha T J & Blignault W (1987 B)

Functional specifications of the Traffic Contravention System for local authorities. NITRR Technical Note NB/131/87, CSIR, Pretoria, June 1987.

Botha T J & Pieterse S H (1987)

The compulsory or Ipso Facto suspension of driver's licences Inter Alia for drinking and driving with a discretion to the courts under mitigating circumstances. NIVPN Tegniese Nota NB/119/87, WNNR, Pretoria, April 1987.

- Botha T J & Prinsloo P (1984) Prosedure-handleiding vir die Admini-
strasie van Bestuurderslisensies. NIVPN
Tegniese Nota TDB/7/84, WNNR, Pretoria,
Junie 1984.
- Botha T J & Prinsloo P M (1985) Bophuthatswana Road Traffic Bureau:
Progress Report No V. Emergency mea-
sures to overcome programme deficiencies
temporarily. NIVPN Tegniese Nota
NB/24/85, WNNR, Pretoria, Julie 1985.
- Botha T J, Prinsloo P M
& Taljaard C (1985) Bophuthatswana Road Traffic Bureau: The
processing on computer of Bophuthatswana
driver's licences. Progress Report VI.
NIVPN Tegniese Nota NB/33/85, WNNR, Pre-
toria, September 1985.
- Botha T J & Strange A (1986) Tender specifications for the printing
of the new standardized prosecution
documents in traffic and related crimi-
nal cases. NIVPN Tegniese Verslag
RB/6/86, WNNR, Pretoria, Maart 1986.
- Botha T J & Strange A G (1987) The design and operation of the standar-
dized prosecution forms in traffic cases
as solution to a wide range of problems.
NIVPN Tegniese Nota NB/139/87, WNNR,
Pretoria, Julie 1987.
- Bron J (1984) Voltooing van die nuwe ongeluksverslag-
vorm (SAP 352A - 12/01). NIVPN Tegniese
Nota TDB/23/84, WNNR, Pretoria, Septem-
ber 1984.
- Bron J (1985 B) Aanpassing van die SAP 352 by die SAP
352-A vir rekenaar invoer in die nuwe
rekenaarstelsel. NIVPN Tegniese Nota
NB/19/85, WNNR, Pretoria, April 1985.

- Bron J (1985 C) Data-capturing specifications on terminal for the new accident reporting system. NIVPN Tegniese Nota NB/20/85, WNNR, Pretoria, Mei 1985.
- Bron J (1985 D) Instruksies vir die invul van die Padverkeersongelukverslagvorm - SAP 352 A-12/01 vanaf Januarie 1986. NIVPN Tegniese Nota NB/44/85, WNNR, Pretoria, Desember 1985.
- Bron J (1988 A) Statistiek onttrek vanuit die Sentrale Rybewysregister van die Sentrale Padverkeersburo soos op 29 Februarie 1988. NIVPN Tegniese Nota NB/207/88, WNNR, Pretoria, Maart 1988.
- Burg A (1969) The stability of driving over time. Pergamon Press, Oxford, England, 1969.
- Buikhuisen W; Van Weringh Jac: (1966) Politie, auto en veilig verkeer, een experiment. Criminologisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Groningen. Wolters/ Noordhoff Groningen, 1966.
- Carson W G (1970) White collar crime and the enforcement of factory legislation. Crime and delinquency in Brittain. Martin Robertson, London 1971. Reprinted from the British Journal of Criminology 10 (1970).
- Chevalier J (1987) Vers le permis de conduire a' points: Du nouveau pour les automobilistes. (Op pad na 'n puntegebaseerde rybewys: Die nuwe benadering van voertuigbestuurders). L'ACTUAL, Parys, 15 Mei 1987.

- Clark A W; Prolisko A (1979) Social-role correlates of driving accidents. Human factors, 21, 655-659, 1979.
- Cloete M G T (1979) Tendense in misdaadveroorsakingsteorieë. Suid-Afrikaanse Tydskrif vir Strafrek en Kriminologie. JG 3 No 1, April 1979.
- Cloete M G T (1984 A) Faktore wat 'n rol speel in die veroorsaking van verkeersmisdade en ongelukke. Cloete M G T, Conradie H, Inleiding tot die Verkeerskunde Butterworth, Durban 1984
- Cloete M G T (1984 B) Verkeersorganisasies en -wetgewing. Cloete M G T en Conradie H: Inleiding tot die verkeerskunde. Butterworth Durban 1984.
- Cloete M G T (1984 C) Die Verkeersveiligheidsprobleem. Cloete M G T, Conradie H. Inleiding tot die Verkeerskunde. Butterworth, Durban 1984.
- Conradie H (1984) Die klassifikasie en verklaring van verkeersmisdade en -misdadigers. Cloete M G T, Conradie H. Inleiding tot die verkeerskunde. Butterworth, Durban 1984.
- Coppin R S (1977) Driver licence and driver improvement program - a national review. Department of Transport, Australia, 1977.
- Coppin R S; Lew A; Peck R C (1964) The relationship between concurrent accidents and citations - the 1964 Driver Record Study. Department of

Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, 1965-1967.

- Coppin R S; Van Odenbeeck G (1966) The fatal accident re-examination program in California. Verslagno 23. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, 1966.
- Corder H (1980) The content of the audi alterum patertem rule in South African administrative law. THRHR, band 43, no. 2, 156, Mei 1980.
- Crancer A; Quiring D L (1970) Driving records of persons hospitalized with suicidal gestures. Behaviour Research in Highway Safety 1, 33-42.
- Cressey D R, Ward D A (1969) Delinquency, Crime and Social Process. Harper P Row, New York 1969.
- Davis M W (1973) Motor traffic supervision - an overseas study bursary report financed by the AA of SA and AA Mutual Insurance Assoc. Ltd. ISBN 0-909234-01-9, Johannesburg, 26 September 1973.
- Dehlen G L (1974) The systems approach to accident loss reduction. NITRR Road Safety Topics Course. NIVPN, WNNR, Junie 1974.
- Department of Motor Vehicles: Washington (1971) A driving status evaluation of those motorists stopped for traffic infractions who could not produce a driver's licence at the time of apprehension. Research Note 024, Washington, March 1971.
- Department of Motor Vehicles: (Kalifornië)(1978) What is administrative adjudication of traffic infractions. Department of Motor Vehicles, Sacramento, 1978.

- Departement van Justisie (1974) Jaarverslag vir die 1973/74-verslagjaar
 (1979) Jaarverslag vir die 1978/79-verslagjaar
 (1980) Jaarverslag vir die 1979/80-verslagjaar
 (1981) Jaarverslag vir die 1980/81-verslagjaar
 (1982) Jaarverslag vir die 1981/82-verslagjaar
 (1983) Jaarverslag vir die 1982/83-verslagjaar
 (1984) Jaarverslag vir die 1983/84-verslagjaar
 (1985) Jaarverslag vir die 1984/85-verslagjaar
- Departement van Justisie (1986): Gebreke in die sisteem betreffende die uitreiking van verkeersdagvaardings deur beamptes van plaaslike owerhede: Die dekriminalisering van minder ernstige verkeersoortredings. Studiestuk 9/10/2 R/H, Pretoria, 1986.
- Departement van Justisie (1987): Jaarverslag vir die 1986/87-verslagjaar.
- Departement van Justisie (1987 B) Gestandaardiseerde vervolgingsdokumentasie in verkeersake. Rondskrywe (Lêer 7/2/3 "Kriminele en Siviele aangeleenthede". Departement van Justisie, Pretoria, 12 Junie 1987.
- De Smith SA (1980) Judicial review of administrative action. (Vierde uitgawe) Stevens and Sons, London, 1980.
- De Villiers R A; De Villiers J C (1974) The relationship between speed restrictions and head injury admissions to Grootte Schuur Hospital - an interim report. S A Med Journal, Vol 48, P 2546-2548, 14 December 1974.
- De Wet J C (1985) De Wet en Swanepoel-strafreg. (Vierde uitgawe) Butterworth, Durban 1985.

- Dreyer L A (1986) Taak en verantwoordelikheid van NVVR ten opsigte van verkeerswetstoepassing - verlede, hede en toekoms. Dertigste Tweejaarlikse Kongres van die Instituut van Verkeersbeampies van Suid-Afrika, Kaapstad, November 1986.
- Duffy N M; Assad M G (1983) Information management an executive approach. Oxford University Press, Oxford, London, 1983.
- Du Plessis J J M (1981) Roekelose motorbestuur - 'n kriminologiese ondersoek in Potchefstroom gedurende 1977 en 1978. (MA-verhandeling PU vir CH0, Potchefstroom, 1981.
- Du Toit (1981) Straf in Suid-Afrika. Juta, Johannesburg 1981.
- Economos J P (ongedateer) Guide designed to assist Traffic Judges in court and police aspects in the use of uniform traffic complaint. American Bar Association Traffic Court Program. Weger Governmental Systems, Lansing Michigan Reprint 12-70.
- Edelhertz H (1970) The nature, impact and prosecution of white collar crime. U.S. Government Printing Office, Washington D C, 1970.
- Erlank J E (1973) Road Traffic accident case studies in the Republic of South Africa: Report II, NIVPN Tegniese Verslag RU/7/73, WNNR, Pretoria, 1973.
- Evans L; Wasielewski P (1982) Do accident-involved driver's exhibit riskier every day driving behaviour?

Accident analysis and prevention Vol 14(1): 57-64.

Fell J C (1976)

A motor vehicle accident causal system: The human element. Human factors, 18, 85-94.

Ferreira J C (1979)

Strafprosesreg in die Laer Howe. Tweede uitgawe Juta en Kie. Kaapstad/Johannesburg. 1979.

Finkelstein R; Mc Guire et al (1971)

An optimum system for traffic enforcement/driver control. Vol 1. Verslag No PB-217952, National Technical Information Service, U.S. Department of Commerce.

Fisher E C; Reeder R H (1974)

Vehicle Traffic Law. Revised edition. The Traffic Institute Northwestern University, Evanston, Illinios, 1974.

Friedman W F (1972)

Law in a changing society. Pengiun Education, Tweede uitgawe, 1972.

Frinke K; Raty M (1984)

California driver survey: The habits and opinions of drivers on selected traffic related issues. RSS/92/84. Department of Motor Vehicles, Sacramento, California, Augustus 1984.

Garnetson M; Peck R C (1981)

Factors associated with fatal accident involvement among California drivers. Verslagno 79. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië 1981.

Garrett J W; Tharp K J (1969)

Development of improved methods for reduction of traffic accidents. Natio-

nal Cooperative Highway Research program report 79. Highway Research Board, VSA, 1969.

Golding A P (1983 A)

The human factor in road safety. Referaat by die Departement van Be-roepsterapie, Fakulteit van Geneeskunde, U.P. R/PERS 685, NIVPN, WNNR, Johannesburg, Oktober 1983.

Golding A P (1983 B)

Differential accident involvement a literature survey. PERS 356, NIVPN, WNNR, Johannesburg, Julie 1983.

Goldstein L G (1962)

Human variables in traffic accidents. Bib No 31, US National Research Council, Highway Research Board, Washington, 1962.

Goldstein L G; Mosse J N (1952)

A factor study of driver's attitudes with further study of driver aggression. Highway Research Board Bulletin, 172, NAS-NRC Publication 532, Washington DC, 1952.

Haddon W M Jr (1964)

Accident research. New York, Harpes and Row, 1964.

Hamilton C (1983)

Vervoerstatistiek. Spesiale Verslag Pad 53, 14de uitgawe, WNNR, Pretoria, 1983.

Hamilton C (1984)

Vervoerstatistiek. Spesiale Verslag Pad 54, 15de uitgawe, WNNR, Pretoria, 1984.

Hamilton C (1986)

Vervoerstatistiek. Spesiale Verslag Pad 58, 17de uitgawe, WNNR, Pretoria, 1986.

Hamilton C (1988)

Vervoerstatistiek. Spesiale Verslag Pad 67, 19de uitgawe, WNNR, Pretoria, 1988.

Handleiding (1975)

Sentrale Registers van Bestuurderslisensies. TW2/13/1, Departement van Binnelandse Sake, Pretoria, ±1975.

Handleiding (1972)

Die uitreiking van bestuurderslisensies. Sentrale Verkeersburo. Departement van Binnelandse Sake. Ongenommerde dokument ±1972.

Harano R M; Peck R C
McBride R S (1975)

The prediction of accident liability through biographical data and psychometric tests. Journal of Safety Research, 7, 16-52, 1975.

Helander C J (1983)

Intervention strategies for accident involved drivers: An experimental evaluation of current California policy and alternatives. RSS/83/85, Department of Motor Vehicles, Sacramento, California, Junie 1983.

Hlophe J (1987)

Ligitimate expectation and natural justice: English, Australian and South African Law. SALJ 1987 165.

Hiemstra V B (1987)

Suid-Afrikaanse Strafgroses. (Vierde uitgawe) Butterworth, Durban, 1987.

Hood R G (1972)

The Sentencing of Motoring Offenders. Heineman London, 1972.

Hough D LUK (Tv1) (1977)

Tweede lesingstoepspraak. Tweede ontwerp wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1977. Transvaalse Provinsiale Administrasie (00.22-77)

Insurance Institute for
Highway Safety (1981)

Policy options for reducing the motor
vehicle crash injury cost burden.
Watergate, Washington DC, Mei 1981.

IRF (International Road
Federation (1967)

World Road Statistics 1963-1967,
Washington, 1967.

IRF (1970)

World Road Statistics 1965-1969,
Washington, 1970.

IRF (1974)

World Road Statistics 1970-1973,
Washington 1974.

IRF (1979)

World Road Statistics 1974-1978,
Washington 1979.

IRF (1984)

World Road Statistics 1979-1983,
Washington 1984.

IRF (1986)

World Road Statistics 1981-1985,
Washington 1986.

IRF (1988)

World Road Statistics 1983-1987,
Washington 1988.

Janke M

Renewal by mail of drivers with less
than four years clean prior records.
VSA HRIS 51-398071.

Kadish (1967)

The crisis of over criminalization.
Annals of the American Academy of
Political and Social Science, Vol 374,
p. 157, 1967.

Kay H (1972)

Psychology today and tomorrow. Presidential address to the Britttish Psychological Society. Bulletin of the Britttish Psychological Society, 25, 177-188, 1972.

Kleeberg J R C (1980)

Sweden-State Police not Police State. FBI Law Enforcemnt Bulletin, June 1980.

Kriel H J (1974)

Problems experienced by local and provincial authorities in the enforcement of road safety measures. NIVPN Tegniese verslag RU/11/74, WNNR, Pretoria, Oktober 1974

Kriel H J (1974 B)

Enforcement of Road Traffic Legislation and the administration of Justice. NIVPN- referaat RU/6/74, WNNR, Salisbury, September 1974.

Kuan J; Peck R C (1981)

A profile of uninsured motorists in California. RSS/81/78. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, Februarie 1981.

Kühn S H, Nelson G K, Vice R W & Botha T J (1981)

Die getuienis voor die werkgroep wat die doeltreffender afdwinging van spoedbeperkings met die oog op besparing van brandstof ondersoek. NIVPN Tegniese Verslag VDB/1/81, WNNR, Pretoria, 1981.

Kwong K W; Kuan J; Peck R C (1976) Longitudinal study of California driver accident frequencies I: An exploratory multivariate analysis. Verslagno 55. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, 1976.

- Larratt-Smith M H (1985) Meeting the Challenge of Traffic Information Systems in the 1980's. Transportation Research Record No 975. Ministry of Transportation and Communication, Outario, 1984 (Road Safety Abstracts No 55, November 1985).
- Leutchford B; Thurbin P J (1974) The deployment of police traffic resources. Referaat by die Seminar on Road Accident Reduction for Highway Engineers and Police: 8-12 Julie 1974, Universiteit van Warwick, 1974.
- Loo R (1978) Individual Differences and the perception of traffic signs. Human factors, 20, 65-74, 1978.
- Magistad J; Kadell D, Howe B (1976) Post licensing control reporting and evaluation system. Vol 2, Technical implementation report. Final report. Department of Motor Vehicles, State of California, Sacramento, 1976.
- Mannheim H (1964) Voorwoord tot TC Willett: Criminal on the road. Tavistock Publications Ltd, London, 1964.
- Matson J O (1965) Accident records - key to traffic safety. Revue de la Federation Internationale de C'Automobile, p 124-132, Julie-Augustus 1965.
- Mattie P; Kraay J H (1971) Snelheidsbepalingen en Politietoezicht. Delikt en Delinkwent 1 (1970/'71) Afl 7 (Voortzetting van het Tijdschrift voor Strafrecht) E J Brill, Leiden, Mei 1971.

- McFarland R A; Mosely A J (1954) Human factors in highway transport safety. Harvard School of Public Health, Boston, 1954.
- McConnel E J; Hogen R E (1980) Design and evaluation of a crash prediction strategy. Verslagno 76. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, 1980.
- Mead G H (1918) The psychology of punitive justice. American Journal of Sociology, 23 Maart 1918.
- Middleton A J (1974) Road traffic and abuse of the criminal sanction. Journal of contemporary Roman Dutch Law. May 1974
- Middleton A J; Burn Y M
Carpenter G (1978) A proposal for the decriminalization of the traffic law. Vertroulike NVVR-verslag, Pretoria, 1978.
- Millar L; Generowicz B (1979) A study to assess the effectiveness of varying levels and types of enforcement on driver behaviour at urban signalised intersections. Verslagno 14. Western Australian Institute of Technology. Road Traffic Authority, Western Australia, May 1979.
- Milton J R L (1982) South African Criminal law and procedure Vol II. Juta & Kie, Kaapstad, 1982.
- Milton J R L (1988) South African Criminal Bureau and procedure Vol III. Juta & Kie, Kaapstad, 1988.
- Morgan C T (1961) Introduction to Psychology. Tweede uitgawe. McGraw-Hill, New York, 1961.

NACCJSG (1973 A) (National
Advisory Commission on Criminal
Justice Standards and Goals

Courts. Washington D C, January 1973.

NACCJSG (1973 B) (National
Advisory Commission on Criminal
Justice Standards and Goals

Criminal Justice System. Washington
January 1973.

Nairn R G (1977)

Commission of Enquiry into the Penal
System of South Africa: First impres-
sions. 1 SASK, 1977.

National Driver Register Act
of 1977

VSA: H R 8614, July 28, 1977.

National Institute of Law
Enforcement and Criminal Justice
(1972)

Problems of encouraging change in
criminal justice agencies. Research
operations Division, Law Enforcement
Assistance Administration. November 1972
(Bylae B by NACCJSG (1973 B)).

Nettler G (1978)

Explaining crime. McGraw-Hill, New
York, 1978.

NHTSA (National Highway Traffic
Safety Administration) (1978)

Factbook: Statistical Information on
Highway Safety. U S Department of
Transport, NHTSA Washington D C.
Desember 1978.

NHTSA (1980 A)

DOT proposes new system to identify
unsafe driver's. US Department of
Transportation News. 5 September 1980.

NHTSA (1980 B)

"Comparative data for driver improvement
activities in the US", DOT/HS/805/335.
US Department of Transportation.
Oktober 1980.

- Norman L G (1962) Road Traffic Accidents. Epidemiology control and prevention. World Health Organization, Geneva, 1962.
- NTSB (National Transport Safety Board) (1980) Safety effectiveness evaluation of detection and control of unsafe interstate commercial drivers. (US) National Transport Safety Board. Washington, DC, February 1980.
- Odendaal J R (1968) Die doelmatigheid van die strafbedreiging vir verkeersoortreders in Suid-Afrikaanse howe. Verhandeling vir die Phd-graad, UP, Pretoria, November 1968.
- Odendaal J R (1974) Road accident causation NITRR Road Safety Topics Course. NIVPN, WNNR, Pretoria, Junie 1974.
- Oosthuizen L (1975) Sekere aspekte betreffende verkeersoortredings in die Republiek van Suid-Afrika. NIVPN, Tegnieese Verslag RU/3/75, WNNR, Pretoria, April 1975.
- Packer (1968) The limits of the criminal sanction. O.U.P. London 1969.
- Pearce J K (1978) Background for traffic law enforcement. Tenth School for traffic officers advanced traffic management. S A Road Traffic Federation, Johannesburg, Augustus 1978.
- Peat A (1988) PCA demands re-think on deregulation. South African Transport, Maart 1988.

Peck R C; Kuan J (1982)

A statistical model of individual accident risk prediction using driving record, territory and other biographical factors. Verslag No 84. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, 1982.

Peck R C; McBride R S;
Coppin R S (1971)

The distribution and prediction of accident frequencies. Accident analysis and prevention, Vol 2: 243-299, 1971.

Perkins W A (1979)

Driver training and licensing: A review of selected documents. Referaat by die Seminar on Driving, Road Traffic Safety Research Council, Wellington, New Zealand, 1979.

Pienaar I, Upton A H (1986)

Nasionale ongeluksteekproefstelsel (NOSS): Finale verslag. NIVPN Tegniese Verslag NVVR/17, WNNR, Pretoria, Desember 1986.

Pieterse S H (1976)

Onderhandelings met die Departement van Justisie betreffende 'n onderskeid tussen _____ strafregtelike _____ en nie-strafregtelike gedrag _____ ingevolge padverkeerswetgewing. NIVPN Tegniese Verslag RU/16/76, WNNR, Pretoria, September 1976.

Plomteux G (1972)

Principles governing the choice of road safety measures. Referaat in België by die Elëventh International Study Week in Traffic Engineering and Safety, 18-23 September 1972. OTA, 32 Cheshow Place, London, 1973, p20-25.

Potgieter J P (1986)

Verslag oor ondersoek na die praktiese uitvoerbaarheid om bestuurderslisensies van die identiteitsdokument te skei. Direktoraat Organisasie en Werkstudie, Kommissie vir Administrasie, Pretoria, 1 September 1986.

Portelli A P L (1986)

Onderlinge verhoudinge. Referaat by die kongres van die Instituut van Verkeersbeampies van Suider-Afrika, Kaapstad 1986.

Pretorius H B (1985)

Evaluasie '85: Verslag oor besoek aan Parys, Frankryk. Tegnieke Verslag RV/5, NIVPN, WNNR, Pretoria, Augustus 1985.

Pretorius H B (1987)

On managing the traffic safety system: A multi-disciplinary approach. M.Sc (Eng)Thesis. Universiteit van die Witwatersrand. Johannesburg, 1987.

Prinsloo P M (onder beskerming van DuPre M W (1978))

Die vereistes en bepalings verbonde aan uitreiking van bestuurderslisensies aan Swartes. Referaat by die Elfde Algemene Jaarvergadering van die Suid-Afrikaanse Instituut van Lisensiebeampies op 24 November 1978 te Boekenhoutskloof. Bewysburo, Departement van Plurale Betrekkinge en Ontwikkeling, Pretoria, November 1978.

Prinsloo P M (1983)

Wanpraktyke en ander probleme rakende rybewystoetsing en rybewysuitreiking in die huidige stelsel: Die dreigende verleentheid vir die Staat en die dringende noodsaaklikheid vir 'n beter stelsel. Ongenommerde verslag, Bewysburo, Departement van Samewerking en Ontwikkeling, Pretoria, Januarie 1983.

- Prinsloo P M (1985) Die belang van 'n doelontwerpte rybewys vir die RSA en sy satelietstate. NIVPN Tegniese Nota NB/29/85, WNNR, Pretoria, Junie 1985.
- Prinsloo P M (1986) Establishment of Road Traffic Bureaux in SATBVC States. NIVPN Tegniese Nota NB/84/86, WNNR, Pretoria, Oktober 1986.
- Prinsloo P M (1987 A) The establishment of a Road Traffic Bureau for each Southern African State and an International Bureau for Southern Africa: Progress made and future objectives with regard to the central Road Traffic Bureau. NIVPN Tegniese Nota NB/132/87, WNNR, Pretoria, Junie 1987.
- Prinsloo P M (1987 B) Problematiek rakende samewerking in Suider-Afrika op die gebied van rybewys-uitreikings. NIVPN Tegniese Nota NB/155/87, WNNR, Pretoria, September 1987.
- Prinsloo P M (1987 C) Working group on LANDMAR (SECOSAF) relating to the establishment of road traffic bureaux: Progress Report XI. NIVPN Tegniese Nota NB/157/87, WNNR, Pretoria, September 1987.
- Prinsloo P M (1987 E) The establishment of Road Traffic Bureaux: Progress Report IV. NIVPN Tegniese Nota NB/167/87, WNNR, Pretoria, Oktober 1987.
- Prinsloo P M (1987 F) User requirement system: Bophuthatswana Driver's Licence Register and Driver Licensing System. NIVPN Tegniese Nota NB/170/87, WNNR, Pretoria, Oktober 1987.

- Prinsloo P M (1987 G) The Road Traffic Bureau System. NIVPN Tegnieuse Nota NB/171/87, WNNR, Pretoria, Oktober 1987.
- Quenault S W (1967) The driving behaviour of certian professional drivers. Road Research Laboratory. Ministry of Transport. PRI-Verslag LR93.
- Rabe Andre (1977 A) Criteria for the identification and creation of crimes. ISASK, 1977.
- Rabe Andre (1977 B) The need for decriminalization. CILSA, 1977.
- Reeder Robert H (1975) The Road User and the Law. Paper presented at the Symposium "Law enforcement and Road Safety", Pretoria, 1975. Soos gepubliseer in Robot no 82, Pretoria, Oktober 1975.
- Regeringsbesluit (1980) 20 Oktober 1980: Daarstelling van 'n Sentrale Verkeersoortredingsregister.
- Regeringsbesluit (1981) 1 Desember 1981: Daarstelling van 'n Sentrale Padverkeersburo.
- Regeringsbesluit (1983) 4 Oktober 1983: Beginselbesluit vir 'n nuwe rybewysstelsel vir Suid-Afrika.
- Regeringsbesluit (1987) 1 Desember 1987: Besluit teen die skeiding van die rybewys en die identiteitsdokument.
- Rose Innes L A (1963) Judicial review of the administrative tribunals in South Africa. Juta en Kie, Johannesburg, 1963.
- Ross H L (1960) Traffic Law Violation: A folk crime. Social Problems 8(3). Winter 1960-61, pp 231-240.

- Schechter, Abraham (1977) Israelis improve driver behaviour with program of personal communication. Traffic Safety, April 1977, p.18.
- Scheepers J M (1987) Tempo van Inligtingverwerking, spoed en padongelukke. ISBN 0 86970 292 0. Randse Afrikaanse Universiteit, Johannesburg, 1987.
- Sentrale Statistiekdiens (1982) Statistiek van Misdrywe, 1980-81. Verslag No 08-01-12, Pretoria, 1982.
- Sentrale Statistiekdiens (1983) Statistiek van Misdrywe, 1981-82. Verslag No 08-01-13, Pretoria, 1983.
- Sentrale Statistiekdiens (1984) Statistiek van Misdrywe, 1982-83. Verslag No 08-01-14, Pretoria, 1984.
- Sentrale Statistiekdiens (1986) Statistiek van Misdrywe, 1984-85. Verslag No 08-01-16, Pretoria, 1986.
- Sentrale Statistiekdiens (1987) Statistiek van Misdrywe, 1985-86. Verslag No 08-01-17, Pretoria, 1987.
- Shapiro R J (1966) The human factor in road accidents and road safety. PERS 88, NIPR, CSIR, Johannesburg, May 1966.
- Shaw L (1959) Special selection procedures developed for applicant bus drivers with a view to accident prevention. South African Medical Engineer, Vol 9 No 2, p. 29-41.
- Shaw L (1965) The practical use of projective personality tests as accident predictors. Traffic Safety Research Review, 9, 34-74.
- Sillas H (Voorsitter) et al (1975) Administrative adjudication of traffic offences advisory committee on the administrative adjudication of traffic offences in California: Comments and

recommendations. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië 1975.

Sillas H (Voorsitter) et al (1976) Administrative adjudication of traffic offences in California: Feasibility Study. Department of Motor Vehicles, Sacramento, Kalifornië, 1976.

Skutil V (1985) Impact of police supervision on traffic flow quality and travel costs. Tegniese Verslag RT/24/84, NIVPN, WNNR, Pretoria, Desember 1985.

Slavick M M (1974) An estimate of the number of licenced motor vehicle drivers in South Africa in 1974. RY/1/74, NIVPN, WNNR, Pretoria, Maart 1974.

Slavick M M (1979) The enforcement of traffic law criteria for success. Verslag RR 252, NIVPN, WNNR, Pretoria, Januarie 1979.

Snyman C R Strafreg. (Tweede uitgawe) Butterworth, Durban 1986.

Snyman J L, Morkel D W (1988) Strafprosesreg. (Tweede uitgawe) Juta, Johannesburg 1988.

Spicer B R (1973) A study of traffic conflicts at six intersections. Verslag LR551, Transport and Road Research Laboratory, (V.K.) Berkshire, 1973.

Staplin L K; Knoebel K Y (1985) Development of a driver improvement index. Finale verslag. Department of Transportation, Harrisburg, Pennsylvania, November 1985.

- Statskonsult A B (ongedateerde brosjure) The new registration system for automobiles and driving licences in Sweden. Statskonsult A B, Solna, Swede.
- Stewart J R (ongedateer) An analysis of annual mileage self reported by renewal applicants. Highway Safety Research Centre, Universiteit van Noord Carolina, Chapel Hill.
- Stewart J R; Campbell B J (1972) The statistical association between past and future accidents and violations. Chapel Hill NC, Universiteit van North Carolina, Highway Safety Research Center, 1972.
- Steyn D W (1974) Some observations about the behaviour of South African motorists in view of the fuel crisis. A26.40, NIVPN, WNNR, Johannesburg, 1974, soos gepubliseer in Robot p.92-94, Junie-Julie 1974.
- Stone R F (1978) The nonresident violator compact of 1977. Traffic Safety, May 1978, p 8, 9, 29 en 30.
- Sutherland E H (1939) White collar criminality. American Sociological Review 5, February 1940, pl-12. Paper delivered at the 34th Annual Presidential Address in a joint meeting with the American Economic Society (52nd meeting) at Philadelphia, Pa. 27 December 1939.
- Sutherland E H (1949) White collar crime. Dryden Press. New York, 1949.
- Sutherland E H, Cressey D R (1978) Criminology. Tiende uitgawe, Philadelphia: Lippincott, 1978.

Svenson O (1978)

Risks of road transportation in a psychological perspective. Accident analysis and prevention, Vol 10: 267-280.

Svenson O (1981)

Are we less risky and more skilfull than our fellow driver's? Acta Psychologica, 47, 143-148 (aangehaal deur Golding 1983(b): 28).

Taitz J (1982)

The application of the audi alteram parton rule in South African administrative law. THRHR, band 45, no.3, 254, Augustus 1982.

Traffic Institute (1982)

Citations in traffic law enforcement. Traffic Institute PN 557, North Western Universiteit, VSA, 1982-uitgawe.

Tulman W A; Hobbs G E (1949)

The accident prone automobile driver. A study of the psychiatric and social background. American Journal of Psychiatry Vol 106, No 5, 1949 (aangehaal in Van der Nest, 1971: 8)

Uken E A (1974)

Report on the 1974 International Symposium on Traffic Education and visits to Italy, France, Western Germany and the United Kingdom. Nasionale Verkeersveiligheidsraad, Pretoria, Desember 1974.

Uken E A et al (1976)

Verslag van die komitee van ondersoek insake register(s) van motorvoertuigbestuurders. Nasionale Verkeersveiligheidsraad, Pretoria, Julie 1976.

United States-NTBS-verslag

Safety study-deficiencies in enforcement, (1984) judicial and treatment programs related to repeat offender drunk drivers. National Transport Safety Board, Bureau of Safety Programs. Report no NTBS/SS 84/04. Washington 1984 (PB84/91 7007).

Van der Nest M D (1971)

Die menslike faktor in padveiligheid. Die invloed van sekere fisiese en psigologiese eienskappe op die vaardigheid van motorvoertuigbestuurders - 'n Literatuuroorsig. PERS 139. NIPN, WNNR, Johannesburg, Januarie 1971.

Van der Nest M D (1978)

South African findings in the International Driver's Research Association (IDBRA) - Cross national attitudes and opinions survey. C/PERS 271, NIPN, WNNR, Johannesburg, 1978 (aangehaal deur Golding 1983(b): 25).

Van der Nest M D (1979)

Analysis of factors associated with 120 road accidents in Johannesburg. PERS 291, NIPN, WNNR, Johannesburg, July 1979.

Van der Nest M D (1980)

Die rol van die menslike faktor in verkeersveiligheid. Referaat in Pretoria by Simposium oor Vervoerveiligheidsnavorsing: 24 en 25 Junie 1980. A/PERS 504, NIPN, WNNR, Johannesburg, Junie 1980.

Van der Walt (1980)

Verkeerbeheer in padvervoerveiligheid. Simposium oor Verkeersveiligheidsnavorsing (derde sessie), NIPN, WNNR, Pretoria, Junie 1980.

- Van der Walt P J (1977) Kriminologie 'n inleiding. UNISA publikasies, Pretoria 1977.
- Van der Walt P J, Cronje G, Smit B F, Van der Westhuizen J (1982) Criminology - an introduction. Haum, Pretoria, 1982.
- Van der Walt P J, Cloete M G T Conradie H (1983) Kriminologie. UNISA-publikasies. Conradie H, KRM100-5/1/84-86, Pretoria, 1983.
- Van der Walt P J, Cloete M G T Stevens R (1983) Kriminologie Misdaadverklaringsteorieë] Unisa-publikasie KRM 301-D/1/84-86. Pretoria, 1983 (en verwysings daarin aangehaal).
- Van Rooyen J H (1988) Strafproses en Bewysreg I, Module B. Luceum Kollege Studiegids 6/116, Johannesburg, 1988.
- Van Wyk and Louw Inc (1986) Draft Road Traffic Bill. Issued by the Director General: Transport. Departement van Vervoer, Pretoria, 7 November 1986.
- Venter, Herman (1975) Straftoeneming met die oog op opvoeding en rehabilitasie. Referaat aangebied by die Simposium oor Wetstoepassing en Padveiligheid, Pretoria 1975, soos gepubliseer in Robot no 82, Pretoria, Oktober 1975.
- Verburgh C (1987) 'n Aantal waarnemings, ondersteun deur offisiële dokumente, betreffende voertuigregistrasiesistels, oortreding-puntestels en inligtingverskaffings-prosedures in Duitsland en Nederland. NIVPN Tegnieke Nota, NB/187/87, WNNR, Pretoria, Desember 1987.

- Verburgh C (1988) Voertuiginligting onttrek uit die Sentrale Voertuig- en Eienaarskap-register: Einde Januarie 1988. NIVPN-Tegniese Nota NB/205/88, WNNR, Pretoria, Maart 1988.
- Verdoorn E (1964) Traffic control and road safety education. Referaat by die 18de Jaarkongres van die Instituut van Verkeersbeampies vir Suider-Afrika, 1964.
- Verenigde Munisipale Bestuur (1988) Dekriminalisering van minder ernstige verkeersoortredings. Stadsraad van Pretoria, Pretoria, 1988.
- Verwey F A; Thompson C R (1966) The human factor in road accident and road safety. PERS 87, NIPN, WNNR, Johannesburg, Mei 1966.
- Vetter H J, Silverman I J (1986) Criminology and crime - an introduction. Harper & Row Publishers, Inc. New York, 1986.
- Viljoen-Kommissie-verslag (1976) Verslag van die Kommissie van Onderzoek na die Strafstelsel van die Republiek van Suid-Afrika. RP 78/1976, Pretoria, 1976.
- Vold G (1958) Theoretical criminology. Universiteit van Minnesota. New York. Oxford University Press, VSA, 1958 (aangehaal deur Barit, 1983: 103-104).
- Vorster D J M (1973) Human factors in safe road useage. A26.49, NIPN, WNNR, Johannesburg, gepubliseer in Robot, p.36-43, Augustus-September 1973.

- Weston P B (1978) The Police Traffic Control Function. Vierde uitgawe, C C Thomas, Springfield, VSA, 1978.
- Wiechers M (1984) Administratiefreg (Tweede uitgawe), Butterworth, Durban 1984.
- Wiechers M, Saunders J G M (1984) Traffic Law Reform: A comparative study. Institute for Foreign and Comparative Law, Universiteit van Suid-Afrika, Pretoria, November 1984.
- Williams D I, Van der Nest M D (1969) The human factor in road traffic signs. The view of the road user. PERS 113. NIPR, WNNR, Johannesburg, 1969.
- Wilson O W, McLaren R C (1977) Police administration. Vierde uitgawe. McGraw-Hill, New York, 1977.
- Witskrif (1987) Die Nasionale Vervoerbeleid: Departement van Vervoer, Pretoria, Januarie 1987.
- Wium D J W (1974) The South African traffic situation. NITRR Road Safety Topics Course. NIVPN, WNNR, Pretoria, Junie 1974.
- Wood A M (1963) Report of the committee of inquiry into road traffic bureaux. (Appointed in terms of Government Notice 546 of 5 April 1962). Pretoria, January, 1963.
- Wooton B (1959) Social Science and social pathology. George Allen e Unwin, London, 1959.

REGISTER VAN ONVOLTOOIDE NAVORSING

Abdul-Raheem N (lopende navorsing)	Stability of Driver's Behaviour Through a study of Driver's Records. Departement van Siviele Ingenieurswese, Universiteit van Kuwait. 081-005(19).
Arstein-Kerslake G (lopende navorsing)	An Evaluation of the Impact of a Warning Letter and Educational Materials in First DUI Offenders: Vol 6 of an Evaluation of the California Drunk Driving Countermeasure System. VSA, HR15, 52-398064
Barnett J; Denno L; Boswell T (lopende navorsing)	Review and analysis of the Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). VSA HRISSII-388063.
Biotticher A; Von der Molen H (lopende navorsing)	Risk as a determinant of traffic behaviour. Ruksuniversiteit, Groningen, Nederland, 106-015a(34).
Boyer M; Dionne G (lopende navorsing)	Car Insurance Tariffs and Incitement to Road Safety. Universiteit van Montreal, Kanada. IRRD 501940.
D M V-Kalifornië (lopende navorsing)	Negligent Operator Treatment Evaluation System. VSA, HRIS 51-398062.
Dragac R (lopende navorsing)	Evaluation of the effects of traffic safety measures using the technique of conflict. Verkeersfakulteit, Universiteit van Belgrade, Joego-Slawië. IRRD 608779.
Green J (lopende navorsing)	Driver record analysis system enhancement. VSA HRIS 51-360239.

Gundy C (lopende navorsing)	Individual differences between road users. Institute for Road Safety Research, Nederland IRRD, 610291.
Hampson G (lopende navorsing)	The perceived risk of being detected while drinking and driving. Traffic authority of New York South Wales, Australia, IRRD607530.
Helander C (lopende navorsing)	Intervention strategies for accident involved drivers. VSA HRIS 51-192493.
Helander C; Sadler D (lopende navorsing)	Evaluation of a countermeasure system for DUI and DWD Offenders and P e M Drivers. VSA HRIS 52-360810.
Hensley R; Bradley S (lopende navorsing)	Provisional Licensing VSA, HRIS 51-360811.
Herrstedt L (lopende navorsing)	Road user behaviour description. Road Data Laboratory. Denemarke IRRD 630772.
Hyden C (lopende navorsing)	The conflict technique. Instituut vir Tegnologie van Lund. IRRD 630698.
Raty M (lopende navorsing)	A four-year follow-up record. VSA HRIS 51-315533.
Johnston I (lopende navorsing)	Risk perception and risk tolerance in driver behaviour. Australian Road Research Board, Australië, IRRD 606984.
Kadell D; Garnetson M; Williams R (lopende navorsing)	Evaluation of the traffic safety impact of treatments targeting 55 m.p.h speed limit compliance. VSA HRIS 52-315534.
Kuan J; Huston R; Peck R (lopende navorsing)	California Driver Record Study. VSA HRIS 51-398069.

- Liddicoat C; Marsh W
(lopende navorsing)
Development of comprehensive evaluation design and data collection system for assesment of provisional licensing. VSA, HRIS 51-398086.
- Mandor A S; Bhatt R D
(lopende navorsing)
A study of physico-psycho behaviour of the drivers. Departement van Siviele Ingenieurswese, Fakulteit van Tegnologie en Ingenieurswese, Universiteit van Baroda, Japan, 066-047(6).
- McKnight A (lopende navorsing)
Presenting safety information to traffic violators. VSA HRIS 51-315985.
- Ohtsuka H (lopende navorsing)
Personal characteristics of accident prone drivers. National Research Institute of Police Science. Japan. 075-005(14).
- Otto H (lopende navorsing)
Evaluation of the Central Traffic Register as a means of controlling efficiency. Kraftfahrt-Bundesamt, Duitsland, IRRD, 700868.
- Oppe S (lopende navorsing)
Development and Application of a Conflict Observation Method in the Netherlands. Nederland IRRD 630723.
- Oppe S; Schreuder D;
Van der Molen (lopende navorsing)
Risk and decisions of traffic participants. Institute for Road Safety Research, Nederland, IRRD 630738.
- Peck R; Liddicoat C
(lopende navorsing)
An evaluation of California's habitual offender law. VSA HRIS 52-398066.
- Pollock W (lopende navorsing)
Evaluation of Michigan Road Test Waiver Law. VSA. HRIS 51-360242.

- Riley R (lopende navorsing) Point insurance reduction program evaluation. USA HRIS 51-398438.
- Rothengatter J (lopende navorsing) The effects of selective law enforcement on driver behaviour and attitudes. Rijksuniversiteit Groningen. Nederland, IRRD 610295.
- Schanchez-Gabriel J; Lunar C; Garcia-Nistral J (lopende navorsing) Effect of road traffic offences. General Directorate of Traffic, Ministry of the Interior, Spanje, IRRD 630798.
- Schlag B; Ellingus D; Webbers M (lopende navorsing) The problem of young drivers prepared to take risks. Ifaplan-Society for Social Research and Planning, Ifaplan, Duitsland. IRRD 703902.
- Schreuder D; Van der Colk H (lopende navorsing) Risk perception and decision processes of road users. Institute for Road Safety Research. Nederland IRRD 610489.
- South D, King M (lopende navorsing) Accident reduction benefits of red light cameras. Road Traffic Authority, Australia, IRRD 607570.
- Spoerer E (lopende navorsing) Effect of information regarding road safety on drivers involved in accidents. Research Association (Man in Traffic), Duitsland, IRRD 703952.
- Vous R; McKnight A (lopende navorsing) Evaluation of hardship licensing for DWI's. VSA, HRIS 51-398763.
- Wootton P, Carpenter D (lopende navorsing) Post Licensing Control Reporting and Evaluation System. VSA HRIS 51-177498.

VONNISREGISTER

Adjunk-Minister van Landbou v Heatherdale Farms 1970(4) SA 184(T).

Administrateur van Suidwes-Afrika v Pieters 1973(1) SA 850(A)

Administrator South West Africa v Jooste, Lithium Myne (Eiendoms) Bpk 1955(1) SA 557(A).

Adonis v Mketshane 14 CTR 507.

A - G v Crockett 1911 TPA 893.

Akweenda v Cabinet for the Transitional Gov. for SWA 1986\82\9 SA 548 (SWA)

Attorney-General, Eastern Cape v Blom and Others 1988(4) SA 645(A)

Bell v Van Rensburg 1971(3) SA 693(KPA)

Builders, LTD v Union Government, 1928 AA 46.

Castel N O v Metal & Allied Workers Union 1987(4) SA 795(A)

Cassem v Oos-Kaapse Komitee van die Groepsgebiederaad 1959(3) SA 651 (A).

Cooper v Wandsworth Board of Works (1863) 14 CB (NS) 180, 143 ER 414.

Congress of SA Trade Unions v District Magistrate of Uitenhage 1987(2) SA 102 (SOKPA)

Dabner v South African Railways and Harbours 1920 AAD 583

Ex parte Minister of Justice: In re R v Berger and another, 1936 AA, 334.

Fernandez v South African Railways 1926 AA 60.

Fredericks v Stellenbosch Divisional Council, 1977(3) SA 113 (K).

General Medical Council v Spackman (1943) AC 627.

Heatherdale Farms (Pty) Ltd v Deputy Minister of Agriculture 1980(3) SA 476(T).

In re Phelan (1877) Kotze 5.

Jooste Lithium Myne (Edms) Bpk V Fricke en 'n Ander 1957(1) SA 133 (SWA).

Jooma v Leydenburg Rural Licensing Board 1933 TPA 477 op 481.

Kadalie v Hemsworth NO 1928 TPA 495.

Kenana v Mangope 1978(2) SA 322(T).

King v Mississippi ex relatione Murdoch Acceptance Corporation 222 SO 2D 393 (Miss 1969)

L & B Holdings (Pty) Ltd v Mashonaland Rent Appeal Board 1959(3) SA 466(SR).

Laubscher v Native Commissioner, Piet Retief 1958(1) SA 546(A).

Loxton v Kenhardt Liquor Licensing Board 1942 AA, 275.

Lunt v University of Cape Town and Another 1989(2) SA 438 (KPA)

Macleod v Attorney General of NSW (1891) AC 455.

Mdleleni v Mongeseleli (1892) 9SC 198.

Minister of the Interior v Bechler and Others 1948(3) SA 409(A).

Mkize v Rector, University of Zululand, and Another 1986(1) SA 901 (D)

Momoniat v Naidoo v Minister of Law and Order 1986(2) SA 264 (WPA).

Myburgh v Daniëlskuil Munisipaliteit 1985(3) SA 335 (NKA)

Myers v Director of Republic Prosecutions (1965) AC 1001 (HL), (1964) 2 ALL ER 881.

Narlis v South African Bank of Athens 1976 (2) SA 573(A).

Oberholzer v Padraad van Outjo 1974 (4) SA 870(A).

Omar/Fani v Minister of Law and Order; State President and Others v Bill 1987(3) SA 859 (A)

Pretoria Municipal Council v Modimola 1966(3) SA 250(A)

Pretoria North Town Council v Al Electric Ice Cream Factory (Pty) Ltd 1955(3) SA 1(A)

R v Chancellor, Masters and Scholars of the University of Cambridge (1723)1 STR 557

R v Daniels 1936 KPA 331.

R v Cronje 1955(3) SA 319 (SWA).

R v Daniels 1936 KPA 331.

R v Frans 1924 TPA 419.

R v Hlengwa 1958(4) SA 160(N).

R v Keyser 1951(1) SA 512(A).

R v Mbokazi 1958(3) SA 742(N).

R v Nanabhai 1939 AA 427.

R v Ngwevela 1954(1) SA 134(A).

R v Nhlapo 1954(4) SA 56(T).

R v Pittigrew; R v Newark (1980) 71 Cr App R39 (CA).

R v Swanepoel 1944 AA 444.

R v Thomas (1883) Buch A C 205.

R v Zondo 1932 NPA 239.

R v Zonele 1959(3) SA 319(A).

Radloff v Clocolan, Ko-operatiewe Landbou Maatskappy Bpk 1955(3), SA 418 A.

Real Printing Co (Pty) Ltd v Minister of Justice 1965(2) SA 782 (K).

Rodreques v Minister of the Interior 1960(1) SA 790(T).

S v Bhadloo 1971(1) SA 53(N).

S v Bothma 1963(1) SA 265(T).

S v Buthelezi 1960(1) SA 284(N).

S v Erwee 1982(3) SA 1057(A).

S v Fraser 1987(2) SA 859(A).

S v Harper & another 1981 (1) SA 88(D)

S v Hanekom 1984(4) SA 108(T).

S v Hoema 1978(2) SA 703(T).

S v Jacobs 1986(3) SA 781(A).

S van Jass 1965(3) OKA 249.

- S v Kathrada 1963(2) SA 5(T).
S v Kent 1981(3) SA 23(A).
S v Khumalo 1984(3) SA 327(A).
S v Khumalo 1973(3) SA 697(A).
S v Lamprecht 1970(3) SA 141(T).
S v Louw 1982(4) SA 556(K).
S v Luyt 1982(4) SA 359(K).
S v Magerman 1960(1) SA 184(O).
S v Mahabeer 1980(4) SA 419(N).
S v Maphaha 1980(1) SA 177(V).
S v Marion 1981(1) SA 1216(T).
S v Miller 1981(3) SA 560(O).
S v Mokhele 1981(4) SA 956(NK).
S v Moroka 1969(2) SA 394(A).
S v Nene 1963(3) SA 58(N).
S v Rabbets 1974(1) SA 320(K).
S v Shangase 1962(1) SA 543(N).
S v Shangase 1963(1) SA 132(A).
S v Shange 1983(4) SA 46(N).
S v Sithole 1979(2) SA 67(A).

S v Smith 1985(2) SA 152(T).

S v Tobias 1966(1) SA 656(N).

S v Wegkamp 1960(2) SA 665(T).

S v Zinn 1969(2) SA 537(A).

Sachs v Minister of Justice 1934 AA 11.

Salikan and Another v Minister of Health and Others 1958(1) SA 784 (D en K).

Schmidt and Another v Secretary of State for Home Affairs [1969] 1 ALL ER 904(CA)

Sibanyoni and Others v University of Fort Hare 1985(1) SA 19(CK)

South African Defence and Aid Fund and Another v Minister of Justice 1967(1) SA 263(A).

Sugden v Lord St Leonards (1876) 1 PD 154.

Tikly v Johannes NO 1963(2) SA 588(T).

Tsose v Minister of Justice 1951(3) SA 10(A).

Ueckermann v Feinstein 1909 TS 913.

Urban v Minister of the Interior 1953(3) SA 544(K).

Van Coller v Administrator Transvaal 1960(1) SA 110(T).

Voltschenk v SA Geneeskundige en Tandheelkundige Raad 1985(3) SA 124(A)

Winter v Administrator-in-Executive Committee 1973(1) SA 873(A)

Wright v Kroonstad Municipality 1916 OPA 257

BYLAE A*

(Voorgestelde artikel 54)

VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 54 SPW

Tot wysiging van die Strafproseswet 1977, ten einde die uitreiking van dagvaardings te wysig.

DAAR WORD BEPAAL deur die Staatspresident en die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:

Wysiging van
artikel 54 van
Wet 51 van 1977

Artikel 54 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word hierby gewysig deur die totale vervanging daarvan deur die volgende artikel en subartikels:

Dagvaarding as
metode waarvol-
gens aanwesig-
heid van be-
skuldigde in
landdroshof
verkry word of
sekere misdrywe
bereg kan word

- (1) Waar die vervolging voornemens is om 'n beskuldigde ten opsigte van 'n misdryf te vervolg en die beskuldigde nie ten opsigte van daardie misdryf in bewaring is nie en geen lasbrief vir die inhegtenisneming van die beskuldigde weens daardie misdryf uitgereik is of uitgereik gaan word nie, kan die aanklaer die aanwesigheid van die beskuldigde vir 'n summiere verhoor in 'n laerhof wat regsbevoegdheid het, verkry deur die betrokke aanklag op te stel en daardie aanklag, tesame met inligting betreffende die naam en, waar bekend en waar toepaslik, die woonadres en beroep of status van die beskuldigde, aan die klerk van die hof te oorhandig wat -

*NOTA: Op Bylaes A tot en met F dui vierkantige hakkies woorde aan, wat gekrap moet word. Onderstreepte woorde en gedeeltes met vertikale strepe daarnaas dui op voorgestelde nuwe bewoording.

- (a) 'n dagvaarding uitreik wat die aanklag en die inligting bevat wat deur die aanklaer aan hom oorhandig is, en wat die plek, datum (in hierdie artikel en in artikels 55, 56 en 57 respektiewelik die verhoorplek en verhoordatum genoem) en tyd vermeld vir die verskyning van die beskuldigde in die hof op bedoelde aanklag; en
 - (b) so 'n dagvaarding, tesame met soveel afskrifte daarvan as wat daar beskuldiges is wat gedagvaar moet word, aan 'n persoon oorhandig wat gemagtig is om 'n dagvaarding in strafregtelike verrigtinge te beteken.
- (2) (a) Behalwe waar 'n wet uitdruklik anders bepaal, word die dagvaarding deur die in subartikel (1)(b) bedoelde persoon beteken deur dit aan die persoon daarin genoem te oorhandig, of indien hy nie gevind kan word nie, deur dit by sy woon-, werks- of besigheidsplek aan 'n persoon te oorhandig wat blykbaar oor die ouderdom van sestion jaar is en blykbaar daar woonagtig of werksaam is.
- (b) 'n Relas deur die persoon wat die dagvaarding beteken het dat die betekening daarvan ooreenkomstig paragraaf (a) geskied het, kan, by versuim van die betrokke persoon om die betrokke verrigting by te woon, by bedoelde verrigtinge ingehandig word en is prima facie-bewys van so 'n betekening.

- (3) 'n Dagvaarding ingevolge hierdie artikel word beteken aan 'n beskuldigde sodat hy in besit daarvan is minstens veertien dae (met uitsluiting van Sondae en openbare feesdae) voor die datum wat vir die verhoor bepaal is.
- (4) Behalwe waar 'n wet uitdruklik anders bepaal, word 'n dagvaarding in 'n verkeersaak ook beteken deur dit aan die persoon daarin genoem per geregistreerde pos te stuur aan -
- (a) sy woon- of besigheidsadres en 'n bewys vanaf die poskantoor dat die posstuk afgelewer is, verkry word, of
 - (b) 'n adres wat hy as sy domicilium citandi et executandi gekies of andersins aangegee het vir die doeleindes van die registrasie van 'n motorvoertuig of 'n bestuurderslisensie, of
 - (c) 'n adres wat hy vir die doeleindes van die uitreiking of betekening van 'n prosesstuk kragtens hierdie hoofstuk binne die voorafgaande sestig dae aan 'n vredesbeampte gegee het, of
 - (d) sy woon- of besigheidsadres soos deur hom verskaf vir doeleindes van die registrasie van 'n motorvoertuig in sy naam.
- (5) Die klerk van die hof mag 'n dagvaarding wat ten opsigte van 'n verkeersoortreding 'n misdryf ingevolge 'n plaaslike verordening of enige ander misdryf soos van tyd tot tyd deur die Minister by kennisgewing bepaal mag word,

uitreik wat in die plek van die voorskrifte vervat in subartikel 1(a) -

- (a) die aanklag en die inligting bevat wat deur die aanklaer aan hom oorhandig is;
- (b) die beskuldigde inlig dat hy by 'n verhoorplek en op 'n verhoordatum en tyd wat in die dagvaarding genoem word, kan verskyn om te antwoord op die aanklag bedoel in paragraaf (a);
- (c) die beskuldigde aansê, indien hy die saak wil verdedig, om binne 30 dae vanaf die datum van die betekening van die dagvaarding op hom kragtens die bepalinge van subartikels (2) of (4), skriftelik kennis te gee aan die klerk van die betrokke hof dat hy die saak teen hom wil verdedig by die verhoorplek en op die verhoordatum en tyd wat die klerk van die hof op die dagvaarding met die uitreiking daarvan vir hierdie doel geëndosseer het;
- (d) die beskuldigde inlig dat indien hy die boete wat op die dagvaarding geëndosseer is, indien enige, nie betaal sonder om in die hof te verskyn nie en hy nie ooreenkomstig paragraaf (b) of enige uitgestelde verhoordatum nie in die hof verskyn nie, hy behoudens ander bepalinge van hierdie wet geag sal word dat hy by die verhoorplek en op die verhoordatum deur die hof aan die betrokke misdryf skuldig bevind en

- (i) gevonnissen tot die onmiddellike betaling van die bedrag van die betrokke boete, of
 - (ii) gevonnissen mag word ooreenkomstig die bepalings van hierdie wet indien 'n boete nie op die dagvaarding geëndosseer is nie.
- (6) Indien 'n beskuldigde op wie 'n dagvaarding soos bedoel in subartikel (5) ooreenkomstig die bepalings van subartikels (2) of (4) beteken is en die beskuldigde -
- (a) nie skuld aan die betrokke misdryf erken nie en die boete nie betaal nie in gevalle waar 'n skulderkenningsboete deur die klerk van die hof op die dagvaarding tydens die uitreiking daarvan aangebring is; en
 - (b) nie binne 30 dae na die datum waarop die dagvaarding kragtens subartikels (2) of (4) op hom beteken is, skriftelik kennis gee aan die klerk van sy voorneme om op die verhoordatum en by die verhoorplek te verskyn ten einde die saak teen hom te verdedig nie; of
 - (c) versuim om op die verhoordatum of op enige uitgestelde datum daarvan en by die verhoorplek te verskyn en teenwoordig te bly;
- maak die regterlike beampte bloot 'n aantekening in die strafsakeregister dat die beskuldigde afwesig is, tensy daar redes is waarom so 'n aantekening nie gemaak moet word nie,

waarop die beskuldigde geag word deur die hof by die verhoorplek en op die verhoordatum aan die pleging van die betrokke misdryf skuldig bevind en behoudens die bepalings van subartikel (13) gevonnissen te wees tot die betaling van die boete wat as die skulderkenningsboete op die dagvaarding tydens die uitreiking geëndosseer is.

- (7) (a) Subartikel 6(b) en (c) is met betrekking tot skuldigbevinding *mutatis mutandis* van toepassing in gevalle waar geen skulderkenningsboete deur die klerk van die hof op die dagvaarding tydens die uitreiking daarvan geëndosseer is nie, en die beskuldigde word gevonnissen op aansoek van die aanklaer nadat die klerk van die hof die beskuldigde per geregistreerde pos 30 dae kennis gegee het van die skuldigbevinding en die tyd, datum en plek van die aansoek om vonnis, verswarende omstandighede, waar van toepassing, wat voorgelê sal word tydens die aansoek en die beskuldigde se reg om getuienis ter strafversagting aan te bied, en word vonnis dienooreenkomstig met of sonder die teenwoordigheid van die beskuldigde op die aangewese tyd, datum en plek op versoek van die aanklaer gevel, vir welke doel 'n vonnis ooreenkomstig die bepalings van artikel 285 opgelê mag word,
- (b) getuienis om versagtende, verswarende of ander omstandighede vir die doeleindes van 'n vonnis ingevolge paragraaf (a) wat in die afwesigheid van 'n beskuld-

digde gevel word, kan by wyse van beëdigde verklarings deur die beskuldigde of die Staat aangebied word of besonderhede van vorige veroordelings van die beskuldigde kan in skrif voorgelê word ooreenkomstig die bepalings van subartikels (7) en (10) van artikel 55.

(8) (a) Die klerk van die hof gee die beskuldigde wat ingevolge subartikel 6 skuldig bevind en gevonniss geag word van die skuldigbevinding en vonnis kennis.

(b) Die klerk van die hof gee die beskuldigde wat ooreenkomstig die aansoek bedoel in subartikel (7) in sy afwesigheid gevonniss word, van die vonnis per geregistreerde pos kennis.

(9) Die voorskrifte vir die betekening van 'n dagvaarding soos bedoel in subartikel (4) is mutatis mutandis van toepassing op die betekening van die kennisgewings per geregistreerde pos soos bedoel in subartikels (7) en (8) en subartikel (2) van artikel 285.

(10) (a) 'n Dagvaarding of kennisgewing wat kragtens hierdie artikel per geregistreerde pos aan 'n beskuldigde gestuur word, word geag deur die beskuldigde ontvang te wees binne 14 dae na die afsending daarvan aan 'n adres genoem in subartikel (4).

(b) 'n Kennisgewing wat kragtens hierdie artikel aan 'n beskuldigde gestuur moet

word, mag deur 'n provinsiale of plaaslike owerheid namens die klerk van die hof gestuur word.

- (c) 'n Kennisgewing wat ingevolge paragraaf (a) gestuur is en as onafgehaal teruggestuur word, kan per gewone pos aan 'n beskuldigde by 'n adres genoem in subartikel (4) gestuur word en word geag deur die beskuldigde ontvang te wees binne 14 dae na die afsending per gewone pos daarvan.
- (11) 'n Gemagtigde beampte wat 'n dagvaarding op 'n beskuldigde of persoon ingevolge hierdie artikel beteken, kan van so 'n beskuldigde of persoon vereis dat hy sy handtekening op die relaas van betekening aanbring, of indien hy nie in staat is om te skryf nie, 'n duimafdruk op die relaas neem.
- (12) 'n Beskuldigde op wie 'n dagvaarding ingevolge hierdie artikel beteken is, hetsy hy dit persoonlik ontvang het aldan nie, bly self verantwoordelik vir die besit en afgee van die dagvaarding aan en deur persone wat nie in hierdie artikel genoem word nie.
- (13) 'n Beskuldigde bedoel in subartikel (6) word gevonnissen ingevolge die bepalinge van subartikel (7) indien die klerk van die hof op versoek van die staatsaanklaer getuienis oor verswarende omstandighede by wyse van beëdigde verklaring of besonderhede van vorige veroordelings van die beskuldigde aanheg aan die beheerstuk van die dagvaarding voor die verhoordatum met dien verstande dat sulke

aanhangsels verwyder word indien die beskuldigde op die verhoordatum sou verskyn om die aanklag teen hom te betwis.

- (14) Die klerk van die hof stel 'n afskrif van die dagvaarding in 'n verkeersaak tot die beskikking van die Direkteur-generaal van die Departement van Vervoer nadat uitspraak ten opsigte van die verkeersaak gelewer is of 'n skulderkenningsboete (indien van toepassing) ten opsigte van die verkeersaak betaal is.

BYLAE B

(Voorgestelde artikel 55)

VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 55 SPW

Tot wysiging van die Strafproseswet, 1977 ten einde die bepalings rakende die versuim van beskuldigde om op dagvaarding te verskyn, te wysig.

DAAR WORD BEPAAL deur die Staatspresident en die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:

Wysiging van
artikel 55 van
Wet 51 van 1977

Artikel 55 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word hierby gewysig deur die geheel vervanging daarvan met die volgende artikel en subartikels:

Versuim van
beskuldigde om
op dagvaarding
te verskyn of
aan 'n vonnis
te voldoen

(1) 'n Beskuldigde wat ingevolge artikel 54, subartikel (5) van artikel 54 uitgesonder, gedagvaar word om by strafregtelike verrigtinge te verskyn en wat versuim om by die verhoorplek en op die verhoordatum en op die tyd te verskyn wat in die dagvaarding vermeld is of wat versuim om by bedoelde verrigtinge aanwesig te bly, is aan 'n misdryf skuldig en strafbaar met die straf in subartikel (2) voorgeskryf.

(2) Die hof kan, behalwe in die geval van 'n dagvaarding ingevolge subartikel (5) van artikel 54, indien hy uit die in paragraaf (b) van artikel 54(2) bedoelde relaas van betekening oortuig is dat die dagvaarding ooreenkomstig paragraaf (a) van daardie artikel aan die beskuldigde beteken is en dat die beskuldigde versuim het om by die verhoorplek en op die verhoordatum en op die tyd

te verskyn wat in die dagvaarding vermeld is, of indien hy oortuig is dat die beskuldigde versuim het om by die betrokke verrigtinge aanwesig te bly, 'n lasbrief vir sy inhegtenisneming uitreik en, wanneer hy voor die hof gebring word, op 'n summiere wyse ondersoek instel na sy versuim om aldus te verskyn of aldus aanwesig te bly en, tensy die beskuldigde die hof oortuig dat sy versuim nie aan enige skuld aan sy kant te wyte was nie, hom weens die in subartikel (1) bedoelde misdryf skuldig bevind en hom tot 'n boete van hoogstens driehonderd rand of tot gevangenisstraf vir 'n tydperk van hoogstens drie maande veroordeel: Met dien verstande dat waar 'n lasbrief uitgereik word vir die inhegtenisneming van 'n beskuldigde wat versuim het om in antwoord op die dagvaarding te verskyn -

- (a) die persoon wat die lasbrief uitvoer, waar dit vir hom blyk dat die beskuldigde die betrokke dagvaarding ontvang het en dat die beskuldigde ooreenkomstig 'n waarskuwing ingevolge artikel 72 in die hof sal verskyn, die beskuldigde ingevolge artikel 72 op waarskuwing kan vrylaat; of
- (b) die persoon wat die lasbrief uitvoer, waar dit vir hom blyk dat die beskuldigde nie die betrokke dagvaarding ontvang het nie of dat die beskuldigde 'n skulderkenningsboete ingevolge artikel 57 betaal het of dat daar ander gronde bestaan waaruit blyk dat die versuim van die beskuldigde om op die

dagvaarding te verskyn, nie aan enige skuld aan die kant van die beskuldigde te wyte is nie, vir welke doel hy die beskuldigde kan aansê om 'n beëdigde verklaring of bevestiging te verstrek, die beskuldigde ingevolge artikel 72 op waarskuwing moet vrylaat,

ten opsigte van die misdryf van versuim om in antwoord op die dagvaarding te verskyn, waarop die bepalings van daardie artikel mutatis mutandis met betrekking tot bedoelde misdryf van toepassing is.

- (3) (a) Indien dit in 'n geval waarin 'n lasbrief tot inhegtenisneming uitgereik word, vir die beskuldigde toelaatbaar was om ingevolge artikel 57 skuld te erken ten opsigte van die dagvaarding waarop hy versuim het om te verskyn en om 'n boete ten opsigte daarvan te betaal sonder om in die hof te verskyn, en die beskuldigde ingevolge so 'n lasbrief in hegtenis geneem word in 'n ander landdrosdistrik as die landdrosdistrik waarin die lasbrief tot inhegtenisneming uitgereik is, kan die landdroshof van so 'n ander distrik, ondanks andersluidende bepalings van hierdie Wet of 'n ander wet, en indien oortuig dat die beskuldigde, sedert die datum waarop hy versuim het om op die betrokke dagvaarding te verskyn, sy skuld ten opsigte van daardie dagvaarding erken het en 'n boete ten opsigte daarvan betaal het sonder om in 'n hof te verskyn, op 'n summiere wyse ondersoek

instel na sy versuim om op so 'n dagvaarding te verskyn en, tensy die beskuldigde die hof oortuig dat sy versuim nie aan enige skuld aan sy kant te wyte was nie, hom weens die in subartikel (1) bedoelde misdryf skuldig bevind en hom tot 'n boete van hoogstens driehonderd rand of tot gevangenisstraf vir 'n tydperk van hoogstens drie maande veroordeel.

(b) In verrigtinge ingevolge paragraaf (a) voor so 'n ander landdroshof word dit, by voorlegging in daardie hof van die betrokke lasbrief tot inhegtenisneming, vermoed dat die beskuldigde versuim het om op die betrokke dagvaarding te verskyn, tensy die teendeel bewys word.

(c) Indien dit in 'n geval waarin 'n lasbrief tot inhegtenisneming gemagtig of uitgereik is, vir die beskuldigde toelaatbaar was om ingevolge artikel 57 skuld te erken ten opsigte van die dagvaarding waarop hy versuim het om te verskyn, en die beskuldigde na die datum waarop die lasbrief gemagtig is, die erkenning van skuldboete betaal, is sodanige betaling aanvaarbaar mits

(i) die aanvaarding daarvan, deur 'n staatsaanklaer gemagtig is, en

(ii) die boete bykomend vergesel gaan van 'n bedrag van vyftig rand of een helfte van die boetebedrag wat op die dagvaarding geëndosseer is,

welke een ookal die hoogste is, en die inskrywing van die feit van so 'n betaling in die strafsakeboek vir erkennings van skuld sal geag word 'n skuldigbevinding en vonnis te wees.

- (d) (i) 'n Beskuldigde wat ingevolge subartikel (6) van artikel 54 skuldig bevind en gevonniss geag word of wat ingevolge subartikel (7) van artikel 54 skuldig bevind geag en gevonniss word, betaal die boete ingevolge sodanige vonnis, en ook die boete ingevolge 'n vonnis bedoel in paragraaf (c) of (e) indien van toepassing, slegs en alleen by die klerk van die hof van die distrik wat in die dagvaarding genoem word of, in die geval waar die beskuldigde gearresteer is, van die distrik waarin die beskuldige gearesteer is.
- (ii) Elke boete en enige rente daarop wat aan die hand van die bepalinge van subartikel (4) gevorder word, word onverwyld oorbetaal aan die klerk van die hof bedoel in subparagraaf (i).
- (iii) Elke boete en enige rente daarop en wat afgedwing word aan die hand van die bepalinge van subartikel

(5), word slegs gevorder deur 'n betaling daarvan by die klerk van die hof bedoel in subparagraaf (i).

(iv) 'n Deurslagafskrif van die kwitan-sie wat vir elke betaling ingevol-ge subparagrafe (i), (ii) en (iii) uitgereik word, word deur die klerk van die hof aan die Direkteurgeneraal van die Departement van Vervoer beskikbaar gestel.

(e) 'n Beskuldigde wat ingevolge subartikel (6) van artikel 54 skuldig bevind en gevonniss geag word of wat ingevolge subartikel (7) van artikel 54 skuldig bevind geag en gevonniss word, word ook skuldig geag aan 'n verdere misdryf indien die boete ten opsigte van so 'n vonnis nie binne 30 dae vanaf datum van die vonnis betaal is nie en is strafbaar met 'n boete gelykstaande aan vyftig persent van die bedrag waarvoor hy in die eerste plek gevonniss geag word of gevonniss is of vyftig rand, welke die hoogste is, die betaling van welke boete afgedwing word by 'n wyse genoem in subartikel (4), sonder afbreuk aan die toepaslikheid van die wyses genoem in subartikel (5) wat steeds van toepassing bly.

(4) Die volgende bepalings is bykomend tot andersluidende wetsbepalings gesamentlik en afsonderlik mutatis mutandis van toepassing

op 'n vonnis wat kragtens subartikels (6) of (7) van artikel 54 geld -

(a) artikels 288 en 289 van hierdie Wet indien nie binne 90 dae vanaf die verhoordatum aan die vonnis voldoen word nie en is die bepalinge van subartikel (2) van artikel 287 mutatis mutandis van toepassing te enige tyd na die verstryking van die bedoelde 90 dae;

(b) subartikel (1) van artikel 91 van die Inkomstebelastingwet, 1962 (Wet No 58 van 1962) wat uitgelê moet word asof;

(i) die beskuldigde die belastingpligtige is waarna verwys word,

(ii) die boete die belasting is waarna verwys word, en

(iii) die klerk van die betrokke hof die Kommissaris is waarna verwys word.

(c) artikels 65A tot en met 65L van die Wet op Landdroshowe, 1942 (Wet No 32 van 1944) wat uitgelê moet word asof die Staat die vonnisskuldeiser en die beskuldigde die vonnisskuldenaar is, indien nie binne 30 dae vanaf datum van die vonnis daaraan voldoen is nie;

(5) (a) Die verskyning van 'n persoon teen wie 'n lasbrief in 'n verkeersaak gemagtig is of 'n vonnis wat ingevolge subartikels (6) of (7) van artikel 54 en

paragraaf (c) of (e) van subartikel (3) van hierdie artikel verkry is, mag afgedwing word deur -

- (i) te weier om enige verdere voertuig in die beskuldigde se naam te registreer;
- (ii) te weier om enige verandering van eiendomsreg oor enige voertuig na of vanaf die naam van die beskuldigde te registreer;
- (iii) te weier om 'n bewys bekend as 'n klaringsbewys by die herlisensiering van enige voertuig wat in die persoon se naam geregistreer is, uit te reik;
- (iv) te weier om enige ander dokument, permit of lisensie waarvoor die beskuldigde ingevolge padverkeerswetgewing mag aansoek doen, aan hom uit te reik, of een meer sodanige dokumente wat reeds uitgereik is, in te trek of daarop beslag te lê;
- (v) elke vonnisbedrag by te voeg by enige lisensiegelde van enige voertuig wat in die beskuldigde se naam geregistreer is; en
- (vi) elke vonnisbedrag by te voeg by enige ander bedrag wat deur die beskuldigde aan die staat of enige plaaslike owerheid verskuldig is.

- (b) Die bepalings van paragraaf (a) is van toepassing totdat of so lank as wat 'n bedoelde vonnis of 'n gedeelte daarvan onvoldaan is of, na gelang van die geval, totdat of so lank as wat die bedoelde lasbrief onuitgevoer bly, vir welke doel die blote voorlegging aan 'n bevoegde beampte in diens van enige owerheidsvlak van 'n uittreksel van 'n gerekenariseerde aantekening oor 'n verkeersaak van die lasbrief of onbetaalde vonnis *prima facie* bewys van die bestaan van die lasbrief of onbetaalde vonnis vir die doeleindes van hierdie subartikel daarstel.
 - (c) Meer as een van die bepalings van paragraaf (a) kan gelyktydig in werking gestel wees.
- (6) Rente bereken teen 5 persent per maand is na verloop van 90 dae vanaf die vonnisdatum betaalbaar op 'n vonnis wat ingevolge subartikels (6) of (7) van artikel 54 verkry is indien eers na die bedoelde 90 dae daaraan voldoen sou word in gevalle waar die betaling van die vonnis ingevolge subartikels (4) en (5) afgedwing moet word met dien verstande dat 'n staatsaanklaer die rente kan verminder of vryskeld.
- (7) Die blote voorlegging aan die hof van 'n uittreksel van 'n rekenaargeprosesseerde aantekening oor 'n verkeersaak van die betaling van 'n skulderkenningsboete ingevolge artikel 57, of van 'n vonnis ingevolge subartikels (6) of (7) van artikel 54 of van

enige veroordeling en vonnis in 'n verkeersaak of van 'n vonnis ingevolge paragraaf (c) of (e) van subartikel (3) van hierdie artikel of van 'n veroordeling en vonnis of van 'n versuim wat ingevolge hierdie artikel 'n misdryf vorm, is prima facie bewys van 'n beskuldigde se vorige veroordelings vir doeleindes van vonnis deur 'n hof vir 'n verkeersoortreding of die beoordeling van 'n vonnis soos bedoel in subartikel (7) en (8) van artikel 57, welke bewys slegs bo redelike twyfel deur 'n beskuldigde weerlê kan word nadat meer as 60 dae verloop het sedert die betrokke aantekening op die rekenaar gemaak is.

- (8) Kennisgewing van die registrasie op rekenaar in 'n verkeersaak van 'n feit wat ingevolge subartikel (7) voorgelê kan word, moet skriftelik per gewone pos binne 30 dae na datum van die betrokke registrasie aan die persoon teenoor wie se naam die registrasie gedoen is, gestuur word aan die adres genoem in subartikel (4) van artikel 54.
- (9) (a) 'n Persoon teen wie se naam 'n registrasie op rekenaar in 'n verkeersaak aangeteken word van 'n feit wat ingevolge subartikel (7) voorgelê kan word, moet binne 60 dae na datum van die registrasie beswaar teen die registrasie aanteken by die instansie wat sodanige aantekening gemaak het of laat maak het en redes met of sonder bewyse aanvoer waarom die registrasie geskrap of gewysig moet word en so 'n beswaar word teen die bedoelde aantekening geregistreer.

- (b) Kennisgewing van die uitslag van beswaar moet binne 30 dae na die registrasie van die beswaar teen die aantekening aan die persoon bedoel in paragraaf (a) gestuur word aan 'n adres genoem in subartikel (4) van artikel 54.
 - (c) Die persoon bedoel in paragraaf (a) wat nie die uitslag bedoel in paragraaf (b) aanvaar nie, kan binne 30 dae na die datum van die kennisgewing bedoel in paragraaf (b) aansoek ingevolge artikel 57A doen.
- (10) Die uittreksel van 'n gerekenariseerde aantekening waarna in subartikel (7) verwys word, mag bestaan uit 'n rekenaardrukstuk wat deur die klerk van die hof gesertifiseer is as 'n drukstuk afkomstig uit 'n amptelike rekenaarverbinding na 'n gerekenariseerde lêer van veroordelings in verkeersake, of 'n rekenaardrukstuk of 'n mikrofiche of 'n afdruk van 'n mikrofiche wat deur die klerk van die hof gesertifiseer is as 'n dokument of aantekening wat amptelik deur hom ontvang is ten opsigte van vorige veroordelings in verkeersake.
- (11) 'n Vonnis ingevolge subartikel (7) van artikel 54 wat nie die betaling van 'n boete behels nie, word in werking gestel ingevolge subartikel (2) van artikel 285.
- (12) Die Minister kan by kennisgewing in die Staatskoerant enige bepalinge van hierdie artikel en artikels 54, 56 en 57 mutatis mutandis van toepassing maak op 'n vonnis of

lasbrief van 'n land of gebied binne of buite die Republiek en wat in die kennisgewing aangewys word op sodanige voorwaardes en ten opsigte van sodanige goed, dokumente, permitte en lisensies wat in die Republiek is of gehou word as wat die Minister in die kennisgewing mag bepaal, vir welke doel goed wat in die Republiek in die besit van 'n persoon van sodanige ander land of gebied gevind word, vir die toepassing van hierdie bepaling geag sal word sy eiendom te wees totdat die teendeel bewys word.

- (13) Die Minister kan vir die doeleindes van subartikel (12) by kennisgewing in die Staatskoerant sodanige magte en bevoegdhede en voorwaardes van beslaglegging aan 'n vredesbeampte soos in die kennisgewing geïdentifiseer, toeken as wat nodig is om uitvoering aan die bepalings van subartikel (12) te gee.

BYLAE C
(Voorgestelde artikel 56)

VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 56 SPW

Tot wysiging van die Strafproseswet, 1977 ten einde die uitreiking van skriftelike kennisgewings op die plek te wysig.

DAAR WORD BEPAAL deur die Staatspresident en die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:

Wysiging van
artikel 56 van
Wet 51 van 1977

Artikel 56 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word hierby gewysig deur die totale vervanging daarvan deur die volgende artikel en subartikels:

"Onmiddellike dagvaarding as metode waarvolgens vervolgings op sekere oortredings in die laerhof ingestel word"

(1) Indien 'n beskuldigde na bewering 'n misdryf gepleeg het en 'n vredesbeampte volgens wet by magte is om daardie persoon in hegtenis te neem of op redelike gronde dink dat 'n landdroshof, by skuldigbevinding van so 'n beskuldigde weens daardie misdryf, nie 'n boete sal oplê wat driehonderd rand te bowe gaan nie, kan so 'n vredesbeampte, hetsy die beskuldigde in bewaring is of nie, aan die beskuldigde 'n skriftelike kennisgewing (in hierdie Hoofstuk 'n "onmiddellike dagvaarding" genoem) oorhandig wat -

(a) die naam, woonadres en die beroep of status van die beskuldigde vermeld;

(b) die beskuldigde aansê om by 'n verhoorplek en op 'n verhoordatum en op 'n tyd te verskyn wat in die [skriftelike

kennisgewing] onmiddellike dagvaarding vermeld word om te antwoord op 'n aanklag dat hy die betrokke misdryf gepleeg het;

(c) 'n endossement ooreenkomstig subartikel (1) en artikel 57 bevat dat;

(i) die beskuldigde sy skuld ten opsigte van die betrokke misdryf kan erken;

(ii) indien daar 'n boete, wat R300 nie te bowe gaan nie, deur die vredesbeampte op die onmiddellike dagvaarding aangebring is, die beskuldigde daardie boete ten opsigte van die betrokke misdryf kan betaal sonder om in die hof te verskyn;

(d) 'n sertifikaat onder naamtekening van die vredesbeampte bevat dat hy die oorspronklike van die bedoelde [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding aan die beskuldigde oorhandig het en dat hy die betekenis daarvan aan die beskuldigde verduidelik het en, in die geval van 'n verkeersoortreding, dat hy die beskuldigde se identiteit vanaf die bestuurderslisensie van die beskuldigde bevestig het of, indien die lisensie nie beskikbaar is nie, 'n duimafdruk van die beskuldigde op die skriftelike kennisgewing aangebring het;

- (e) 'n endossement ooreenkomstig sub-artikel (7) bevat dat die beskuldigde self verantwoordelik is en bly vir die besit en afgee van die onmiddellike dagvaarding;
 - (f) die beskuldigde se duimafdruk soos verkry ingevolge subartikel (6) kan bevat;
 - (g) die beskuldigde se besigheidsadres bykomend tot die besonderhede genoem in paragraaf (a) of die adres bedoel in subartikel (16) kan bevat;
 - (h) die adres wat 'n beskuldigde as sy domicilium citandi et executandi gekies of andersins aangegee het vir die doeleindes van die registrasie van 'n motorvoertuig of 'n bestuurderslisensie, in die plek van die woonadres vir die doeleindes van paragraaf (a) of in die plek van die besigheidsadres vir die doeleindes van paragraaf (g) kan bevat in die geval van 'n verkeersoortreding wat na bewering gepleeg is.
- (2) Indien die beskuldigde in bewaring is, is die gevolg van 'n [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding wat ingevolge subartikel (1) aan hom oorhandig is, dat hy onverwyld uit bewaring vrygelaat word.
- (3) Die vredesbeampte moet onverwyld 'n duplikaat-oorspronklike van die [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding aanstuur aan die klerk van die hof wat

regsbevoegdheid het en 'n bykomende afskrif moet die duplikaat-oorspronklike in die geval van 'n verkeersaak of ander misdryf soos deur die Minister van tyd tot tyd bepaal, vergesel.

- (4) Die blote voorlegging aan die hof van die in subartikel (3) bedoelde duplikaat-oorspronklike is prima facie-bewys van die uitreiking van die oorspronklike daarvan aan die beskuldigde en dat bedoelde oorspronklike aan die beskuldigde oorhandig is.
- (5) Die bepalings van artikel 55 is mutatis mutandi van toepassing met betrekking tot 'n [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding wat ingevolge subartikel (1) aan 'n beskuldigde oorhandig is met dien verstande dat enige verwysing in artikel 55 na subartikel (5) van artikel 54 uitgelê moet word as sou dit 'n verwysing na subartikel (9) van hierdie artikel wees.
- (6) 'n Vredesbeampte kan die duimafdruk van die beskuldigde na die uitskryf van die onmiddellike dagvaarding maar voor die oorhandiging daarvan aan die beskuldigde op die voorkant op die afskrifte van die onmiddellike dagvaarding aanbring.
- (7) 'n Beskuldigde wat 'n onmiddellike dagvaarding ontvang, is en bly self verantwoordelik vir die besit en afgee van die onmiddellike dagvaarding aan en deur persone wat nie in hierdie artikel genoem word nie.
- (8) Meer as een misdryf mag in 'n onmiddellike dagvaarding vervat word.

(9) 'n Onmiddellike dagvaarding wat ten opsigte van 'n verkeersoortreding, 'n misdryf in-gevolge 'n plaaslike verordening of enige ander misdryf soos deur die Minister van tyd tot tyd by Kennisgewing bepaal mag word, uitgereik word, mag in die plek van die aansegging wat in subartikel (1)(b) genoem word:

(a) die beskuldigde inlig dat hy by 'n verhoorplek en op 'n verhoordatum en tyd wat in die onmiddellike dagvaarding vermeld word, kan verskyn om te antwoord op 'n aanklag dat hy die betrokke misdryf gepleeg het;

(b) die beskuldigde aansê, indien hy die saak wil verdedig, om binne 30 dae vanaf die datum van die onmiddellike dagvaarding skriftelik kennis te gee aan die klerk van die hof wat regsbevoegdheid het dat hy die saak teen hom wil verdedig by die verhoorplek en op die verhoordatum en tyd wat vooraf vir hierdie doel in die onmiddellike dagvaarding aangegee moet word;

(c) die beskuldigde inlig dat indien hy die boete bedoel in subartikel (1)(c)(ii), indien so 'n boete op die onmiddellike dagvaarding geëndosseer is, nie betaal sonder om in die hof te verskyn nie en hy nie ooreenkomstig paragraaf (a) of enige uitgestelde verhoordatum nie in die hof verskyn nie, hy behoudens ander bepalings van hierdie wet geag sal word dat hy by die verhoorplek en op die

verhoordatum deur die hof aan die
betrokke misdryf skuldig bevind en

(i) gevonnissen tot die onmiddellike
betaling van die bedrag van die
betrokke boete; of

(ii) gevonnissen mag word ooreenkomstig
die bepalings van hierdie wet
indien 'n boete ooreenkomstig
subartikel (1)(c)(ii) nie op die
onmiddellike dagvaarding geën-
dosseer is nie.

(10) Indien daar 'n boete wat driehonderd rand nie
te bowe gaan nie, deur die vredesbeampte op
'n onmiddellike dagvaarding bedoel in sub-
artikel (9) aangebring is en die beskuldigde

(a) nie skuld aan die betrokke misdryf erken
en die boete nie betaal nie, en

(b) nie binne 30 dae na die datum van die
onmiddellike dagvaarding skriftelik
kennis gee aan die klerk van die hof wat
regsbevoegdheid het van sy voorneme om
op die verhoordatum en verhoorplek te
verskyn ten einde die saak teen hom te
verdedig nie, of

(c) versuim om op die verhoordatum, of enige
uitgestelde datum daarvan, en by die
verhoorplek te verskyn en teenwoordig te
bly,

maak die regterlike beampte bloot 'n aante-
kening in die strafsakeregister dat die

beskuldigde afwesig is, tensy daar redes is waarom so 'n aantekening nie gemaak moet word nie, waarop die bedoelde beskuldigde geag word deur die hof by die verhoorplek en op die verhoordatum aan die pleging van die betrokke misdryf skuldig bevind en, behoudens die bepalings van subartikel 22, gevonnissen te wees tot die betaling van die boete wat as die skulderkenningsboete op die onmiddellike dagvaarding tydens die uitreiking daarvan geëndosseer is en is subartikel (8)(a) van artikel 54 mutatis mutandis van toepassing op 'n skuldigbevinding en vonnis wat ingevolge hierdie subartikel verkry is.

- (11) Subartikels (7) en (8) van artikel 54 is mutatis mutandis van toepassing in gevalle waar geen skulderkenningsboete deur die vredesbeampte tydens die uitreiking van die onmiddellike dagvaarding geëndosseer is nie.
- (12) Die bepalings van subartikels (9) en (10) van artikel 54 is mutatis mutandis van toepassing op die kennisgewings wat vir die doeleindes van hierdie artikel gestuur moet word.
- (13) Die bepalings van paragraaf (d) en (e) van subartikel (3) van artikel 55 en subartikels (5) tot en met (13) van artikel 55 is mutatis mutandis van toepassing op 'n vonnis wat ooreenkomstig subartikels (10) en (11) verkry word.
- (14) Die ooreenstemmende duimafdruk van 'n beskuldigde teen wie 'n vervolging in 'n verkeerzaak ingestel is en wat erken het dat hy nie oor 'n bepaalde lisensie beskik of wat dit

nie byderhand gehad het nie, en wie se duimafdruk ooreenkomstig subartikel (6) op die voorkant en afskrifte van die onmiddellike dagvaarding aangebring is, moet deur die beampte aan wie die beskuldigde op 'n latere stadium sodanige lisensie toon, op die agterkant van die oorspronklike van die onmiddellike dagvaarding aangebring word.

- (15) 'n Beskuldigde wie se woonadres van sy adres domicilium citandi et executandi soos bedoel in paragraaf (h) van subartikel (1) verskil, is verplig om sy woonadres uitdruklik aan 'n vredesbeampte vir die doeleindes van hierdie artikel te verskaf en is by versuim om dit te doen aan 'n misdryf skuldig en strafbaar met die straf wat in subartikel (2) van artikel 55 voorgeskryf word.
- (16) 'n Vredesbeampte aan wie 'n woonadres ingevolge subartikel (15) verskaf word, teken die woonadres in die plek van die besigheidsadres soos bedoel in paragraaf (h) van subartikel (1) aan.
- (17) 'n Beskuldigde aan wie 'n onmiddellike dagvaarding ten opsigte van 'n misdryf genoem in subartikel (4) van artikel 41 uitgereik word en wat oor 'n geldige bestuurderslisensie beskik, moet sodanige lisensie tesame met die onmiddellike dagvaarding persoonlik voorlê aan 'n diensdoenende vredesbeampte by 'n polisiestasie of die kantore van die vredesbeampte wat die onmiddellike dagvaarding uitgereik het.

- (18) 'n Onmiddellike dagvaarding kan op die rugkant daarvan aandui welke besonderhede vanaf of deur middel van 'n bestuurderslisensie deur 'n vredesbeampte vir die doeleindes van subartikel (17) op die rugkant van die onmiddellike dagvaarding aangebring moet word.
- (19) 'n Diensdoenende vredesbeampte soos bedoel in subartikel (17);
- (a) teken die besonderhede vanaf of deur middel van die bestuurderslisensie op die rugkant van die onmiddellike dagvaarding aan en endosseer op die aangewese spasies op die rugkant van die onmiddellike dagvaarding onder sy handtekening en kantoordatumstempel dat hy die bestuurderslisensie ter insae gehad het en dat die vereiste besonderhede soos aangeteken, daaruit afkomstig of daarmee aangebring, is;
 - (b) bring die duimafdruk van die beskuldigde op die aangewese spasies op die rugkant van die onmiddellike dagvaarding aan indien die duimafdruk op die aangewese spasie(s) op die voorkant van die onmiddellike dagvaarding aangebring is;
 - (c) handig die onmiddellike dagvaarding en die bestuurderslisensie aan die beskuldigde terug.
- (20) 'n Endossement op die rugkant van 'n onmiddellike dagvaarding wat voorgee aangebring te gewees het deur 'n diensdoenende vredes-

beampte soos bedoel in subartikel (17) is prima facie bewys van die voorlegging van 'n bestuurderslisensie.

- (21) 'n Beskuldigde aan wie 'n onmiddellike dagvaarding soos bedoel in subartikel (17) uitgereik word en wat oor 'n bestuurderslisensie bekik, mag 'n sertifikaat met die verlangde besonderhede ingevolge daardie subartikel voorlê waarin die toepaslike uitreikingsinstansie wat identiteitsdokumente of bestuurderslisensies (na gelang van die geval) uitreik, aandui dat die beskuldigde voor die uitreikingsdatum van die onmiddellike dagvaarding, 'n duplikaatuitreiking van die identiteitsdokument of bestuurderslisensie (na gelang van die geval) aangevra het en dat die duplikaatuitreiking op die uitreikingsdatum van die onmiddellike dagvaarding nog nie tot die beskikking van die beskuldigde gestel was nie.
- (22) Die bepalinge van subartikel (14) van artikel 54 is mutatis mutandis van toepassing op 'n onmiddellike dagvaarding waarby 'n verkeerzaak betrokke is.

BYLAE D
(Voorgestelde artikel 57)

VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE ARTIKEL 57 SPW

Tot wysiging van die Strafproseswet, 1977 ten einde die bepalings van erkenning van skuld te wysig.

DAAR WORD BEPAAL deur die Staatspresident en die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:

Artikel 57 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word hierby in sy geheel gewysig deur die volgende artikel en subartikels.

SKULDERKENNINGSBOETE EN DIE TERSYDESTELLING VAN VONNIS

Erkenning van (1) Waar -

skuld, betaling
van boetes sonder
verskyning in die
hof en die ter-
sydestelling van
'n vonnis.

- (a) 'n dagvaarding wat ingevolge artikel 54 teen 'n beskuldigde uitgereik word (in hierdie artikel die dagvaarding genoem en indien die betrokke staatsaanklaer of klerk van die hof op redelike gronde dink dat 'n landdroshof, by skuldigbevinding van die beskuldigde aan die betrokke misdryf, nie 'n boete sal oplê wat driehonderd rand te bowe gaan nie, en so 'n staatsaanklaer of klerk van die hof die dagvaarding endosseer met die strekking dat die beskuldigde sy skuld ten opsigte van die betrokke misdryf kan erken en dat hy op die dagvaarding 'n bepaalde boete ten opsigte van bedoelde misdryf kan betaal sonder om in die hof te verskyn; of

(b) 'n [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding ingevolge artikel 56 (in hierdie artikel die [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding genoem) aan die beskuldigde oorhandig word en die endossement ingevolge paragraaf (c) van subartikel (1) van daardie artikel voorgee deur 'n vredesbeampte aangebring te gewees het,

kan die beskuldigde, sonder om in die hof te verskyn, sy skuld ten opsigte van die betrokke misdryf erken deur die bepaalde boete (in hierdie artikel die skulderkenningsboete genoem) óf aan die klerk van die landdroshof wat regsbevoegdheid het óf by 'n polisie-kantoor binne die regsgebied van daardie hof te betaal of, indien die betrokke dagvaarding of [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding geëndosseer is met die strekking dat die boete by 'n bepaalde plaaslike bestuur betaal kan word, by so 'n plaaslike bestuur te betaal met dien verstande dat slegs die laasgenoemde endossement op 'n dagvaarding en onmiddellike dagvaarding soos in subartikel (5) van artikel 54 en subartikel (10) van artikel 56 respektiewelik mag voorkom indien die dokument op aansoek van of deur 'n plaaslike owerheid uitgereik is, of die plaaslike owerheid as agent van die owerheid op wie se aansoek of wie se beampte die dokument uitgereik het.

(2) (a) Die dagvaarding of die (skriftelike kennisgewing) onmiddellike dagvaarding kan bepaal dat die skulderkenningsboete voor 'n in die dagvaarding of, na gelang

van die geval, [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding vermelde datum betaal moet word.

(b) 'n Skulderkenningsboete kan deur die betrokke klerk van die hof of aangewese amptenaar bedoel in subartikel (9) aanvaar word,

(i) nieteenstaande dat die in paragraaf (a) bedoelde datum of die datum waarop die beskuldigde in die hof moes verskyn het, verstryk het, of

(ii) nieteenstaande dat die betaaldatum daarvoor reeds verstryk het, of

(iii) nieteenstaande dat die beskuldigde reeds skuldig bevind en gevonnissen is of gevonnissen is en met of sonder die afdwinging van die vonnis bedoel in paragraaf (3)(c) of (e) van artikel 55 gesamentlik of afsonderlik met die skulderkenningsboete.

(3) 'n Skulderkenningsboete word nie ingevolge subartikel (1) aanvaar nie tensy,

(a) die beskuldigde die dagvaarding of die [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding, na gelang van die geval, ten tyde van die betaling van die boete afgee, en

- (b) in die geval van 'n onmiddellike dagvaarding soos bedoel in subartikel (17) van artikel 56, die endossement wat 'n bedoelde diensdoenende vredesbeampte ingevolge subartikel (19) van daardie artikel, op die rugkant van die skriftelike kennisgewing aangebring moet word, voorgee om aldus aangebring te wees en die beskuldigde skuld erken ten opsigte van die misdryf wat in paragraaf (b)(ii) van subartikel (4) van artikel 41 bedoel word in die geval waar die voorlegging van 'n bestuurderslisensie betrokke is.
- (4) Geen bepaling van hierdie artikel word so uitgelê dat 'n staatsaanklaer verbonde aan die betrokke hof verhinder word om 'n skulderkenningsboete om deugdelike redes te verminder nie, maar sodanige vermindering het slegs regskrag in 'n geval waar die betaling van die verminderde boete ontvang word voor of op die veertiende dag na die datum wat die beskuldigde in die hof moes verskyn het.
- (5) (a) 'n Skulderkenningsboete wat ten opsigte van 'n dagvaarding of 'n [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding bepaal, moet in ooreenstemming wees met 'n vasstelling wat die landdros van die betrokke distrik of gebied van tyd tot tyd ten opsigte van 'n misdryf maak of, indien die landdros nie so 'n vasstelling gemaak het nie, in ooreenstemming met 'n bedrag wat ten opsigte van 'n besondere [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding bepaal is deur

óf 'n staatsaanklaer wat verbonde is aan die hof van bedoelde landdros óf 'n polisiebeampte met of bo die rang van onder-offisier wat verbonde is aan 'n polisiekantoor binne die betrokke landdrosdistrik of -gebied of, in die afwesigheid van so 'n polisiebeampte by so 'n polisiekantoor, deur die senior polisiebeampte wat dan in beheer van so 'n polisiekantoor is.

(b) 'n Kragtens paragraaf (a) bepaalde skulderkenningsboete oorskry nie die maksimum boete nie wat ten opsigte van die betrokke misdryf voorgeskryf is of die bedrag van driehonderd rand, watter ook al die minste is.

(6) 'n Skulderkenningsboete wat ingevolge subartikel (1) by 'n polisiekantoor of 'n plaaslike bestuur betaal word en die dagvaarding of, na gelang van die geval, die [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding ingevolge subartikel (3) afgegee, moet so spoedig doenlik gestuur word aan die klerk van die landdroshof wat regsbevoegdheid het, en bedoelde klerk van die hof moet so spoedig doenlik daarna die wesenlike besonderhede van bedoelde dagvaarding of, na gelang van die geval, bedoelde [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding en van 'n dagvaarding of [skriftelike kennisgewing] onmiddellike dagvaarding ingevolge subartikel (3) aan die klerk van die hof afgegee, in die strafsakeboek vir erkennings van skuld inskryf, waarop die betrokke beskuldigde, behoudens die bepalings van subartikel (8), geag word

deur die hof ten opsigte van die betrokke misdryf skuldig bevind en gevonniste gewees het met dien verstande dat die verantwoordelikhede van die klerk van die hof deur 'n aangewese amptenaar van 'n plaaslike owerheid uitgevoer mag word in die geval van 'n dagvaarding of 'n onmiddellike dagvaarding soos bedoel in subartikel (5) van artikel 54 en subartikel (9) van artikel 56 respektiewelik (eie beklemtoning).

- (7) Die regterlike amptenaar wat by die betrokke hof voorsit, gaan die stukke na en indien dit aan hom blyk dat 'n skuldigbevinding of vonnis ingevolge subartikel (6) nie ooreenkomstig reg geskied het nie of dat so 'n vonnis, behalwe soos in subartikel (5) bepaal, nie ooreenkomstig 'n kragtens subartikel (6) deur die landdros gemaakte vasstelling is nie of, waar die vasstelling ingevolge genoemde subartikel nie deur die landdros gemaak is nie, dat die vonnis nie toereikend is nie, of waar die vonnis om 'n ander rede nie toereikend blyk te wees nie kan bedoelde regterlike amptenaar die skuldigbevinding en vonnis tersyde stel en gelas dat die beskuldigde op die gewone wyse vervolgd word, waarop die beskuldigde gedagvaar kan word om te antwoord op die aanklag wat die staatsaanklaer na goeë dunde mag inbring: Met dien verstande eerstens dat waar die skulderkenningsboete wat betaal is, die bedrag oorskry wat deur die landdros ingevolge subartikel (6) vasgestel is, bedoelde regterlike amptenaar, in plaas van die betrokke skuldigbevinding en vonnis tersyde te stel, kan gelas dat die bedrag

waarmee bedoelde skulderkenningsboete bedoelde vasstelling oorskryf, aan die betrokke beskuldigde terugbetaal word, en met dien verstande tweedens dat nadat die regterlike amptenaar die stukke nagegaan het, hy nie functus officio is nie.

(8) Die regterlike amptenaar wat in subartikel (7) bedoel word, gaan in die geval waar 'n vonnis per rekenaar gekontroleer word, slegs stukke na wat;

(a) deur die klerk van die hof onder die aandag van die regterlike amptenaar gebring word, of

(b) deur die rekenaar vir die doeleindes van subartikel (7) as foutief of aandagvereisend geïdentifiseer word,

vir welke doel die aangewese amptenaar van die plaaslike owerheid soos bedoel in subartikel (9) die betrokke stukke na die regterlike amptenaar wat in subartikel (7) bedoel word, moet verwys in gevalle waar 'n plaaslike owerheid betrokke is.

(9) Die mees senior regterlike amptenaar van 'n hof wat regsbevoegdheid het, kan 'n amptenaar van 'n plaaslike owerheid op die aanbeveling van die stadsklerk van so 'n plaaslike owerheid vir die doeleindes van hierdie artikel aanwys en kan te enige tyd sy aanwysing terugtrek en 'n ander persoon vir daardie doel aanwys.

Tersyde-
stelling
van sekere
vonnisse

57A (1) 'n Persoon (in hierdie subartikel na verwys as "die applikant") wat ingevolge artikel 54 of 56 aan 'n misdryf skuldig bevind of gevonniss geag word, kan by die hof wat ten opsigte van die skuldigbevinding of vonnis regsbevoegdheid gehad het, aansoek doen om sodanige skuldigbevinding of vonnis tersyde te stel, te vernietig of te wysig mits die aansoek vir aanhoring op 'n datum binne ses weke nadat hy van sodanige skuldigbevinding of vonnis te wete gekom het, ter rolle geplaas word.

(2) Sodanige aansoek geskied by wyse van beëdigde verklaring waarin die redes vir die applikant se afwesigheid of versuim om;

(a) dertig dae vanaf die datum van die betekening van die dagvaarding kragtens subartikel (2) of (8) van artikel 54 of van die onmiddellike dagvaarding op hom, 'n kennisgewing van voorneme om te verdedig af te lewer, of

(b) om op die verhoordatum of 'n uitgestelde datum daarvan te verskyn, of

(c) aanwesig te bly vir die verhoor van die saak

en die gronde van verweer teen die aanklagten opsigte waarvan hy skuldig geag word, of van die beswaar teen die vonnis, kortliks vermeld word.

(3) Geen aansoek word vir aanhoring ter rolle geplaas nie alvorens die applikant in af-

wesigheid van 'n bevel van die hof tot die teendeel, die bedrag wat kragtens die vonnis betaalbaar geword het, geregtelike by die klerk van die hof inbetaal het nie.

- (4) 'n Bedrag wat kragtens hierdie artikel geregtelik inbetaal is, word as 'n voldoening van die vonnis beskou indien die betrokke aansoek nie binne 30 dae na die inbetaling ter rolle geplaas word nie, of indien die aansoek deur die hof van die hand gewys word.
- (5) Tensy die applikant die teendeel bewys, word vermoed dat hy kennis van die skuldigbevinding of vonnis binne 30 dae na die datum daarvan gedra het.
- (6) Die hof kan, by die aanhoring van sodanige aansoek, tensy bewys word dat die applikant opsetlik of nalatiglik in gebreke gebly het en mits gegronde rede aangevoer word, die betrokke vonnis vernietig of wysig en kan sodanige bevel gegee en uitstel verleen word as wat vir die verdere voer van die saak of aansoek nodig mag wees.
- (7) Die hof kan ook sodanige bevel ten opsigte van die gelde wat deur die applikant geregtelik inbetaal is, gee as wat hy goed vind.
- (8) Indien die aansoek afgewys word, word die skuldigbevinding en vonnis 'n eindbevinding en 'n eindvonnis.
- (9) Wanneer die vernietiging of wysiging van 'n skuldigbevinding of vonnis op grond daarvan dat dit ab origine nietig is of op grond van

bedrog of dwaling verlang word, kan aansoek hoogstens een jaar nadat die applikant vir die eerste keer sodanige bedrog of dwaling te wete gekom het, gedoen word.

- (10) 'n Vonnis van die hof kan op aansoek van iemand wat daardeur geraak word wat nie 'n party in die saak of aangeleentheid was nie, gedoen binne 30 dae nadat hy dit te wete gekom het, aldus deur die hof vernietig of gewysig word.
- (11) Die bepalings van subartikels (1) tot en met (9) is mutatis mutandis ook op enige aansoek bedoel in subartikels (9) en (10) van toepassing.

BYLAE E

VOORGESTELDE WETSONTWERP: VOORGESTELDE NUWE ARTIKEL 341 SPW

Tot wysiging van die Strafproseswet, 1977 ten einde die afkoopboeteprosedure te vervang.

DAAR WORD BEPAAL deur die Staatspresident en die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:

Artikel 341 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word hierby gewysig deur die algehele vervanging daarvan deur die volgende artikel en subartikels:

- (1) Indien iemand van 'n vredesbeampte 'n skriftelike kennisgewing ontvang waarin vermeld word dat bedoelde persoon op 'n plek en datum en uur of gedurende 'n tydperk in die kennisgewing aangedui, 'n misdryf gepleeg het wat ook daarin aangedui word en wat ressorteer onder 'n kategorie in Bylae 3 vermeld, en waarin aangegee word die bedrag van die boete wat ['n hof by die verhoor van bedoelde persoon hom weens daardie misdryf waarskynlik sal oplê,] ingevolge subartikel (4) vasgestel is [kan] moet bedoelde persoon, onderworpe aan subartikel (9), die kennisgewing, tesame met 'n som geld gelyk aan bedoelde bedrag, binne 30 dae na [ontvangs] die datum van die kennisgewing aan die [landdros van die distrik of gebied waarin die misdryf na bewering gepleeg is,] owerheidsinstansie of beampte wat in die kennisgewing aangedui is, oorhandig of stuur, [en daarop word bedoelde persoon nie weens die pleeg van daardie misdryf vervolg nie].

- (2) (a) In die geval van 'n [ander] misdryf [as 'n misdryf ingevolge die gemenereg of ingevolge die Motortransportwet, 1930 (Wet No 39 van 1930),] wat betrekking het op enige voertuig en wat gepleeg is binne die gebied van 'n plaaslike owerheid, [kan] moet iemand wat 'n kennisgewing ingevolge subartikel (1) van 'n vredesbeampte in diens van daardie plaaslike owerheid of 'n afskrif daarvan wat oënskynlik deur daardie plaaslike owerheid uitgereik is, ontvang, die kennisgewing tesame met 'n som geld gelyk aan die bedrag in die kennisgewing aangegee, aan bedoelde plaaslike owerheid oorhandig of aanstuur.
- (b) 'n Som geld wat involge die bepalings van paragraaf (a) aan 'n plaaslike owerheid betaal word, word by die toepassing van artikel 22 van die Finansiële Reëlingswet, 1932 (Wet 25 van 1932), geag 'n boete te wees wat as 'n verkeersboete opgelê is.
- (c) Nie later nie as [sewe] dertig dae na onvangs van 'n som geld ingevolge paragraaf (a) [,moet die betrokke plaaslike owerheid 'n afskrif van die kennisgewing wat betrekking het op die betrokke betaling, aan die landdros van die distrik of gebied waarin die misdryf na bewering gepleeg is, stuur] en wat hoër is as die vasstelling ingevolge subartikel (4), moet die betrokke plaaslike owerheid die bedrag waarmee die in die kennisgewing vermelde bedrag

die aldus vasgestelde bedrag oorskry, aan die betrokke persoon onverwyld terugbetaal.

[(d) Indien die landdros bevind dat die bedrag in die kennisgewing vermeld die bedrag ooreenkomstig subartikel (5) ten opsigte van die betrokke misdryf vasstel, oorskry, stel hy die plaaslike owerheid in kennis van die bedrag waarmee in die kennisgewing vermelde bedrag die aldus vasgestelde bedrag oorskry, en die betrokke plaaslike owerheid moet die bedrag van bedoelde oorskryding onverwyld aan die betrokke persoon terugbetaal.]

(d) Indien die persoon aan wie 'n terugbetaling ingevolge paragraaf (c) moet geskied, nie opgespoor of geïdentifiseer kan word nie, word die terugbetaling aan die geregistreerde eienaar van die voertuig gedoen en met vermelding van die rede van die terugbetaling of is die bepaling van die paragraaf (b) van subartikel (11) mutatis mutandis van toepassing.

(e) Die plaaslike owerheid of iemand daartoe gemagtig deur 'n plaaslike owerheid mag 'n voertuig wat by 'n oortreding bedoel in paragraaf (a) betrokke is, immobiliseer op 'n wyse wat die voertuig nie beskadig nie.

(f) Die immobilisasie bedoel in paragraaf (e) kan ondaan gemaak word na die

betaling van die redelike koste verbonde aan die immobilisasie, die verwydering van die immobilisasietoestel en die boete bedoel in paragraaf (a) aan die plaaslike owerheid.

- (g) Indien die koste en boete bedoel in paragraaf (f) nie binne 24 uur na die immobilisasie bedoel in paragraaf (f) aan die betrokke plaaslike owerheid betaal word nie, mag daardie plaaslike owerheid die voertuig verwyder na 'n relatief veilige plek van bewaring.
- (h) Indien die koste en boete bedoel in paragraaf (f) en die redelike koste verbonde aan die verwydering en bewaring bedoel in paragraaf (g) nie binne 30 dae na die verwydering betaal word nie, mag die plaaslike owerheid die betrokke voertuig per openbare veiling ingevolge padverkeerswetgewing ten opsigte van voertuie wat op openbare paaie gelaat of geabandoneer word, verkoop en die betrokke kostes en boete van die opbrengs verhaal.
- (i) 'n Verkoping ingevolge paragraaf (h) vind nie plaas nie alvorens kennis gegee is van die verkoping per voorafbetaalde geregistreerde pos aan die geregistreerde eienaar van die voertuig by 'n adres bedoel in subartikel (4) van artikel 54 asook aan enige persoon wat bekend is dat hy 'n belang by die voertuig het.

(j) Die toestel wat gebruik word vir die immobilisering van 'n voertuig ingevolge paragraaf (e) mag slegs deur 'n persoon in diens of in opdrag van 'n plaaslike owerheid verwyder word en enige ander persoon wat poog om dit te doen of dit doen is skuldig aan 'n misdryf en strafbaar met 'n boete of gevangenisstraf of beide wat vir die misdaad regsverdeling opgelê kan word.

[e](k) By die toepassing van hierdie artikel beteken "plaaslike owerheid" 'n stadsraad, 'n dorpsraad, 'n dorpsbestuursraad, [of] 'n plaaslike raad [,] of 'n streeksdiensteraad.

[4](3) Die Minister kan van tyd tot tyd by kennisgewing in die Staatskoerant 'n misdryf by die in Bylae 3 vermelde misdrywe voeg of 'n daarin vermelde misdryf daaruit skrap.

[5](4) Die bedrag wat in 'n ingevolge hierdie artikel uitgereikte kennisgewing aangegee moet word as die bedrag van die boete vir 'n bepaalde misdryf, word vir 'n bepaalde gebied van tyd tot tyd deur die landdros van die distrik of gebied waarin daardie gebied geleë is, vasgestel, en kan, indien van toepassing, verskil van die skulderkenningsboete wat ingevolge artikel 57(5)(a) vir die betrokke misdryf vasgestel is.

(5) (a) In die geval van 'n misdryf wat betrek-
king het op 'n voertuig en 'n kennisgewing is ingevolge subartikel (1) of (2) uitgereik maar die boete is nie binne 30 dae na die datum van die

kennisgewing betaal nie, word 'n afskrif van die kennisgewing of 'n getroue weergawe daarvan aan die geregistreeerde eienaar van die voertuig oorhandig of gestuur.

(b) 'n Geregistreeerde eienaar van 'n voertuig wat 'n kennisgewing ingevolge paragraaf (a) ontvang, moet onderworpe aan subartikel (9) die boete betaal binne 30 dae na die datum van die afskrif of getroue weergawe van die kennisgewing aan;

(i) die owerheidsinstansie wat in die kennisgewing genoem word in die geval van 'n kennisgewing ingevolge subartikel (1), of

(ii) die betrokke plaaslike owerheid in die geval van 'n kennisgewing ingevolge subartikel (2).

(c) 'n Geregistreeerde eienaar wat 'n boete ingevolge paragraaf (b) betaal, is geregtig om die bedrag van die boete met koste van die oortreder waarop die kennisgewing betrekking het, te verhaal hetsy die oortreder in die betrokke kennisgewing geïdentifiseer word, aldan nie.

(d) Indien 'n geregistreeerde eienaar versuim om 'n boete ingevolge paragraaf (b) te betaal, mag sy besonderhede en die van die betrokke voertuig en boete op 'n sentrale register aangeteken word met

dien verstande eerstens dat kennisgewing van die aantekening skriftelik binne 30 dae na die aantekening gegee word per gewone pos aan die bedoelde geregistreerde eienaar by die geregistreerde adres teenoor die voertuigregistrasie en tweedens dat die bedoelde geregistreerde eienaar binne 60 dae na die bedoelde aantekening beswaar daarteen mag maak en redes mag aanvoer waarom die bedoelde aantekening geskrap of gewysig moet word.

- (e) In die geval van 'n aantekening teen 'n geregistreerde eienaar ingevolge paragraaf (d) mag enige beampte in diens van enige plaaslike owerheid of die staat solank as wat die boete aldus as onbetaald geregistreer is,
 - (i) weier om enige ander voertuig in die betrokke eienaar se naam te registreer;
 - (ii) weier om enige verandering van eiendomsreg na of vanaf die naam van die betrokke eienaar te registreer;
 - (iii) weier om 'n bewys bekend as 'n klaringsbewys by die herlisensiering van enige voertuig wat in die betrokke eienaar se naam geregistreer is, uit te reik;
 - (iv) weier om enige ander dokument, permit of lisensie waarvoor die

betrokke eienaar ingevolge padverkeerswetgewing mag aansoek doen, aan die betrokke eienaar uit te reik, of een of meer sodanige dokumente wat reeds uitgereik is, intrek of daarop beslag lê.

(f) In die geval van 'n aantekening teen 'n voertuig ingevolge paragraaf (d) mag enige beampte in diens van enige plaaslike owerheid of die staat, solank as wat die boete aldus as onbetaald geregistreer is,

(i) weier om die betrokke voertuig in die naam van iemand anders te registreer;

(ii) weier om 'n bewys bekend as 'n klaringsbewys by die herlisensiering van die voertuig van tyd tot tyd ten opsigte van die voertuig uit te reik;

(iii) weier om enige ander dokument, permit of lisensie wat ingevolge padverkeerswetgewing ten opsigte van die voertuig uit te reik, of sodanige dokument wat reeds uitgereik is, intrek.

(g) Meer as een van die bepalings van paragrawe (e) en (f) en subartikel (6) mag gelyktydig in werking gestel wees.

(6) 'n Boete wat ingevolge hierdie artikel nie betaal word nie, mag gevorder word deur,

(i) dit by te voeg by enige lisensiegelde van enige voertuig wat in die betrokke eienaar of oortreder se naam geregistreer is;

(ii) dit by te voeg by enige ander bedrag wat deur die betrokke oortreder of geregistreeerde eienaar aan die betrokke plaaslike owerheid verskuldig is;

(iii) 'n betaling of verrekening ingevolge paragrawe (f) of (h) van subartikel (2);

(iv) die prosedure voorgeskryf in subartikel (7);

(v) die betaling van die boete af te dwing ingevolge paragrawe (d), (e) en (f) van subartikel (5);

(vi) dit by te voeg by enige ander bedrag wat deur die betrokke oortreder of geregistreeerde eienaar aan enige plaaslike owerheid verskuldig is vir die oorbetalings daarvan aan die betrokke plaaslike owerheid sodra die boete gevorder word en op voorwaarde dat 'n administrasiekoste van tien persent van die boete deur die plaaslike owerheid wat die boete gevorder het, van die boete behou mag word.

- (7) (a) Indien 'n persoon versuim om 'n boete ingevolge hierdie artikel te betaal, kan die owerheidsinstansie namens wie 'n kennisgewing of 'n afskrif of getroue weergawe daarvan uitgereik soos bedoel in subartikels (1), (2) of (5), in hierdie artikel die betrokke owerheid genoem, 'n verklaring indien by die klerk van die landdroshof van die distrik of gebied waarbinne die betrokke oortreding gepleeg is, met vermelding van die besonderhede van die bedoelde persoon, die betrokke misdryf en die boete en so 'n verklaring het daarna die gevolge van 'n strafregtelike vonnis vir die doeleindes van artikels 288 en 289.
- (b) 'n Strafregtelike vonnis bedoel in paragraaf (a) word afgedwing slegs en alleen ingevolge die bepaling van artikel 288 of 289 met dien verstande dat die bepaling van hierdie paragraaf nie afbreuk doen aan die bepaling van subartikel (5) of (6) nie.
- (c) Die betrokke owerheid kan by skriftelike kennisgewing aan die betrokke klerk van die hof gerig, die in paragraaf (a) bedoelde verklaring intrek en daardie verklaring het daarna geen uitwerking nie.
- (d) Die skriftelike verklaring bedoel in paragraaf (a) en die kennisgewing bedoel in paragraaf (c) hoef nie namens die betrokke owerheid onderteken te wees nie.

- (8) (a) Die Minister mag by kennisgewing in die Staatskoerant die bepalings van subartikel (5) van toepassing maak op oortredings wat ressorteer onder 'n kategorie in Bylae 3 vermeld, wat gepleeg is in 'n land of gebied genoem in die kennisgewing en wat betrekking het op 'n voertuig in gevalle waar daardie voertuig in die Republiek van Suid-Afrika geregistreer is of waar die geregistreeerde eienaar van die betrokke voertuig in die Republiek van Suid-Afrika woonagtig is, of waar die oortreder 'n ander voertuig of voertuie in die Republiek van Suid-Afrika in sy naam geregistreeer het of waar die bedoelde geregistreeerde eienaar of oortreder aansoek doen om die uitreiking van enige dokument of lisensie ingevolge padverkeerswetgewing van die Republiek van Suid-Afrika.
- (b) 'n Aantekening teen die persoon of 'n rekord van 'n voertuig ingevolge paragraaf (d) van subartikel (5) van 'n onbetaalde boete kan gemerk word met die besonderhede van die betaling van die boete deur die voorlegging van die amptelike kwitansie van die owerheid aan wie die betaling gemaak is of 'n ander aanvaarbare bewys van betaling.
- (9) (a) 'n Persoon, in hierdie subartikel die voorlegger genoem, wat 'n boete ingevolge hierdie artikel aan 'n betrokke owerheid moet betaal, kan binne 30 dae vanaf datum van 'n kennisgewing bedoel

in subartikel (1) of (2) of 'n afskrif of wesenlike weergawe ingevolge subartikel (5) skriftelike redes aan die betrokke owerheid voorlê waarom die boete of 'n gedeelte daarvan nie betaal moet word nie.

- (b) Die betrokke owerheid wys van tyd tot tyd 'n vertoëbeampte, in hierdie subartikel die vertoë-beampte genoem, aan vir die oorweging van voorleggings bedoel in paragraaf (a) en die vertoë-beampte oorweeg die redes wat voorgelê word met inagneming van al die omstandighede wat hy van die saak mag vasstel.
- (c) Die vertoë-beampte mag die boete handhaaf, verminder of vryskeld en stel die voorlegger dienooreenkomstig van die beslissing per vooruitbetaalde gewonge pos in kennis.
- (d) Indien die beslissing bedoel in paragraaf (c) steeds die betaling van 'n boete of 'n gedeelte daarvan behels, moet die voorlegger die boete ooreenkomstig die beslissing, onderworpe aan die bepalings van paragraaf (e), binne 30 dae na datum van die kennisgewing bedoel in paragraaf (c) aan die betrokke owerheid betaal.
- (e) Indien 'n voorlegger nie met die beslissing bedoel in paragraaf (c) tevrede is nie, mag hy die voorlegging bedoel in paragraaf (a) weer aan die vertoë-beampte voorlê met of sonder meer of uitgebreide redes en met 'n skriftelike

versoek dat die vertoë-beampte dit aan 'n landdros van die distrik waarbinne die oortreding gepleeg is, voorlê.

- (f) Die vertoë-beampte wat ingevolge paragraaf (e) 'n versoek ontvang, lê die versoek saam met al die toepaslike inligting tot beskikking van die vertoë-beampte aan die landdros van die distrik waarbinne die oortreding gepleeg is, voor en die landdros maak 'n beslissing wat hy aan die vertoë-beampte oordra.
- (g) Die vertoë-beampte stel die voorlegger, en enige ander persoon wat die betrokke landdros mag bepaal onverwyld van die beslissing bedoel in paragraaf (f) en, waar van toepassing, dat die beslissing finaal is, in kennis per vooruitbetaalde geregistreerde pos, waarna die bepalinge van paragraaf (d) sonder die voorbehoudbepaling *mutatis mutandis* van toepassing is.
- (h) Die bepalinge van hierdie subartikel verhoed nie die toegang in persoon van 'n voorlegger tot die landdros bedoel in paragrawe (e) en (f) of die bedoelde landdros om die voorlegger met of sonder die vredesbeampte en ander persone wat van die saak mag kennis dra, aan te hoor op 'n plek en tyd wat die landdros mag bepaal nie, met dien verstande dat indien die voorlegger opgeroep word om deur die betrokke landdros aangehoor te word en nie aldus opdaag nie, die

landdros 'n beslissing sonder die teenwoordigheid van die voorlegger mag maak.

- (i) Die beslissing met 'n finale strekking van 'n landdros ingevolge hierdie subartikel is finaal en daar kan nie daarteen verder appelleer word nie.
- (10) (a) Indien die besonderhede van die oortreder nie op die plek beskikbaar is nie en 'n voertuig by die pleeg van die oortreding betrokke is, mag die kennisgewing bedoel in subartikel (1) of (2) sonder die besonderhede van die oortreder op die kennisgewing deur die betrokke vredesbeampte aan of by die betrokke voertuig gelaat word.
- (b) Dit is nie 'n vereiste vir die betaling van 'n kennisgewing dat die besonderhede van 'n oortreder of die persoon wat die betaling maak op die kennisgewing aangebring moet wees nie.
- (11) (a) 'n Betrokke owerheid mag 'n boete ten opsigte van die oortreding slegs eenmalig ontvang en behou en indien die identiteit van 'n persoon wat 'n boete wat betaal word en ten opsigte waarvan reeds 'n betaling ontvang is, onbekend is, word die tweede betaling;
- (i) aan die geregistreeerde eienaar van die voertuig oorbetaal indien 'n voertuig by die pleeg van die oortreding betrokke was en word die eienaar ingelig van die

oortreding en dat 'n betaling ten opsigte daarvan reeds geskied het, of

- (ii) deur die betrokke owerheid by die landdros van die distrik waar die oortreding gepleeg is, inbetaal en ten gunste van die staat verbeur indien 'n voertuig nie by die pleeg van die oortreding betrokke was nie.
- (b) Die bepalings van sub-paragraaf (ii) van paragraaf (a) is mutatis mutandis van toepassing indien die geregistreerde eienaar van 'n voertuig bedoel in paragraaf (a) nie opgespoor kan word nie.
- (12) Die Staat word deur die bepalings van hierdie artikel, uitgesonder die bepalings van paragrawe (h), (i) en (j) van subartikel (2) gebind.
- (13) Die bepalings van hierdie artikel mag deur middel van rekenaargeprosesseerde aksies toegepas word.

BYLAE F

VOORGESTELDE WETSONTWERP: NUWE WOORDOMSKRYWINGS EN BYVOEGINGS
TOT ARTIKEL 41 SPW

Tot wysiging van die Strafproseswet, 1977, ten einde sekere woordomskrywings by te voeg en bepalings rakende die identifisering van 'n beskuldigde in verkeersake aan te vul.

- I. Artikel 1 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word hierby gewysig deur die byvoeging van die volgende woordomskrywings:

Woordomskrywing vir
"bestuurderslisensie"

"Bestuurderslisensie".

Indien die omstandighede op die bestuur van 'n motorvoertuig betrekking het, beteken 'n bestuurderslisensie ingevolge enige wetgewing op padverkeer wat aan 'n persoon uitgereik is of kan word, hetsy daardie bestuurderslisensie in die Republiek van Suid-Afrika uitgereik is, aldan nie, en hetsy daardie bestuurderslisensie deel vorm van enige identiteitsdokument, aldan nie.

Woordomskrywing vir
"duimafdruk"

"Duimafdruk".

Die linkerduimafdruk van 'n persoon of, indien so 'n afdruk nie beskikbaar, bruikbaar of identifiseerbaar is nie, die afdruk van 'n ander vinger welke vinger en die hand waaraan dit behoort, onderaan die afdruk geïdentifiseer moet word, met dien verstande dat sodanige aanduiding nie ten opsigte van 'n linkerduimafdruk nodig is nie.

Woordskrywing vir
"identiteitsdokument".

"Identiteitsdokument".
beteken die bewysboek uitgereik inge-
volge die bepalings van die Swartmense
(Afskaffing van Passe en Koördinerings-
van Dokumente) Wet, 1952, (Wet 67 van
1952), die identiteitsdokument uitgereik
ingevolge die Bevolkingsregistrasiewet,
1950 (Wet 30 van 1950), die identiteits-
dokument uitgereik ingevolge die Wet op
Identifikasie, 1986 (Wet No 72 van
1986), enige soortgelyke dokumentasie
deur 'n ander Staat ten opsigte van sy
burgers uitgereik en enige paspoort.

Woordskrywing vir
"verkeersoortreding".

"Verkeersoortreding".
beteken 'n oortreding van enige padver-
keers- of padvervoervoorskrif of voor-
skrif in enige wetgewing rakende die
besit of gebruik van 'n motorvoertuig.

Woordskrywing vir
"verkeersaak".

"Verkeersaak beteken 'n
strafregtelike vervolging wat op 'n
verkeersoortreding betrekking het.

II. Wysigings (toevoegings) tot artikel 41

Artikel 41 van die Strafproseswet, 1977 (Wet No 51 van 1977) word
hierby gewysig deur die byvoeging van die volgende subartikels
tot hierdie artikel:

"41(3)

'n Vredesbeampte kan, wanneer hy krag-
tens subartikel (1) of ingevolge enige
ander wetlike magtiging geregtig is om
van iemand te eis om aan sodanige
vredesbeampte sy volle naam en adres op
te gee, van daardie persoon (in hierdie
artikel die persoon of beskuldigde

genoem) vereis, indien die persoon ingevolge ander wetgewing in besit van 'n bestuurderslisensie is, moet of behoort te wees, om sy bestuurderslisensie aan sodanige vredesbeampte te toon.

(4) 'n Persoon wat, ingevolge sub-artikel (3), deur 'n vredesbeampte vereis word om sy bestuurderslisensie aan hom te toon, moet onverwylde aan die vereiste voldoen, en indien die persoon sy bestuurderslisensie nie by hom het nie

- (a) kan die vredesbeampte met inagneming van die omstandighede, die persoon 'n geleentheid bied om alleen of saam met hom die bestuurderslisensie te gaan haal en aan die vredesbeampte te toon, of

- (b) kan die vredesbeampte, hetsy die persoon gearresteer is of nie, aan die persoon 'n skriftelike dokument ingevolge artikel 56 uitreik op 'n aanklag

(i) dat die beskuldigde nie oor 'n geldige bestuurderslisensie beskik nie,

(ii) of dat hy versuim, geweier of nagelaat het om die bestuurderslisensie aan 'n vredesbeampte op dié se versoek op die plek te toon,

met dien verstande eerstens dat toepaslike misdrywe ingevolge bepaalde padverkeerswetgewing geskep moet wees; met dien verstande dat die aanklag genoem in paragraaf (ii) in die aanklag genoem in paragraaf (i) in werking tree ten opsigte van 'n beskuldigde wat later ingevolge artikel 56 'n bestuurderslisensie voorlê, hetsy die aanklag genoem in paragraaf (ii) uitdruklik uiteengesit word aldan nie.

(5) Die vredesbeampte kan die beskuldigde se duimafdruk op 'n aangewese spatie of spasies op die voorkant en ander afskrifte van die skriftelike dokument waarna in subartikel (4) verwys word, aanbring.

(6) Indien die beskuldigde ooreenkomstig die bepaling van subartikel (1) in bewaring is, is die gevolg van die oorhandiging van die skriftelike dokument soos bedoel in subartikel (4) dat die beskuldigde onverwyl uit bewaring vrygelaat word."