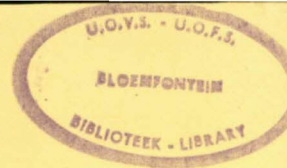


1983/46374



U.O.V.S. - BIBLIOTEK

198314637401220000019



HIERDIE EKSEMPLAAR MAG ONDER
GEEN OMSTANDIGHEDE UIT DIE
BIBLIOTEK VERWYDER WORD NIE

83/17

REGISTRASIE EN LISENSIERING VAN MOTORVOERTUIE
IN DIE ORANJE-VRYSTAAT

DEUR

ABRAHAM CORNELIUS VAN WYK

Skripsie voorgelê om te voldoen aan die vereistes vir die
Gevorderde Diploma in Publieke Administrasie in die Fakul-
teit Ekonomiese en Administratiewe Wetenskappe (Departement
Staats- en Munisipale Administrasie) aan die Universiteit
van die Oranje-Vrystaat

STUDIELEIER: PROF. P.C. FOURIE

BLOEMFONTEIN

NOVEMBER 1982

Universiteit van die Oranje-Vrystaat
BLOEMFONTEIN

- 9 - 2 - 1983

KLA

No.

T

354.

6850087834

WYK

DANKBETUIGINGS

Graag betuig ek my innige dank en hoë waardering teenoor

- my Hemelse Vader vir krag, gesondheid en die vermoë om hierdie studie te kon voltooi;
- my studieleier, prof. P.C. Fourie, hoof van die Departement Staats- en Munisipale Administrasie aan die Universiteit van die Oranje-Vrystaat vir sy onderskraging en besielende leiding;
- dr. H.J.N. Kotzé, mede-professor van dieselfde departement, wat as eksaminator vir die skripsie opgetree het;
- kollegas, vriende en ander belangstellendes vir aanmoediging, belangstelling en wenke; en
- my vrou Christa vir die versorging van die tikwerk asook die opofferings van die afgelope jare.

INHOUDSOPGAWE

I	PROBLEEMSTELLING	1
II	DOELSTELLING EN METODE VAN ONDERSOEK.....	3
III	BESTEK	4

HOOFSTUK 1

REGISTRASIE VAN MOTORVOERTUIE	6
1.1 Wetgewende maatreëls het vermenigvuldig en ingewikkelder geword	7
1.2 Motorvoertuigregisters.....	14
1.3 Padwaardigheid van motorvoertuie	18
1.4 Versameling van statistiek	20
1.5 Registrasienommers	22
1.6 Belangrike faktore betrokke by 'n motorvoertuigregistrasiesetel	25
1.6.1 Opsporing van die motorvoertuig= eienaar	26
1.6.2 Bewys van eienaarskap van motorvoertuig	38
1.6.3 Invordering van lisensiegeld	40
1.6.4 Versameling van statistiek	42
1.6.5 Bewys van padwaardigheid	43
1.6.6 Invordering en toewysing van registrasiegeld	46
1.7 'n Ander moontlike metode van registrasie van motorvoertuie	49
1.8 Voorgestelde metode van registrasie van motorvoertuie	51
1.8.1 Opspoor van motorvoertuigeienaar	52
1.8.2 Bewys van eienaarskap	56

1.8.3	Beheer oor die koop en verkoop van motorvoertuie	58
1.8.4	Invordering van motorvoertuig= registrasiegeld	59
1.8.5	Versameling van inligting vir die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning	60
1.8.6	Toetsing van motorvoertuie vir padwaardigheid	60
1.8.7	Opsporing van gesteelde motorvoertuie	61
1.9	Samevatting	64

HOOFSTUK 2

LISENSIERING VAN MOTORVOERTUIE		69
2.1	Ontwikkeling van die motorvoertuig= lisensiëringstelsel in die Oranje-Vrystaat ..	69
2.2	Huidige voorskrifte vir die invordering van motorvoertuiglisensiegeld in die Oranje-Vrystaat	81
2.3	Bepalings en prosedures betreffende motor= voertuiglisensies in die ander provinsies ...	86
2.4	Ander moontlike wyses vir die invordering van motorvoertuigbelasting of lisensiegeld ..	87
2.4.1	Tolstelsels	90
2.4.2	Eiendomsbelasting	92
2.4.3	Brandstof- en motorbandbelasting	93
2.4.4	Verkeersoorladingbelasting	96
2.4.5	Parkeerbelasting	97
2.5	Huidige en moontlike wyses van motor= voertuigbelastinginvordering in Suid-Afrika	97
2.5.1	Lisensiëring van motorvoertuie	98
2.5.2	Registrasiegeld van motorvoertuie ...	100
2.5.3	Belasting op die invoer en verkoop van motorvoertuie	101

2.5.4	Belasting op die invoer en verkoop van motoronderdele	102
2.5.5	Belasting op motorbande	103
2.5.6	Belasting op brandstof	104
2.5.7	Heffingsinkomste deur middel van tolstelsels	107
2.6	'n Voorstel vir 'n nuwe metode van motorvoertuigbelastinginvordering	108
2.7	Samevatting.....	112
	SLOTBESKOUING	116

INLEIDING

1. PROBLEEMSTELLING

Die ontwikkeling van die motorvoertuig asook die toenemende gebruik daarvan in Suid-Afrika, is voortdurend besig om die fisieke, ekonomiese en maatskaplike omgewings waarin die publieke administrasie behartig word, te verander. Dit het met verloop van tyd tot veelvuldige beheermaatreëls en dienste deur die sentrale, provinsiale en plaaslike owerhede aanleiding gegee. In die lig hiervan sou beweer kon word dat die motorvoertuig en die gebruik daarvan, 'n toonbeeld is van hoe tegnologiese ontwikkeling nuwe behoeftes aan owerheidsmaatreëls vir die bevordering van die geluk en die geestelike en stoflike welsyn van die inwoners van Suid-Afrika geskep het.

Soos in die volgende twee hoofstukke verduidelik sal word, was die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie van die vroegste maatreëls wat die provinsiale owerheid van die Oranje-Vrystaat getref het om die besit en gebruik daarvan te orden. Verskeie faktore soos byvoorbeeld bevolkingsgroei, verstedeliking, die ontwikkeling van die motorvoertuig tot 'n gesofistikeerde vervoermiddel en die toename in die aantal motorvoertuie, het die Provinsiale Owerheid genoop om van tyd tot tyd sy onderhawige beleid by die veranderende omstandighede

aan te pas. Daar sal hieronder aangevoer word dat hierdie proses meegebring het dat die aantal maatreëls om die besit en die gebruik van motorvoertuie te orden, nie slegs toegeneem het nie, maar dat die toepassing daarvan ook 'n omvangryke en ingewikkelde funksie geword het. Voorts sal ook daarop gewys word dat verskeie funksies waarmee ander oogmerke bereik wil word, algaande aan die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie gekoppel is.

Voorname toedrag van sake het meegebring dat die betrokke owerheidsinstellings 'n probleem ondervind wat samevattend soos volg geformuleer kan word:

die toepassing van die relevante bepalinge van die Oranje-Vrystaat Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), het 'n groot werkdrag vir die betrokke owerheidsinstellings tot gevolg. Die werkmodes en -prosedure wat by die uitvoering van die funksies gevolg moet word, stel hoë vereistes wat betref toepaslike kennis en noukeurigheid. Die betrokke personeel vind dit moeilik om effektief aan hierdie vereistes te voldoen. Die toepassing van die voornoemde bepalinge bied ook talryke moontlikhede vir personeel, sowel as eienaars van motorvoertuie of hul verteenwoordigers, om foute te maak. Sulke foute belemmer die doeltreffende toepassing van die betrokke owerheidsmaatreëls en is ook nadelig vir die verhoudings tussen die publiek en die owerheidsektor.

2. DOELSTELLING EN METODE VAN ONDERSOEK

Die doelstelling van die ondersoek is om -

- (a) sover moontlik te bepaal aan watter behoeftes die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie in die verlede moes en die huidige steeds moet voldoen;
- (b) vas te stel of al hierdie behoeftes steeds bestaan en of al die owerheidsmaatreëls vir die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie steeds noodsaaklik is; en
- (c) te beoordeel of daar nie op eenvoudiger wyses deur middel van ander owerheidsmaatreëls beter aan die huidige behoeftes voldoen kan word nie.

Ten einde die behoeftes wat tot die owerheidsmaatreëls vir die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie in die Oranje-Vrystaat gelei het, te bepaal, is 'n studie van die betrokke wette en ordonnansies gemaak. Waar 'n deeglike begrip van die maatreëls nodig is om die noodsaaklikheid daarvan te bepaal, is dit nodig geag om selfs die vroeëre wetgewing te bestudeer.

Omstandighede in die vier provinsies is, wat betref die gebruik van motorvoertuie, in 'n groot mate eenders. Die behoefte aan beheermaatreëls vir die ordelike gebruik van motorvoertuie behoort derhalwe ook ooreen te stem. Om voornoemde rede is 'n studie van die onderhawige ordonnansies

van die ander provinsiale owerhede gemaak. Daar is veral gelet op verskille in maatreëls, aangesien dit op verskille in behoeftes kan dui, of moontlik beter maatreëls om die behoeftes te bevredig.

Talryke bevindings wat hieronder beskryf word, berus op die persoonlike waarnemings van die skrywer van hierdie geskrif wat ook 'n beampte in diens van die Provinsiale Administrasie van die Oranje-Vrystaat is.

Ten einde tot voorstelle vir meer doeltreffende maatreëls te kon kom, is verskeie moontlike prosedures vir die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie beskryf. Daarna is die mees ideale stelsels vir die registrasie van motorvoertuie en die invordering van geld in die plek van die lisensiëringsproses, aanbeveel.

3. BESTEK

Aangesien die registrasie van motorvoertuie reeds verskeie jare in swang was voordat die reëlings vir die lisensiëring van motorvoertuie ingestel is en omdat die doelstellings van die registrasie- en lisensiëringsfunksies weinig in gemeen het, word dit afsonderlik behandel.

Die registrasie van motorvoertuie word in hoofstuk een bespreek.

Die registrasieproses behels hoofsaaklik die byhou van motorvoertuigregisters. Die prosedure en metode daaraan verbonde, skep weens die kompleksiteit en omvattendheid daarvan probleme en derhalwe word afsonderlik daaraan aandag gegee.

Aspekte soos die padwaardigheid van motorvoertuie, die versameling van tersaaklike statistiek en toekenning van registrasienommers aan motorvoertuie, het belangrike bestanddele van die registrasieproses geword en gevolglik is daar ook enkele paragrawe daaraan gewy.

Nadat die vereistes waaraan die motorregistrasieproses moet voldoen, behandel is, word ander moontlike metodes van registrasie bespreek. Ten slotte word die voorgestelde metode van registrasie van motorvoertuie uiteengesit.

Hoofstuk twee word gewy aan die lisensiëring van motorvoertuie.

Ten eerste word die ontwikkeling van die bestaande proses verduidelik en daarna ander moontlike wyses van motorvoertuigbelasting of lisensie-invordering in oënskou geneem.

Nadat ander moontlike metodes van motorlisensiegede-invordering behandel is, word die voorgestelde metode uiteengesit.

HOOFSTUK 1

REGISTRASIE VAN MOTORVOERTUIE

Met die koms van die motorvoertuig wat as tegnologiese ontwikkeling "...ook vele maatskaplike en ekonomiese gevolge gehad..."¹⁾ het, moes die owerhede voortdurend nuwe beleid=maatreëls tref om "...'n hele aantal dienste ... soos lisensiekantore, verpligte versekering, verkeersdienste en teerpaaie"²⁾ daar te stel. Die vermeerdering in die aantal, die toename in die verskeidenheid en gesofistikeerdheid van motorvoertuie, tesame met die bevolkingsgroei en die verhoging van die lewenstandaard in die algemeen, het deurlopend nuwe eise en behoeftes ten opsigte van beheer oor motorvoertuie laat ontstaan. Die provinsiale owerheid van die Oranje-Vrystaat³⁾ moes derhalwe maatreëls tref om die ordelike benutting van motorvoertuie te verseker. Beheer oor die motorvoertuig en sy eienaar, asook die wyse waarop motorvoertuie gebruik is, was noodsaaklik omdat die wangebruik daarvan, 'n direkte invloed op die gemeenskap uitgeoefen het. Ten einde 'n begrip te verkry van die faktore en/of behoeftes wat die registrasie van motorvoertuie genoodsaak het, is dit nodig om die owerheidsmaatreëls, soos dit deur die jare in die wetgewing opgeneem is, na te vors, te ontleed en teenoor huidige behoeftes te toets.

-
- 1) Cloete, J.J.N., Inleiding tot die Publieke Administrasie, 2de hersiene uitgawe, J.L. van Schaik, Bpk., Pretoria, 1972, p.59.
 - 2) Ibid., p.60.
 - 3) Die Republiek van die Oranje-Vrystaat was onafhanklik en uiteraard vir alle maatreëls wat tot ordelikheid moes bydra verantwoordelik.

1.1. Wetgewende maatreëls het vermenigvuldig en ingewikkelder geword

Die eerste owerheidsmaatreëls in die Oranje-Vrystaat wat daarop dui dat daar 'n behoefte was om die eienaarskap van 'n voertuig te bepaal, is in Wet 19 van 1899 ¹⁾ vervat.

"In some conspicuous place on each scotch cart, horse or ox wagon (referred to in the preceding Article), the name and place of residence of the owner thereof, as well as the district in which such residence is situated, shall be written, and the owner of any such vehicle, failing to comply herewith, shall be liable to a fine not exceeding ten shillings sterling or in default of payment to imprisonment for a period not exceeding eight days.."

Die eerste owerheidsoptrede in die Provinsie van die Oranje-Vrystaat vir die beheer oor motorvoertuie was Ordonnansie 3 van 1913 ²⁾ waarvan die lang titel soos volg gelui het:

"Om voorziening te maken in het registreren van motor=karren en het uitreiking van certifikaten van drijvers van motorkarren en ten opsigte van andere zaken betreffende het gebruiken van motorkarren op openbare wegen in die Provincie Oranje Vrijstaat."

1) Statute Law of the Orange River Colony, (Law No.19, 1899), Amending and Supplementing Law No. 9, 1892.

2) Oranje-Vrystaat: Motorkarren Ordonnantie, 1913 (Ord. 3 van 1913), Lang titel.

Ingevolge die bepalinge van subartikel 1 van artikel 2 van die voornoemde Ordonnansie moes die eienaar sy motorvoertuig by die kantoor van die plaaslike owerheid registreer indien hy binne die regsgebied daarvan woonagtig is. Indien hy buite die regsgebied van die plaaslike owerheid gewoon het, moes hy dit by die kantoor van die landdros (magistraat) registreer. Dieselfde artikel het ook bepaal dat die betrokke registrasie-owerheid 'n nommer aan die motorvoertuig moes toeken en dat die eienaar die nommer daaraan moes vas-sit of verf. Dieselfde nommer moes ook nie aan 'n ander motorvoertuig toegeken word nie.

Daar is ook ingevolge subartikel 3 van artikel 2 bepaal dat die Administrateur aan elke registrasie-owerheid 'n letter of letters of ander merk as 'n onderskeidingsmerk sou toeken. Hierdie letters of merk moes net soos die registrasienommer ook aan die motorvoertuig geheg of daarop geverf word. Ingevolge die bepalinge van artikel 3 was dit 'n oortreding om 'n motorvoertuig op 'n openbare pad te gebruik as dit nie geregistreer was nie, of as die kenteken, registrasieletters en nommer, soos voorgeskryf, nie op die voertuig aangebring is nie.

Ordonnansie 10 van 1927 ¹⁾ het bepaal dat die eienaar wat 'n motorvoertuig verkoop, verplig is om die betrokke registrasie-owerheid daarvan in kennis te stel en terselfdertyd die volgende inligting te verstrek:

1) Oranje-Vrystaat: Motorkar en Wielbelasting Aanvullings Ordonnansie, 1927 (Ord. 10 van 1927), subartikel 1 van art.2.

- (a) volle naam en adres van die kennisgewende persoon;
- (b) datum van oormaking;
- (c) volle naam en adres van die persoon aan wie die eiendomsreg oorgemaak is;
- (d) naam, maak en beskrywing van motorvoertuig, registrasienommer van motorvoertuig en sy masjiennommer; en
- (e) sulke andere besonderhede as wat die Administrateur by regulasie mag vorder.

Die doelstelling van hierdie maatreëls was klaarblyklik om te verseker dat die motorvoertuigregisters van die registrasie-owerhede oor die korrekte data beskik het en ten einde ook te kontroleer dat die nuwe eienaars wel hul motorvoertuie registreer.

Die vermeerdering in motorvoertuie het tot gevolg gehad dat al hoe meer voertuie wat in ander landsdele registreer was, ook in die Oranje-Vrystaat gebruik is. Om beheer oor die gebruik van hierdie voertuie in die Oranje-Vrystaat te verseker, is by Ordonnansie 7 van 1928 ¹⁾ bepaal dat 'n eienaar wat sy motorvoertuig wat in 'n ander provinsie geregistreer of lisensieer het, dit nie vir 'n ononderbroke periode van langer as drie maande in die Oranje-Vrystaat mag gebruik sonder om sy registrasiesertifikaat en lisensie by 'n registrasie-owerheid te laat endosseer nie. 'n Verdere voorwaarde was dat die gebruik ook nie die tydperk van die lisensie moes

1) Oranje-Vrystaat: Motorkar Verdere Wysigings Ordonnansie, 1928 (Ord.7 van 1928), wysig artikel 4 van Ord. 7 van 1914.

oorskry nie, sonder dat dit in die Oranje-Vrystaat geregi= streer word nie. Die endossement het onder andere behels dat die datum van aankoms in die Oranje-Vrystaat op die registrasiesertifikaat aangeteken moes word. Of hierdie reëlins enigsins tot beheer oor die motorvoertuie bygedra het en of dit ooit werklik toegepas is of kon word, is egter te betwyfel.

Ordonnansie 18 van 1931¹⁾ was die eerste wetgewing wat uit= sluitlik op motorvoertuie betrekking gehad het. Dit het alle bepalinge oor motorvoertuie wat in vorige ordonnansies vervat is, vervang. Hierdie Ordonnansie was 'n poging om die prosedure vir die registrasie van motorvoertuie wat steeds in aantal en verskeidenheid toegeneem het, aan te pas en op te knap. Die woordskrywing vir 'n motorvoertuig is gewysig en aangevul. Dit het onder andere die volgende soorte voertuie uitgesluit:

elektriesaangedrewe busse, voertuie van plaaslike ower= hede, stoom- en elektriesaangedrewe voertuie, motorrol= lers, brandspuitvoertuie, voertuie vir gestremde persone en ambulanse.

Reeds op daardie stadium het die provinsiale owerheid van die Oranje-Vrystaat begin om sekere motorvoertuie van registrasie= en lisensiegeld vry te stel.²⁾ Daar is bepaal dat voertuie wat aan owerheidsinstansies behoort, sowel as trekmotors van oorspronklike produsente, wat nie gewoonlik op openbare paaie

1) Oranje-Vrystaat: Die Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).

2) Ibid., Deel III.

gebruik word nie, van registrasie en jaarlikse lisensie=geld vrygestel is. Soos reeds hierbo verduidelik, was elke plaaslike owerheid en landdros 'n registrasie-owerheid. Dit het daarop neergekom dat met die uitsondering van enkele kleinere dorpies, elke dorp of stad oor twee registrasie-owerheidskantore beskik het. Daar moes derhalwe in hierdie dorpe of stede in die Oranje-Vrystaat ten minste twee beamptes wees wat oor voldoende kennis van die bepalinge van die ordonnansies oor motorvoertuie beskik het om 'n motorvoertuig te registreer. Indien in ag geneem word dat daar op daardie stadium ongeveer 62 plaaslike owerhede in die Oranje-Vrystaat was (met twee registrasie-owerheidskantore in elke dorp) moes daar gevolglik ten minste 124 opgeleide beamptes wees om die registrasie van motorvoertuie in die Oranje-Vrystaat te kon behartig.

Artikel 9 van laasgenoemde Ordonnansie het 'n nuwe prosedure voorgeskryf wat deur die motorvoertuigeienaar sowel as die registrasie-owerheid gevolg moes word, wanneer die voertuig van eienaar verwissel. Wanneer 'n voertuig verkoop word, moes die eienaar die registrasie-owerheid binne sewe dae op 'n voorgeskrewe vorm daarvan in kennis stel en die registrasiesertifikaat en geldige lisensie inhandig. Die nuwe eienaar het na betaling van vyftig sent 'n nuwe voldansertifikaat ontvang. Die nodige endossemente op die registrasiesertifikaat en lisensie is ook terselfdertyd aangebring.

Die voornoemde bepalings het klaarblyklik egter probleme veroorsaak en gevolglik is dit deur artikel 7 van Ordonnansie 12 van 1933 ¹⁾ in die geheel gewysig. Alhoewel die voorskrifte in detail in ses subartikels uiteengesit is, moes dit weens tekortkominge weer in 1937 ²⁾ en in 1940 ³⁾ gewysig en aangevul word. Hierdie deurlopende wysiging en aanvulling van die voorskrifte oor slegs 'n enkele aspek van die registrasie van motorvoertuie, dui op die aanhoudende verandering in behoeftes en ook die kompleksiteit van die motorvoertuigregistrasiesistelsel.

Ordonnansie 8 van 1941 ⁴⁾ herroep Ordonnansie 18 van 1931 ⁵⁾ sowel as al die motorvoertuigwysigingsordonnansies tot 1940. Wat die bepalings in artikel 2 van Ordonnansie 8 van 1941 ⁶⁾ betref, is die voorskrifte aangaande die registrasie van motorvoertuie grotendeels, behalwe taalverbeteringe, onveranderd gelaat. Die bepalings oor die prosedure wat gevolg moet word met die verandering van eiendomsreg, is weens die verskeidenheid van moontlike wyses van eiendomsveranderings uitgebrei. ⁷⁾

Die bestaande ordonnansies op motorvoertuie sowel as die ordonnansies op padverkeer is deur die Ordonnansie op Padverkeer, 1956 (Ord. 17 van 1956), vervang. Die bepalings oor die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie het in

- 1) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1933 (Ord. 12 van 1933), art. 7.
- 2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1937 (Ord. 8 van 1937).
- 3) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1940 (Ord. 15 van 1940).
- 4) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1941 (Ord. 8 van 1941).
- 5) Oranje-Vrystaat: Die Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).
- 6) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1941 (Ord. 8 van 1941).
- 7) Ibid., art. 9.

hoofsaak dieselfde as in die vorige ordonnansies gebly. Die prosedure wat vir die herregistrasie van 'n motorvoertuig voorgeskryf is en die onderlinge kennisgewings tussen registrasie-owerhede aangaande die "verhuising" van motorvoertuie, is egter aangepas en in detail voorgeskryf. Die bepalings van subartikel 1 van artikel 16 van hierdie Ordonnansie het met verloop van tyd al hoe meer probleme veroorsaak daar dit tot die duplisering van registrasienommers gelei het. Dit het soos volg gelui:

"Die registrateur wys nie dieselfde nommer aan meer as een motorvoertuig toe nie... met dien verstande dat dieselfde nommer aan 'n motorfiets en 'n ander motorvoertuig as 'n motorfiets toegeken mag word."

Hierdie bepaling is by subartikel 2 van artikel 12 van Ordonnansie 21 van 1966 ¹⁾ verander om die probleem uit te skakel.

Die vorige ordonnansies op padverkeer is by Ordonnansie 21 van 1966 vervang. Die voorskrifte oor registrasie en lisensieering wat in hierdie Ordonnansie vervat is, was so omvattend dat dit 55 artikels beslaan het en derhalwe intensiewe studie van elke betrokke personeellid van die registrasie-owerheidskantore moes vereis het om doeltreffende uitvoering daaraan te kon gee. Ten spyte van hierdie omvattende bepalings het dit nog nie aan al die vereistes

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), subartikel 2 van art. 12.

van die verskeidenheid aangeleenthede wat met die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie moontlik was, voldoen nie. Ten einde die bepalings by die vereistes van die tyd aan te pas is artikels 11, 17, 21, 26, 31 en 41 deur artikel 2 van Ordonnansie 8 van 1968 ¹⁾ aangevul of gewysig. Hierdie aanvullings en wysigings was egter nog nie voldoende nie en gevolglik is artikels 1, 9, 11, 13, 14, 31, 33, 34, 38, 42, 44, 47, 48 en 49 deur Ordonnansie 7 ²⁾ en 12 ³⁾ van 1971 weer eens gewysig.

Uit die voorgaande sal afgelei kan word dat die wetgewende maatreëls en die administratiewe prosedure en metodes vir die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie, met verloop van tyd omvattende en ingewikkelde aangeleenthede geword het. Hierdie toedrag van sake het steeds hoër vereistes aan die betrokke personeel gestel om kennis van die wetgewing en vaardigheid in die toepassing van die prosedure en metodes te verkry.

1.2 Motorvoertuigregisters

Daar kon nie vasgestel word op watter wyse die eerste motorvoertuigregisters bygehou is nie. Die registers van die vyftiger en sestigter jare het uit kaarte bestaan - 'n kaart vir elke geregistreerde motorvoertuig - wat as 'n handstelsel redelik effektief aan die vereistes voldoen het.

-
- 1) Oranje-Vrystaat: Padverkeer Wysigingsordonnansie, 1968 (Ord. 8 van 1968), art. 2.
 - 2) Oranje-Vrystaat: Padverkeer Wysigingsordonnansie, 1971 (Ord. 7 van 1971).
 - 3) Oranje-Vrystaat: Padverkeer Wysigingsordonnansie, 1971 (Ord. 12 van 1971).

Op elke kaart is onder andere voorsiening gemaak vir die invul van die volgende besonderhede:

- (a) registrasieletters en -nommer aan motorvoertuig toegeken;
- (b) jaar van eerste registrasie as nuut;
- (c) fabrikaat;
- (d) tarra;
- (e) enjinnommer;
- (f) beskrywing; en
- (g) van, voorletters en woonadres van eienaar.

Die getal geregistreerde motorvoertuie het so aangegroei dat die registers in die groter sentrums, soos onder andere Bloemfontein, Welkom en Kroonstad in 1968 respektiewelik uit die volgende getalle kaarte bestaan het, ⁺ 40 000, 25 000 en 20 000.¹⁾ Die netjiese en korrekte byhou van veral hierdie groter registers het vanselfsprekend die vermeerdering in opgeleide personeel tot gevolg gehad.

Die lisensiëring van motorvoertuie is vir doeleindes van kontrole en ten einde duplisering van administratiewe/klerklike werk te voorkom, aan die bestaande motorregistrasie-stelsel (motorvoertuigregister) gekoppel. Die jaarlikse hernuwing van motorvoertuiglisensies gedurende die periode Januarie tot 7 Maart, het 'n spits tyd in die werksaamhede van die registrasie-owerhede tot gevolg. Veral in die groter sentrums noodsaak die vermeerdering in werksaamhede gedurende die spits tyd, dat personeel uit ander kantore onttrek moet word.²⁾

1) O.V.S. Provinsiale Administrasie, lêer B3/2/1/1, Des. 1968.

2) Infra, p.16.

Indien personeel nie uit die ander kantore vrygestel kon word nie, moes tydelike personeel aangestel word, wat uit die aard van die saak nie paslik opgelei was nie. Hierdie personeel, wanneer bekombaar, moes weens die drukte van werksaamhede teen 'n hoë tempo werk en het gevolglik foute begaan wat later deur die permanente personeel weer reggestel moes word. Foute kon die betroubaarheid van die motorvoertuigregisters benadeel en nie slegs vir die permanente personeel probleme veroorsaak nie, maar ook die diens aan die publiek verswak. Aangesien die motorvoertuiglisensiegeld vir krediet van die Provinsiale Inkomsterekening is, het die registrasie-owerhede in die stede en groter dorpe by die Provinsiale Administrasie vir hulp aangeklop. Vir verskeie jare was Provinsiale Inspekteurs tydens spitstye behulpzaam met die invordering van lisensiegeld in die verskillende kantore van registrasie-owerhede.¹⁾ Hierdie reëling het tot gevolg gehad dat noodsaaklike wetstoepassingsfunksies nie hul regmatige aandag ontvang het nie.

Soos uit die bostaande afgelei kan word het die korrekte byhou van die motorvoertuigregisters 'n verskeidenheid van probleme veroorsaak. Namate steeds meer motorvoertuie geregistreer word, sou hierdie probleme dienooreenkomstig groter word. Daar moes dus daadwerklike stappe gedoen word om die probleme te oorkom.

1) O.V.S. Provinsiale Administrasie, lêer OW 3/5/9/2, 1976

Na die ingebruikneming van rekenoutomate deur die provinsiale administrasies van Natal, die Kaapprovinsie en die Oranje-Vrystaat, is besluit om die motorvoertuigregisters met behulp daarvan by te hou.¹⁾ Die Vrystaatse Provinsiale Administrasie het gedurende 1968 hierdie besluit geneem en ter aanvang die Bloemfonteinse motorvoertuigregister deur middel van 'n rekenoutomaat laat byhou.²⁾ Sedertdien word al die registers van registrasie-owerhede in die Oranje-Vrystaat deur middel van die Provinsiale Administrasie se rekenoutomaat bygehou. Die registrasie-owerhede is nou hoofsaaklik vir die ontvangs van kennisgewings van eienaarsveranderings, aansoeke om registrasies en registrasie- en lisensiegelde verantwoordelik. Die registrasie-owerhede stuur die dokumente betrokke by die bogenoemde transaksies na die Rekenaarsentrum van die Provinsiale Administrasie, waar dit saamgevat en vir verwerking gereed gemaak word.

Die rekenoutomaat verwerk die inligting soos verkry uit die gegewens vanaf die dokumente om die onderskeie motorvoertuigregisters op datum te bring, statistiek vir die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning saam te vat en ander lyste van byvoorbeeld uitstaande lisensiegelde en oop (vakante) registrasienommers uit te druk. Aan elke registrasie-owerheid word maandeliks 'n volledig op-datum-register gestuur.

-
- 1) O.V.S. Provinsiale Administrasie, lêer B.3/2/1/1, Augustus 1968.
 - 2) O.V.S. Provinsiale Administrasie, lêer OW 3/4/6/1, 1967/68.

Weens die omvang van die meeste motorvoertuigregisters, word dit op mikrofilmkaarte geplaas en slegs enkele klein registers (registers met minder as 2 000 voertuie) word deur die rekenoutomaat op papier gedruk. Jaarliks, gedurende Desembermaand, druk die rekenaar lisensieher=nuwingskennisgewings in duplikaat ten opsigte van elke geregistreerde motorvoertuig. Die oorspronklike van hierdie kennisgewings word aan die motorvoertuigeienaars gepos terwyl die duplikate aan die betrokke registrasie-owerhede versend word vir ingeval die motorvoertuigeienaars die oorspronklike nie ontvang het nie, of dit verlé het. Die rekenoutomaat druk op spesifieke tye aanmanings aan motorvoertuigeienaars wat nie lisensieer het nie en terselfdertyd 'n lys van die eienaars wat nie hul motorvoertuiglisensies hernu het nie, vir opsporing deur die provinsiale inspekteurs.

Motorvoertuigeienaars wat opgespoor word, moet hul lisensiegeld plus 'n boete betaal. Die motorregistrasies van motorvoertuigeienaars wat na die einde van Junie van die betrokke jaar nog nie lisensieer het nie, verval, maar desnieteenstaande bly die motorvoertuigeienaars steeds aanspreeklik vir die lisensiegeld en boete.¹⁾

1.3 Padwaardigheid van motorvoertuie

'n Aspek betreffende die registrasie van motorvoertuie wat met die jare 'n noodsaaklike deel van die stelsel geword het,

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), subartikel 1 en 2 van art. 51.

is die vereiste dat slegs padwaardige voertuie geregistreer mag word. Die eerste bepaling hieromtrent word gevind in Ordonnansie 18 van 1931.¹⁾ Volgens die bepaling moet die aansoeker met sy aansoek om registrasie 'n sertifikaat oor die geskiktheid van sy motorvoertuig vir gebruik op 'n openbare pad indien. Die sertifikaat sou vanaf die handelaar of 'n ondersoekbeampte verkry moes word en die koper sou die koste ten opsigte daarvan moes dra. Ordonnansie 15 van 1940²⁾ gee 'n duideliker en meer volledige omskrywing van die voorskrifte. Ordonnansie 17 van 1956³⁾ maak geen spesifieke vermelding daarvan dat 'n motorvoertuig wat onpadwaardig is, nie geregistreer mag word nie. Subartikel 1 van artikel 107 van laasgenoemde Ordonnansie bepaal egter -

"Niemand mag 'n voertuig op 'n openbare pad gebruik wat nie in 'n padwaardige toestand is nie."

Motorvoertuie moes derhalwe deur 'n voertuigondersoeker ondersoek word. Dit het egter geen wesenlike verband met die registrasieproses van die motorvoertuig gehad nie. Ordonnansie 21 van 1966⁴⁾ bepaal soos volg:

"'n Registrasie-owerheid mag nie 'n klaringsbewys soos in artikel 18(1) beoog, uitreik nie indien die betrokke motorvoertuig -

-
- 1) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931), art. 2.
 - 2) Oranje-Vrystaat: Die Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1940 (Ord. 15 van 1940), subartikel (c) van art. 2.
 - 3) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1956 (Ord. 17 van 1956), subartikel 1 van art. 107.
 - 4) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), subartikel 1 van art. 19.

(a) 'n tweedehandse voertuig is wat geregistreer en gelisensieer moet word omdat die eiendomsreg daarop verander het;

(b) 'n voertuig is wat uit onderdele van ander motorvoertuie opgebou of gemonteer is; of

(c) 'n voertuig is in artikel 22 genoem (veranderde motorvoertuig)

tensy en totdat daar aan sodanige registrasie-owerheid 'n sertifikaat voorgelê word dat sodanige voertuig padwaardig is (wat as 'n padwaardigheidsertifikaat bekend staan) en wat ingevolge die bepalings van hierdie artikel geldig is."

Die motorvoertuig kan dus wel geregistreer of gelisensieer word, maar die klaringsbewys word nie uitgereik nie. Hierdie bepalinge het sedertdien onveranderd gebly.

1.4 Versameling van statistiek

Weens die invloed wat die motorvoertuig as vervoermiddel op die samelewing uitgeoefen het en ten einde tred te kan hou met onder andere die voorsiening van doelmatige padnetwerke en motordiensstasies, was die beskikbaarstelling van volledige statistiek aan die handel- en owerheidsektor noodsaaklik. Aangesien elke motorvoertuig, sodra dit aangeskaf is, binne 'n voorgeskrewe tydperk geregistreer moet word, is die versameling van statistiek deur middel van die registrasie=

proses, as 'n ideale en logiese metode gesien. Die eerste wetgewende maatreëls in hierdie verband in die Oranje-Vrystaat word gevind in Ordonnansie 18 van 1931.¹⁾ Daarvolgens is bepaal dat die Administrateur regulasies kan maak wat onder andere -

"... van die eienaars van motorvoertuie eis dat hulle van tyd tot tyd alle sodanige besonderhede moet verstrek soos nodig mag wees vir die registreer en lisensieer van motorvoertuie en sleepwaens of vir statistiese doeleindes."

Sedertdien word alle noodsaaklike statistiek rakende motorvoertuie deur middel van die registrasieproses ingewin en aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning verstrekk. Daar is geen bepalinge in Ordonnansie 21 van 1966²⁾ oor die verskaffing van statistiek nie, maar ingevolge die bepalinge van Wet 66 van 1976³⁾ kan die Minister met die provinsiale Administrateurs ooreenkomste aangaan ten einde noodsaaklike statistiek te bekom. Die aansoekvorm vir die registrasie van 'n motorvoertuig maak voorsiening vir die insameling van 'n verskeidenheid van statistiek. Meer as die helfte van die inligting wat op die aansoekvorm vir die registrasie van 'n motorvoertuig ingevul moet word, is vir doeleindes van die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning.

- 1) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931), art. 53.
- 2) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966).
- 3) Wet op Statistiek, 1976 (Wet 66 van 1976), art. 9.

Enkele van die belangrikste inligting is die volgende:

- (a) jaar van eerste registrasie as nuut;
- (b) beskrywing van voertuig, bv. motorkar, bus en motorfiets;
- (c) ontwerp vir goedere of persone;
- (d) dryfkrag bv. petrol of diesel;
- (e) fabrikaat;
- (f) land van herkoms;
- (g) gebruik van voertuig; en
- (h) ras van koper/eienaar.

Aanvanklik was al die aansoeke om registrasie na die kantore van die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning te Pretoria gestuur, maar sedert die rekenarisering van die motorvoertuigregisterstelsel, stuur die O.V.S. Provinsiale Rekensentrum maandeliks 'n magneetband met die gegewens in 'n verlangde gesorteerde vorm aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van bogenoemde Departement.

1.5 Registrasienommers

Verskeie motorvoertuigeienaars heg waarskynlik groot waarde aan die registrasienommer van hul motorvoertuig en sal klaarblyklik sonder om te skroom van hulle motorvoertuie ontslae raak en terselfdertyd moeite doen om die nommer te behou. Die verknogtheid aan die motorregistrasienommers

het tot gevolg gehad dat reeds in Ordonnansie 10 van 1927 ¹⁾ bepaal is dat die eienaar wat 'n motorkar verkoop en indien hy so verkies, hy sy motorregistrasienommer kan behou, deur die betaling van een sjieling (10 sent) aanhoufooi. Daarna sou die registrasienommer vir 'n maksimum periode van twee maande vir hom reserveer word.

Ordonnansie 8 van 1941 ²⁾ het bepaal dat 'n motorvoertuig=eienaar wat sy motorvoertuig verkoop, sy registrasie en lisensie van die motorvoertuig kan behou vir oordra na 'n ander voertuig wat hy verkry het of van plan is om te verkry. Hy kon die registrasie en lisensie, indien verkies ook afstaan. Vir so 'n oordrag van die registrasie en lisensie van sy vorige motor na 'n nuwe motor, moes hy 'n bedrag van vyf sjielings (vyftig sent) betaal, sowel as die verskil in lisensiegeld, indien daar 'n verskil is. Hierdie bepaling het vanselfsprekend administratief/klerklike werk in die kantore van die registrasie-owerhede tot gevolg gehad, maar het die eienaars in staat gestel om hul gesogte registrasie=nommers te behou.

Ten einde die versoeke vir die behoud van registrasienommers te ontmoedig, is die bedrag deur middel van bepalinge in Ordonnansie 6 van 1944 ³⁾ na 10 sjielings (R1,00) verhoog.

-
- 1) Oranje-Vrystaat: Die Motorkar en Wielbelasting Aanvullings Ordonnansie, 1927 (Ord. 10 van 1927), art. 5.
 - 2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1941 (Ord. 8 van 1941), subartikel 2 van art. 9.
 - 3) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1944 (Ord. 6 van 1944).

Ingevolge die bepalings van Ordonnansie 17 van 1956,¹⁾ kan die eienaar van 'n motorvoertuig sonder die betaling van 'n bedrag, sy registrasienommer en die voordeel van die betaalde lisensiegeld behou, maar hy moes nogtans die verskil in verskuldigde lisensiegeld inbetaal indien die lisensiegeld op die nuwe voertuig hoër is as dié ten opsigte van die ou motor. Die verskil in lisensiegeld sou egter verminder moes word met een twaalfde vir elke volle kalendermaand tussen die aanskaffingsdatum van die motorvoertuig, waarop die voordeel van die betaalde lisensiegeld oorgedra moet word, en die eerste dag van Januarie voor sodanige datum.

Ordonnansie 21 van 1966²⁾ bepaal soos volg:

"'n Registrasie-owerheid moet, tensy deur die Administrateur anders gelas, dieselfde registrasienommer aan 'n motorvoertuig toeken elke keer wanneer sodanige voertuig deur hom geregistreer word."

Hierdie bepaling het tot gevolg gehad dat 'n motorvoertuig-eienaar skriftelik by die Administrateur, met die nodige verduideliking, aansoek moet doen vir die behou van sy registrasienommer. Na die inwerkingtreding van die laasgenoemde Ordonnansie het die versoeke vir die behou van registrasienommers al meer en meer geword. Met die rekenarisering van die motorvoertuigregisters het die proses vir die behoud van die registrasienommers aansienlike addisionele advisering tot gevolg gehad en is besluit³⁾ dat 'n bedrag van R10,00 gehef

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1956 (Ord. 17 van 1956), art. 38.

2) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), subartikel 4 van art. 12.

3) Ingevolge Uitvoerende Komitee Besluit Nr.748 van 16 Oktober 1973.

moes word alvorens oorweging aan 'n versoek vir die behoud van die registrasienommers gegee sou word. Nieteenstaande die heffing van R10.00 per aansoek, word gereeld aansoeke in hierdie verband ontvang en ook goedkeuring verleen.¹⁾

1.6 Belangrike faktore betrokke by 'n motorvoertuigregistrasiesistelsel

In die bespreking²⁾ oor die ontwikkeling van die motorvoertuigregistrasiesistelsel in die Oranje-Vrystaat, is verskeie faktore identifiseer wat bygedra het tot die maatreëls soos in die registrasiesistelsel opgeneem. Die belangrikste faktore wat ook as behoefte beskou kan word, was die volgende -

- (a) behoefte aan 'n stelsel om die eienaar van 'n motorvoertuig te bepaal en op te spoor;
- (b) om die eienaarskap van 'n motorvoertuig te bewys;
- (c) om belasting (lisensiegeld) op motorvoertuie in te vorder;
- (d) om statistiek met betrekking tot motorvoertuie en hul eienaars te verkry;
- (e) om die padwaardigheid van motorvoertuie te bewerkstellig; en
- (f) om registrasiegeld in te vorder en toe te wys.

Ten einde die belangrikheid van die behoeftes uit te wys, word die maatreëls wat in ander provinsies daarvoor getref is en in hul motorvoertuigregistrasiesistelsels opgeneem is, ook uiteengesit.

1) Volgens mnr. J.C. du Preez, Beheer-Administratiewe Beampste, word tans in die Oranje-Vrystaat Provinsiale Administrasie gemiddeld tagtig aansoeke per maand ontvang. Meegedeel op 17 September 1980.

2) Supra, p.6.

1.6.1 Opsporing van die motorvoertuigeienaar

Indien 'n motorvoertuig nie met oordeel en versigtigheid bestuur word nie, kan verkeersreëlings oortree word wat selfs groot skade en beserings tot gevolg kan hê. Die motorvoertuig kan deur nalatigheid of met voorbedagte rade as 'n moord- of wraaktuig gebruik word. Die bestuurder van 'n motorvoertuig wat onder die indruk verkeer dat hy nie maklik vir sy wandaad, wat met behulp van 'n motorvoertuig gepleeg is, opgespoor kan word nie, sal moontlik sy voertuig vir so 'n doel gebruik.

Indien 'n motorbestuurder 'n oortreding met sy motorvoertuig begaan het en hy nie onmiddellik daarvoor tot verantwoording geroep kan word nie, is dit noodsaaklik dat daar een of ander stelsel moet bestaan sodat die eienaar of bestuurder deur middel van sy adres opgespoor kan word. Hierdie behoefte aan 'n stelsel om die eienaar of bestuurder van 'n motorvoertuig op te spoor het onder andere die ontwikkeling van registrasiestelsels tot gevolg gehad.

Volgens die motorvoertuigregistrasiestelsel in die Oranje-Vrystaat -

"... mag niemand 'n motorvoertuig wat nie ingevolge die bepalinge van hierdie Hoofstuk geregistreer en gelisensieer is nie, op 'n openbare pad gebruik nie."¹⁾

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), subartikel 1 van art. 4.

Elke motorvoertuig wat op 'n openbare pad gebruik word moet in die naam van sy eienaar by 'n registrasie-owerheid geregistreer word. Die betrokke registrasie-owerheid word in Ordonnansie 21 van 1966 ¹⁾ beskryf as die registrasie-owerheid in wie se gebied die eienaar van sodanige voertuig permanent woonagtig is. Elke motorvoertuig wat geregistreer word ontvang ingevolge die bepalings van laasgenoemde Ordonnansie ²⁾ die registrasiemerk van die betrokke registrasie-owerheid tesame met 'n unieke nommer, sowel as 'n registrasiesertifikaat, waarop die registrasiemerk en nommer aangeteken is. Die registrasiemerk is die registrasieletters wat die Administrateur aan die betrokke registrasie-owerheid toegeken het en wat uit twee of drie letters kan bestaan. Die unieke nommer is 'n volgnummer wat in die grootste registrasie-owerheidskantoor in die Oranje-Vrystaat, nl. dié van Bloemfontein, reeds in die omgewing van vyf syfers beslaan. Ingevolge die bepalings van subartikel 1 van artikel 14 van bogenoemde Ordonnansie moet die eienaar van 'n motorvoertuig die registrasiemerk en -nommer op die voorgeskrewe wyse aan sy voertuig aanheg of skilder. Elke registrasie-owerheid moet ingevolge die bepaling van artikel 50 van bogenoemde Ordonnansie -

"... 'n register in geskikte vorm hou waarin ten opsigte van elke motorvoertuig wat in die gebied van sodanige registrasie-owerheid geregistreer is, sodanige besonderhede aangegee word waaraan sodanige motorvoertuig

1) Ibid., art. 6.

2) Ibid., art.12.

geredelik geïdentifiseer kan word en sodanige besonderhede moet die volgende insluit:

- (a) die nommer aan die motorvoertuig toegeken en die naam en adres van sy eienaar; en
- (b) besonderhede van enige motorvoertuiglisensie ten opsigte van die betrokke motorvoertuig uitgereik."

Artikel 26 van bogenoemde Ordonnansie bepaal dat die eienaar van 'n motorvoertuig wat by 'n registrasie-owerheid geregistreer is, sodanige registrasie-owerheid in kennis moet stel van elke verandering in adres binne een en twintig dae nadat dit plaasgevind het. By die ontvangs van die kennisgewing erken die betrokke registrasie-owerheid ontvangs daarvan en bring hy die verandering in sy rekords aan. Hierdie bepaling het tot gevolg dat die eienaar van 'n motorvoertuig met die hulp van die betrokke registrasie-owerheid vanuit die motorvoertuigregister opgespoor kan word indien die registrasieletters en -nommer van die motorvoertuig verstrek kan word.

Dat daar reeds in Suid-Afrika 'n wesenlike behoefte bestaan om motorvoertuigeienaars op te spoor, word bewys deur die groot aantal verkeersoortredings wat jaarliks in 'n stad soos Johannesburg begaan word. Volgens 'n motortydskrif het die boetes vir verkeersoortredings in hierdie stad gedurende 1978 'n bedrag van R8 miljoen beloop en sou dit na verwagting vir 1979 ongeveer R8,1 miljoen wees.¹⁾

1) COTTER, (Skuilnaam) "By the Way", Car, October 1979, p.7.

Indien die motorvoertuigeienaars nie opgespoor kan word nie, sal geen of weinig boetes as afskrikmiddel vir oortredings geëis kan word nie. Die oortreding van verkeersreëls skep nie slegs ongerief vir ander padgebruikers nie, maar kan selfs tot ernstige ongelukke lei.

Die effektiewe opsporing van 'n motorvoertuigeienaar word bepaal deur die doelmatigheid van die motorregistrasiesisteme, waarvan die motorvoertuigregister een van die belangrikste komponente uitmaak. As die motorvoertuigregisters nie korrek en op datum bygehou word nie, sal motorvoertuigeienaars nie te alle tye opgespoor kan word nie.

Die vermeerdering in die getal motorvoertuie in die Oranje-Vrystaat het die taak om die motorvoertuigregisters korrek en op datum deur middel van handstelsels by te hou, al moeiliker gemaak. Met die rekenarisering van die motorvoertuigregisters, is getrag om die besonderhede van elke motorvoertuigrekord so volledig en korrek moontlik by te hou. Die rekenoutomaat kontroleer elke transaksie vir volledigheid en waar moontlik vir korrektheid. Die personeel van die verskillende registrasie-owerhede het na oorskakeling na die elektroniese dataverwerkingstelsels ondervind dat die rekenoutomaat elke leemte aanteken en dat dit deur middel van addisionele advisering reggestel moet word. Rekenaardissipline het tot gevolg dat personeel trag omso korrek moontlik te werk. Die rekenoutomaat kontroleer onder andere ook dat daar vir elke kennisgewing van eienaarsverandering 'n aansoek om registrasie

moet wees, dat alle inligting op die vorm ingevul is en dat die inligting aan 'n verskeidenheid vereistes voldoen. Indien 'n eienaar nie sy adresverandering aanmeld nie, ontvang hy nie 'n lisensie-hernuwingskennisgewing nie, en kan hy met sy aansoek vir 'n duplikaatkennisgewing verantwoordelik gehou word vir die nalaat van kennisgewing van adresverandering. In die Oranje-Vrystaat word van die rekenaaruitdruk-mikrofilmproses (R U M) gebruik gemaak om op 'n maandelikse grondslag aan al die groter registrasie-owerhede waarvan die registers, rekords van meer as 2 000 motorvoertuie bevat, 'n volledige motorvoertuigregister beskikbaar te stel. Aangesien hierdie motorvoertuigregisters op mikrofilmkaarte teen relatief minimale koste gedupliseer kan word, is duplikaatregisters ook aan die kantoor van die Provinsiale Inspekteurs verskaf en kan die groter plaaslike owerhede op aanvraag en teen die koste van die duplisering van die mikrofilmkaarte ook maandeliks 'n volledige motorvoertuigregister van hul plaaslike registrasie-owerheid bekom. Die duplisering van die motorvoertuigregisters sowel as die poging om die registers so volledig en korrek moontlik op datum te hou, vergemaklik die opsporing van die motorvoertuigeienaar.

In die provinsies Kaap en Natal is die bepalings in die ordonnansies met betrekking tot die registrasie van motorvoertuie bykans woordeliks dieselfde as dié van die Oranje-Vrystaat. Die doelwitte wat betref die opsporing van die eienaar en bewys van eienaarskap is derhalwe, soos afgelei,

ook dieselfde. Wat die prosedures en metodes vir die byhou van die motorvoertuigregisters betref, is daar ook wesenlike ooreenkomste. Die Provinsiale Administrasie van die Kaap maak ook gebruik van 'n rekenoutomaat en lewer ook registers in die vorm van mikrofilmkaarte aan die registrasie-owerhede in die groter sentra. Gedrukte registers word aan die registrasie-owerhede van die kleiner sentra gegee. Die Provinsiale Administrasie van Natal wyk egter in dié mate af, dat van 'n intyds-gekoppelde data-verwerkingstelsel vir die groter kantore gebruik gemaak word, waardeur die registers gouer en moontlik beter op datum gehou kan word. By die groter sentra word ook van rekenoutomaatterminale gebruik gemaak in plaas van gedrukte registers. Die kleiner registrasie-owerhede (dit is registrasie-owerhede met ongeveer 2 000 motorvoertuie en minder op hul registers), kry steeds gedrukte registers.

Die registrasienommeringsproses in die provinsies van die Kaap en Natal is soortgelyk as dié van die Oranje-Vrystaat.

In die Transvaal, anders as in die Oranje-Vrystaat, Natal en die Kaapprovinsie, tree die plaaslike owerhede as registrasie-owerhede op. Subartikel 1 van artikel 2 van die Transvaalse Ordonnansie 21 van 1966 ¹⁾ bepaal -

1) Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966
(Ord. 21 van 1966), subartikel 1 van artikel 2.

"Vir die toepassing van hierdie Ordonnansie stel die Administrateur by kennisgewing in die Provinsiale Koerant, die plaaslike besture of die Transvaalse Raad vir die Ontwikkeling van Buitestedelike gebiede aan as registrasie-owerhede vir die gebiede wat hy dienstig ag en kan hy insgelyks enige sodanige kennisgewing wysig."

Waar die eersgenoemde provinsiale owerhede deur die destydse Departement van Binnelandse Inkomste¹⁾ en die Departement van Justisie genader is om hulp te verleen met die registrasie- en lisensiëringsprosesse van motorvoertuie en daar toe ook op 'n redelike vroeë stadium oorgegaan is na elektroniese data-verwerkingstelsels om gesentraliseerde motorvoertuigregisters in die onderskeie provinsiale hoofstede by te hou, het elke plaaslike owerheid in die Transvaal getrag om sy probleme met die steeds groterwordende motorvoertuigregisters op te los.

Volgens 'n inligtingspamflet van die Transvaalse Provinsiale Administrasie word gestel -

"Alhoewel sommige groot registrasie-owerhede reeds na gerekenariseerde stelsels vir die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie oorgeskakel het en daar bewys is dat dit voordelig is, was dit vir die oorgrote meerderheid van die 89 registrasie-owerhede nie moontlik om dit te doen nie."²⁾

-
- 1) Republiek van Suid-Afrika: Kantoor van die Kommissie vir Administrasie, Omsendbrief Nr. 10/16/1 (Vol.31), gedateer 11 Februarie 1981. Omsendbrief het gehandel oor die rasionalisering van owerheidswerksaamhede en daarvolgens is die kern-uitvoerende instellings van die Sentrale Owerheid soos op 1 Januarie 1981 aangedui. Die Departement van Binnelandse Inkomste is weggelaat en by die Departement van Finansies ingedeel.
- 2) Provinsie van Transvaal: Rekenarisering van Motorvoertuigregisters, Augustus 1976, p.1.

Verder word in die pamflet gemeld dat motorvoertuie voortdurend tussen die verskillende registrasie-owerheidsgebiede beweeg (verhuis) en dat die registrasie-owerhede onderling van mekaar afhanklik is vir die spoedige voorsiening van inligting aangaande voertuie en eienaars.¹⁾

"Die bestaande metodes van kommunikasie om doeltreffende wetstoepassing op ongeveer 1,7 miljoen motorvoertuie in Transvaal te doen het egter te lomp geword. Die Uitvoerende Komitee van die Transvaalse Provinsiale Administrasie het daarom opdrag gegee dat 'n gerekenariseerde stelsel ontwikkel word waardeur die registrasie en lisensiëring van alle motorvoertuie met behulp van 'n sentrale rekenaar gedoen word en waarby al die bestaande registrasie-owerhede in Transvaal ingeskakel word."

Volgens die inligtingsdokument sal daar slegs een motorvoertuigregister vir die hele Provinsie wees en elke registrasie-owerheid sal deur middel van toegewese telefoonlyn en rekenaarterminal met die sentrale rekenaar verbind wees. Inligting sal direk na en vanaf die sentrale rekenoutomaat deur middel van die terminus versend en ontvang kan word.²⁾

"In die gerekenariseerde stelsel word aan elke voertuig in die Transvaal 'n nuwe unieke registrasienommer toegeken wat die verwysingsnommer van die voertuig sal wees vir solank as wat die voertuig in Transvaal geregistreer is.

1) Ibid., p. 1.

2) Ibid., p. 3.

Die nasionale identiteitsnommer sal as unieke verwysingsnommer vir die eienaar gebruik word. Deur middel van hierdie twee nommers sal die voertuig en die eienaar onderskeidelik in die rekenaar geïdentifiseer word. Indien net een nommer bekend is kan die ander een deur middel van die rekenaar opgespoor word. Die beoogde stelsel bring ook mee dat die omslagtige herregistrasie van voertuie uitgeskakel word wanneer 'n persoon van een registrasie-owerheid na 'n ander binne die Provinsie verhuis."¹⁾

Ingevolge die bepalings van die Transvaalse Ordonnansie 21 van 1966 ²⁾ moet die aansoeker 'n registrasienommersertifikaat in die plek van 'n identiteitsdokument bekom indien hy nie oor 'n identiteitsnommer beskik nie.

Subartikel 1 van artikel 10 van laasgenoemde Ordonnansie bepaal -

"Ten einde 'n motorvoertuig te registreer soos in artikel 7 beoog, doen die eienaar binne een en twintig dae na die datum van aanspreeklikheid in artikel 9 genoem, by die toepaslike registrasie-owerheid op die voorgeskrewe vorm aansoek om die registrasie van sodanige voertuig en lê terselfdertyd sy identiteitsdokument en, waar van toepassing, ook dié van die verantwoordelike persoon voor."³⁾

1) Ibid., p. 1.

2) Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 8.

3) Ibid., subartikel 1 van artikel 10.

Wat die toekenning van die registrasienommer betref verskil die bepalings van die Transvaalse Ordonnansie 21 van 1966, soos afgelei kan word uit die aanhaling van die inligtingsdokument. ¹⁾ Artikel 12 bepaal soos volg -

"Die Administrateur keur 'n stelsel bestaande uit 'n kombinasie van drie letters en drie syfers, tesame met die letter T om die Provinsie Transvaal aan te dui, wat vir die registrasie van motorvoertuie gebruik word (bekend te staan as 'n registrasienommer) goed en laat, by wyse wat hy dienstig ag aan elke motorvoertuig wat ingevolge die bepalings van hierdie hoofstuk geregistreer moet word, 'n registrasienommer toeken." ²⁾

Uit die voorgaande is dit duidelik dat die Transvaalse Administrasie met sy meer gesofistikeerde motorvoertuigregistrasiestelsel trag om gouer en makliker noodsaaklike en meer betroubare inligting van motorvoertuigeienaars en voertuie beskikbaar te kan stel. Die doelstelling van die motorvoertuigregistrasiestelsel in die Transvaal kom gevolglik ooreen met dié in die ander provinsies.

In die Verenigde State van Amerika word van verskeie registrasiestelsels gebruik gemaak wat klaarblyklik in 'n mindere of meerdere mate van dié in Suid-Afrika verskil. Anders as met die registrasiestelsels in Suid-Afrika waar die registrasiegeld redelik klein bedrae behels, skryf Joseph P. Grillo dat -

1) Provinsie van Transvaal: op.cit. p.2.

2) Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 12.

"... the states consider vehicle registration only as a necessary recordkeeping function that provides a good source of revenue to the state. To some extent the present standard reflects the states' viewpoint by its emphasis on entering and retrieving vehicle and owner data."¹⁾

Verder noem Grillo dat -

"Observations of state planning activities shows that the states continue to regard their motor vehicle registration program primarily in terms of the need to establish a record for the issuance of registration certificates and plates."²⁾

Wat die prosedures met die byhou van motorvoertuigregisters betref is daar blykbaar ook verskille soos uit die volgende aanhaling afgelei kan word:

"All states have administrative organizations, systems, procedures, budgets, and people but several examples can be cited to show differences in their effectiveness. One example is comparison of a state's ability to rapidly identify the vehicle and owner - which depends to some extent on whether a state has state-operated branch offices or licensed private agents. State branch offices employ skilled people and can justify the installation of telecommunication equipment, such as video terminals. These efficiency - producing advantages are

-
- 1) GRILLO, Joseph P., "Highway Safety Goals of Motor Vehicle Registration", Traffic Quarterly, July 1973, p.351.
 - 2) Ibid., p.351.

not normally available to private agents of the state. Another example is the difference between use of a manual or an automated system for processing data. With a high volume of forms and increased data on the vehicle and owner, a manual system is not capable of checking, sorting, and filing data in time for it to be useful." 1)

Dieselfde probleme wat die kleiner plaaslike owerhede as registrasie-owerhede in die Transvaal ondervind het, is in sommige state van Amerika ondervind. 2)

Uit die studie wat J.P. Grillo van die registrasiestelsels gemaak het, was sy bevinding dat die registrasie van motorvoertuie vir padveiligheid benut behoort te word. Die belangrikste metode hiervoor is om die voertuig so vinnig moontlik met sy eienaar te identifiseer. Grillo noem dat die padveiligheidsvoordele van die motorregistrasiestelsel reeds lank gelede in 'n hof in Michigan bewys is -

"It is not difficult to see that the registration and numbering of automobiles is intimately connected with their safe operation in the streets. In a city like Detroit many automobiles are precisely alike in external appearance. They are sometimes operated by persons whose faces are partially concealed and whose identity is uncertain. Those operators who are most reckless

1) Ibid., P.353.

2) Supra, p.32.

and indifferent - and those are the ones who endanger the safety of others - may violate this ordinance with impunity unless some method is adopted by which they or their automobiles may be identified. The provision in the ordinance for registration and numbering is such a method. It is reasonable to believe that, when he knows that the number displayed at the rear identifies his automobile, fear for discovery and punishment will lead the automobile's driver to observe the requirements of the ordinance." 1)

Soos uit die voorgaande afgelei kan word is die doelwit van die registrasie van motorvoertuie in die Amerikaanse state klaarblyklik ook die maklike identifisering van die motorvoertuigeienaar.

1.6.2 Bewys van eienaarskap van motorvoertuig

Die behoefte om die eienaarskap van 'n motorvoertuig te bewys ontstaan gewoonlik wanneer 'n motorvoertuig gesteel word. Indien die motor teruggevind word, kan deur middel van die registrasiesertifikaat of die motorvoertuigregister bewys word dat die motorvoertuig met die masjien- en onderstelnummer soos op die registrasiesertifikaat aangedui, aan die eienaar, ook daarop aangedui, behoort.

1) Ibid., p.355.

Dit gebeur ook soms dat 'n motorvoertuig verlate gevind word en sy eienaar dan opgespoor moet word om dit op te eis. Ordonnansie 21 van 1966 ¹⁾ maak wel voorsiening vir die verkoop van die motorvoertuig indien die eienaar nie opgespoor kan word nie.

Ten einde die bewys van eienaarskap te vergemaklik, is daar op die vorm, (Inkomste 1424) ²⁾ waarop aansoek vir motorvoertuigregistrasie gedoen word, voorsiening gemaak dat die eienaar sy identiteitsnommer moet invul. Die identiteitsnommer word derhalwe ook op die motorvoertuigregister en registrasiesertifikaat aangedui. In die Transvaal is dit 'n vereiste dat die motorvoertuigeienaar sy identiteitsnommer moet verstrek. ³⁾

In die Verenigde State van Amerika het 48 state oorgegaan tot 'n stelsel van uitreiking van 'n eiendomsbrief -

"All states register vehicles and owners and 48 states title vehicles... Only Maine and Alabama do not require titling." ⁴⁾

Die proses word verder soos volg beskryf:

"While most states have met the present national standard by installing sophisticated equipment, many problems remain. For example, is the vehicle, in fact, owned by the person described on the application? To answer

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 131.

2) Oranje-Vrystaat: Vorm vir aansoek om motorvoertuigregistrasie en/of kennisgewing van eienaarsverandering.

3) Supra, p.34.

4) GRILLO, Joseph P., op. cit., p.355.

this question, ownership must be established on a legal document such as a certificate of title - but if the system is to be effective other procedures are necessary. These include checking of the vehicle identification number, and return of the vehicle identification number, and registration plates, and title documents to the state when the vehicle is junked." 1)

Die ideale stelsel, wat deur die voornoemde skrywer in vooruitsig gestel is, sal nooit prakties en ekonomies toepasbaar wees nie weens die kontrolewerk daaraan verbonde in vergelyking met dit wat bereik gaan word.

1.6.3 Invordering van lisensiegeld

Alhoewel belasting op motorvoertuie in hoofstuk 2 behandel word, het die motorvoertuigregistrasiestelsel as hulpmiddel gedien om te voldoen aan die behoefte vir 'n invorderingstelsel van motorvoertuiglisensiegeld. Deur gebruik te maak van die motorvoertuigregisters wat vir die registrasie van motorvoertuie noodsaaklik was, kan die registrasie-owerhede die provinsiale administrasies behulpsaam wees met die jaarlikse lisensiëringsproses. Deur noterings van lisensiehernuwings op die registers te maak, kan later vasgestel word watter voertuie nog nie lisensieer is nie en die betrokke eienaars sodoende met behulp van die inligting op die registers aangemaak word. Die personeel in die kantore van die

1) Ibid., p.356.

registrasie-owerhede wat belas is met die motorvoertuig=registrasiestelsel, behartig ook die jaarlikse motorvoer=tuiglisensiëringstaak.

In die Oranje-Vrystaat strek die lisensiëringsjaar vanaf 1 Januarie tot 31 Desember, maar motorvoertuigeienaars word 'n grasieperiode vanaf Januarie tot 7 Maart van elke jaar toegelaat om hul lisensiegeld te betaal. Na verstryking van die grasieperiode word boete op die uitstaande lisensiegeld gehef vanaf 1 Januarie.¹⁾ Na die einde van Junie van die betrokke lisensiejaar verval die registrasie van die motor=voertuig waarvan die lisensie nog nie hernu is nie. Om die motor weer op die pad toegelaat te kry, moet die eienaar weer die hele registrasieproses deurgaang, soos bv. die motor vir padwaardigheid te laat toets. Die volle registrasiegeld, lisensiegeld en boete is dan ook betaalbaar.²⁾

In die provinsies van die Kaap, Natal en Transvaal is die lisensiëringsproses ook aan die motorvoertuigregistrasie=stelsel gekoppel. Die lisensie-invorderingsproses is egter in hierdie provinsies oor die hele jaar versprei. Sodra 'n motor alhier geregistreer word moet dit vir die volle jaar lisensieer word en strek die lisensiejaar van die motorvoer=tuig vanaf die eerste dag van die maand volgende op die maand waarin die motorvoertuig vir die eerste keer geregistreer is.

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 52.

2) Ibid., art. 51.

1.6.4 Versameling van statistiek

Soos reeds genoem ¹⁾ is dit nodig dat statistiek ingewin word ten einde voorsiening te maak vir die lewering van 'n verskeidenheid dienste, afhangende van die vermeerdering in die verskillende tipes voertuie. Aangesien 'n motorvoertuig geregistreer moet word alvorens dit op 'n openbare pad gebruik mag word, is die registrasieproses 'n ideale aksiepunt om noodsaaklike statistiek te versamel.

Die besonderhede wat deur die Departement van Statistiek verlang word is derhalwe as vrae op die aansoekvorm vir registrasie aangebring. Maandeliks word die statistiese besonderhede vanaf die aansoekvorms na enkodering deur middel van die rekenoutomaat op 'n magneetband saamgevat. Die magneetband met die geordende statistiek word op 'n maandelikse basis deur die Rekensentrum van die O.V.S. Provinsiale Administrasie aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatskundige Ontwikkeling en Beplanning gestuur, waar dit verder gesorteer en saamgevat word.²⁾

Met navrae is vasgestel dat die provinsiale administrasies van die Kaap, Natal en Transvaal min of meer dieselfde prosedure volg om statistiek oor motorvoertuie aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatskundige Ontwikkeling en Beplanning beskikbaar te stel.³⁾

1) Supra, p.20.

2) Ooreenkoms aangegaan tussen die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatskundige Ontwikkeling en Beplanning en die O.V.S. Provinsiale Administrasie. Magneetband deur die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatskundige Ontwikkeling en Beplanning beskikbaar gestel. Magneetband word maandeliks na verwerking teruggestuur.

3) Bevestig in Augustus 1980 deur mnr.H.H.Jonker, Hooforganisasie- en werkstudiebeampte van die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatskundige Ontwikkeling en Beplanning.

1.6.5 Bewys van padwaardigheid

Vir die bevordering van padveiligheid is dit wenslik dat alle motorvoertuie wat op die openbare paaie toegelaat word aan die vereistes vir veilige padgebruik moet voldoen.

Ingevolge die bepalings van Ordonnansie 21 van 1966 ¹⁾ is die bevoegdheid aan die Administrateur verleen om regulasies te maak. Die regulasies kan gemaak word om onder andere -

"(j) die getal, aard van en soort lampe, met inbegrip van weerkaatsers, wat 'n voertuig wat op 'n openbare pad gebruik word moet aanhê, die posisie waarin hulle moet wees...

(k) die getal en aard van die remme en om te verseker dat die remme, knaldempers en stuurinrigting doeltreffend en in behoorlike werkende toestand is..."

Die gereelde en behoorlike nagaan of toetsing van motorvoertuie op 'n regverdigde wyse is wenslik. 'n Metode om motorvoertuie op 'n gelykkansige basis te selekteer is egter blootgestel aan beskuldiging van bevoordeling of onregverdigde vervolging, selfs al word daar van meganiese hulpmiddels in die seleksieproses gebruik gemaak. 'n Verdere probleem wat waarskynlik met die moontlike metode van selektiewe aanwysing voorsien is, was dat die motorvoertuigeienaars nie op versoeke vir die toetsing van hul motorvoertuie sou reageer nie. Deur middel van die bepalings van Ordonnansie 18 van 1931 ²⁾ is egter voorsiening gemaak

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 165.

2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931), art. 2.

dat die motorvoertuigeienaar met sy aansoek om registrasie, 'n sertifikaat oor die geskiktheid van sy motorvoertuig vir gebruik op 'n openbare pad moet indien. Die huidige voor=skrifte soos uiteengesit in Ordonnansie 21 van 1966,¹⁾ bepaal dat 'n registrasie-owerheid nie 'n klaringsbewys vir 'n tweedehandse motorvoertuig wat geregistreer en gelisensieer word, mag uitreik tensy 'n sertifikaat voorgelê word dat sodanige voertuig padwaardig is nie. Aangesien 'n motor=voertuig nie sonder 'n geldige klaringsbewys op 'n openbare pad gebruik mag word nie, word die motorvoertuigeienaar verplig om sy motorvoertuig in 'n padwaardige toestand te bring alvorens hy die registrasieproses kan voltooi. Uit die voorgaande is dit duidelik dat die toetsing van motorvoertuie vir padwaar=digheid nie 'n doelstelling van die registrasieproses is nie, maar slegs dat die registrasieproses as 'n metode vir af=dringing van die vereiste van toetsing gebruik word.

In die provinsies van Natal en die Kaap is die bepalings be=treffende padwaardigheid van motorvoertuie woordeliks dieselfde as in die Oranje-Vrystaat en word die registrasieproses derhalwe op 'n soortgelyke wyse benut om motorvoertuie vir padwaardigheid te laat ondersoek.

Die Transvaalse Ordonnansie 21 van 1966²⁾ bepaal onder andere -

"'n Registrasie-owerheid reik nie 'n klaringsbewys soos in artikel 19(2) beoog, uit nie indien die betrokke motor=voertuig -

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 op. cit., subartikel 1 van art. 19.

2) Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), subartikel 1 van art. 29.

(b) 'n gebruikte voertuig is wat geregistreer en gelisensieer moet word omdat die eiendomsreg daarop verander het;

tensy daar aan sodanige registrasie-owerheid 'n sertifikaat voorgelê word dat sodanige voertuig padwaardig is (wat as 'n padwaardigheidsertifikaat bekend staan)."

Soos uit hierdie bepalings afgelei kan word, word die registrasieproses, net soos in die ander provinsies, benut ten einde te verseker dat alle gebruikte voertuie wat verkoop word, getoets word vir padwaardigheid en dat die voertuie dan slegs op die pad mag gaan nadat dit padwaardig bevind is.

In die Verenigde State van Amerika word ook probleme ondervind om toe te sien dat slegs padwaardige motorvoertuie op die openbare paaie gebruik word.

Grillo gee die volgende inligting -

"At the present time, the vehicle registration and inspection functions are performed seperately by most of the states. The problem is compounded by the fact that 19 states do not have periodic inspection programs and of these ten states do not have any inspection program at all. In these states lack of inspection is especially acute because of concern with the safe condition of certain vehicles such as all terrain

vehicles, minibikes and reconstructed vehicles. After these vehicles become registered, they can be operated on public highways and roads. ... two periodic motor vehicle inspection states (state waar inspeksies periodiek gedoen word) link inspection with registration. New York State staggers and coincides registration and inspection four times a year. The inspection station certifies an approved inspection on the back of the registration application. Delaware also has a similar program and is planning to register vehicles after they have been inspected at the state-owned inspection station."¹⁾

Soos hierbo afgelei kan word sien Grillo die koppeling van padwaardigheidsstoetsing met die registrasiesistelsel, soos dit tans in die Oranje-Vrystaat die geval is en skryf derhalwe soos volg:

"Registration, title and inspection data should be linked together as part of the state vehicle file structure. By doing this, a vehicle history is established in one file containing all relevant data about the vehicle."²⁾

1.6.6 Invordering en toewysing van registrasiegeld

Registrasiegeld op motorvoertuie is in die Oranje-Vrystaat reeds sedert 1913 ³⁾ R4,00 vir 'n motor en R2,00 vir 'n solo

1) GRILLO, Joseph P., op. cit., p.358.

2) Ibid. p.353.

3) Oranje-Vrystaat: Motorkarren Ordonnantie, 1913 (Ord. 3 van 1913), Bylae 2, deel I.

motorfiets (silinderinhoud bo 50 cc) en ingevolge die bepalinge van Wysigingsordonnansie 6 van 1981 ¹⁾ is dit vanaf 1 Januarie 1982 respektiewelik R6,00 en R4,00.

Indien dit die bedoeling was dat registrasiegeld as 'n bron van inkomste moes dien, is hierdie bron oor die jare nie werklik doelmatig benut nie, aangesien die administrasiekoste vir 'n motorvoertuig tans in alle waarskynlikheid meer as R6,00 sal beloop.

Volgens die bepalinge van artikel 163 van Ordonnansie 21 van 1966 ²⁾ betaal die Administrateur elke jaar negentig persent van die motorvoertuigregistrasiegeld wat gedurende 'n finansiële jaar vir motorvoertuie, waarvan die eienaars permanent binne die regsgebied van 'n plaaslike owerheid woon, ingevorder word aan sodanige plaaslike owerheid oor.

Aangesien die plaaslike owerhede geen moeite het en geen koste aangaan om hierdie geld in te vorder nie is hierdie inkomste, wat gedurende die finansiële jaar 1978/79 in die Oranje-Vrystaat ongeveer R240 000 ³⁾ beloop het, vir die groter plaaslike owerhede (die meeste motorvoertuie word uit die aard van die saak aldaar geregistreer) 'n welkome inkomstebron. Indien die plaaslike owerhede 'n direkte seggenskap oor die bepaling van die tarief gehad het, sou die registrasiegeld heelwaarskynlik meer gewees het.

-
- 1) Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1981 (Ord. 6 van 1981), Bylae 2, deel I.
 - 2) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 op cit., artikel 163.
 - 3) Oranje-Vrystaat: Begroting van Inkomste en Uitgawe vir die jaar wat op 31 Maart 1981 eindig, p.83.

Die registrasiegeld van motorvoertuie in die provinsies Natal en Kaap verskil van dié in die Oranje-Vrystaat.

In Natal is dit R8,00 en in die Kaapprovinsie R10,00. ¹⁾

Inagnemende dat hierdie heffing, volgens die huidige waarde van geld, heelwaarskynlik ook slegs vir die invorderingskoste voorsiening maak, word registrasiegeld klaarblyklik ook nie as 'n ontginbare inkomstebron in hierdie provinsies benut nie..

Ingevolge die bepalings van Ordonnansie 21 van 1966 ²⁾ van die laasgenoemde provinsiale administrasies, moet alle registrasiegeld in die provinsiale inkomstefondse gestort word. Geen gedeelte daarvan word, soos dit die geval in die Oranje-Vrystaat is, aan die plaaslike owerhede in Natal en die Kaapprovinsie oorbetaal nie.

Motorvoertuigregistrasiegeld betaalbaar in Transvaal is ook R4,00 vir 'n motorvoertuig, maar die verdeling en toewysing van die geld verskil. Die Transvaalse Ordonnansie 21 van 1966 ³⁾ bepaal onder andere dat alle registrasiegeld wat ontvang word, in die Provinsiale Inkomstefonds gestort moet word en 20 persent daarvan ten opsigte van persone wat binne die betrokke plaaslike owerheidsgebied woon en waarvan die motorvoertuie binne die gebied gehou word, aan die plaaslike owerheid terugbetaal word, (hier is dit nodig om te onthou

-
- 1) Natal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966
(Ord. 21 van 1966), Bylae 2.
Kaapprovinsie: Ordonnansie op Padverkeer, 1966
(Ord. 21 van 1966), Bylae 2.
 - 2) Ibid., artikels 163 van beide Ordonnansies.
 - 3) Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966
(Ord. 21 van 1966), art. 163.

dat die plaaslike owerhede as registrasie-owerhede optree) asook vyf persent van die registrasiegeld van ander motorvoertuie.

Weer eens wil dit voorkom asof registrasiegeld nie as 'n wesenlike inkomstebron beskou word nie. Die bepaling dat die plaaslike owerhede so 'n klein deel van die reeds betreklike minimale bedrag mag terugkry, val moeilik om te begryp.

Indien die registrasiegeld soos hef en toegewys in die onderskeie provinsies, ontleed word, wil dit voorkom asof die nodige aanpassings by die veranderde waarde van die geld selde gedoen is. Verder wil dit ook voorkom asof die provinsiale administrasies en plaaslike owerhede die inkomste wat moontlik daaruit verkry kan word, nie as 'n wesenlike inkomstebron gesien het nie.

1.7 'n Ander moontlike metode van registrasie van motorvoertuie

Tydens die 1970 konferensie vir beheerbeamptes (werkstudie) het die Vrystaatse Werkstudiespan 'n geskrif voorgelê vir bespreking. In die geskrif is melding gemaak van die omvattende taak wat dit behels om 'n motorvoertuigregister volledig en korrek by te hou en dat dit in 'n land met 'n tekort aan geskoolde mannekrag, nie bekostig kan word nie.

In die geskrif is soos volg voorgestel -

"Met die instelling van die Sentrale Bevolkingsregister (lebensboek) kan die identifikasieprobleme wat motorvoertuie betref, maklik uitgeskakel word deur slegs 'n motorregistrasienommer of -kode aan elke lid van die bevolking toe te ken, en die bevolking deur wetgewing te verplig om dit as identifikasiekode aan sy voertuig of voertuie aan te bring. Hierdie nommer of kode word dan nie saam met die voertuig verkoop nie maar word na sy nuwe voertuig oorgedra."

Voorts is voorgestel dat die identifikasiekode uit hoogstens vyf of ses karakters moet bestaan en dat indien daar van alfakarakters gebruik gemaak word, daar met 'n vyf alfakarakterkode aan bykans twaalf miljoen persone unieke registrasiekodes toegeken kan word. Ter inligting kan genoem word dat die Transvaalse Administrasie wel tans van 'n alfakarakterkode, op dieselfde wyse as hierbo voorgestel, gebruik maak, maar die registrasienommer aan die voertuig toeken.

Vir doeleindes van padwaardigheidstoetse is in die geskrif ook voorgestel dat registrasiekodes deur middel van 'n rekenoutomaat gelykkansig getrek word en met behulp van die adresse in die bevolkingsregister, kennisgewings aan die eienaars gestuur word om hul motors vir padwaardigheid te laat toets. Hierdie reëling sou voorkóm dat 'n motor wat nuut gekoop is en vir die hele lewensduur van die motor, indien die eienaar dit nie sou verkoop nie, moontlik nooit vir padwaardigheid getoets word nie. Selfs al is die motor werklik in 'n onpadwaardige toe-

stand. Daar is ook voorgestel dat eienaars wat 'n motor aanskaf, statistiese inligting aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatskundige Ontwikkeling en Beplanning moet stuur waarna die Departement 'n erkenning van ontvangs terugstuur wat op die voertuig as bewys van erkenning aangebring moes word.

1.8 Voorgestelde metode van registrasie van motorvoertuie

Die oogmerk van 'n voertuigregistrasiestelsel is die identifikasie van die voertuig met sy wettige eienaar of bestuurder. Identifikasie is nodig omdat die eienaar of bestuurder 'n oortreding met sy motorvoertuig kan begaan wat soms ernstige gevolge kan hê. Wanneer 'n persoon 'n oortreding met byvoorbeeld 'n mes of hamer begaan sal die ooggetuies gewoonlik probeer om die oortreder aan sy gelaatstrekke, kleredrag of houding te eien wanneer hy later gevang en tot verantwoording geroep word. Die voor genoemde soort "instrumente" is soms te klein of een van duisende soortgelykes om as uitkenningsidentifikasie te dien. Wanneer 'n persoon met behulp van 'n motorvoertuig 'n oortreding begaan kan die motor as identifikasie dien, aangesien dit 'n groot "instrument" is en die bestuurder nie te alle tye so goed binne die motor waargeneem kan word nie. Die motorvoertuigbevolking het in die afgelope aantal jare só toegeneem dat daar in een stad honderde voertuie is wat op die oog af identies voorkom en identifisering sodoende bykans onmoontlik maak.

'n Ideale metode om 'n motorvoertuig te identifiseer sou wees om die naam van die eienaar of bestuurder op 'n naam=plaat (nommerplaat) aan die voertuig te heg. Ongelukkig kan daar honderde Koos van der Merwes wees en ook verskeie persone met besondere lang name of vanne wat die idee nie so prakties toepasbaar maak nie. 'n Verdere leemte van so 'n identifikasiestelsel is dat die adres van die betrokke Koos van der Merwe volledigheidshalwe ook aan die motor geheg sal moet word, en as dit wel daaraan geheg word, nie vinnig gelees of maklik onthou sal kan word nie.

'n Tweede alternatief sou wees om die identiteitsnommer van die motorvoertuigeienaar of -bestuurder op die nommerplaat van die voertuig aan te bring. Deur middel van die identiteitsnommer kan die naam en adres van die motorvoertuigeienaar by die Departement van Binnelandse Aangeleenthede verkry word. Daar is egter twee leemtes aan hierdie alternatief verbonde. Ten eerste bestaan die identiteitsnommer uit dertien syfers wat moeilik memoriseerbaar is en ten tweede bevat die identiteitsnommer inligting wat as vertroulik beskou word. Die ideale alternatief is derhalwe om so 'n kort moontlike unieke kode eie aan die eienaar of motorbestuurder (indien die motor 'n maatskappymotor is) te verkry en dit as registrasienommer aan die motorvoertuig te heg.

1.8.1 Opspoor van motorvoertuigeienaar

Soos hierbo gemeld, sal dit ideaal wees indien elke motorvoertuigeienaar 'n unieke verwysingskode kon hê wat hy/sy aan sy/haar motor as registrasiekode (identifiseringskode) kan heg en hy/sy sodoende deur hierdie kode met sy/haar

motor geïdentifiseer kan word. Deur slegs vyf alfakodes soos byvoorbeeld ABRAK OF BABAS te gebruik kan aan bykans 12 miljoen persone unieke kodes toegeken word. Deur die byvoeging van 'n sesde syferkode kan die aantal unieke kodes tienvoudig vermeerder word en sodoende sal daar aan elke inwoner van die land, 'n unieke registrasiekode beskikbaar gestel kan word. Die kode sal mettertyd so eie aan elke persoon wees as sy naam. Daar sal ook nie twee persone met dieselfde kode wees nie.

Weens die beperkte aantal karakters waaruit die kode bestaan, sal dit maklik memoriseer kan word. Hierdie wete sal tot gevolg hê dat die bestuurder twee keer sal dink alvorens hy 'n oortreding begaan, veral as hy weet dat sy kode aan sy motorvoertuig geheg is.¹⁾

Net soos tans, sal motorvoertuigeienaars of motorbestuurders steeds vals registrasienommers (kode) aan hul motorvoertuie kan heg, maar waar die korrektheid van die registrasienommer tans slegs deur die polisie of provinsiale inspekteurs gekontroleer kan word, deur dit met registrasiedokumente of besonderhede in die motorvoertuigregister te vergelyk, sal die identiteitsdokument as volledige verwysingsdokument benut kan word. Verder sal die korrektheid en egtheid van die registrasiekode op elke motorvoertuig ook deur die naasbestaandes en kennisse gekontroleer kan word. Met die huidige stelsels waar elke voertuig 'n eie registrasienommer het gebeur dit dat selfs voordat die eienaar sy motorregistrasie=

1) Supra, p. 38.

nommer memoriseer het, hy 'n ander motor met 'n ander registrasienommer aanskaf waarvan die registrasieletters en nommer soms tot uit agt karakters kan bestaan.

Net soos met die huidige stelsel sal dit kan gebeur dat 'n persoon met 'n motorvoertuig ry wat nie op sy naam geregistreer of sy eiendom is nie, maar die eiendom van 'n familielid, 'n maatskappy of vennootskap is. In hierdie gevalle kan die motorvoertuig, indien dit permanent aan die bestuurder toegewys is, die registrasiekode van die motorbestuurder dra. Indien dit 'n firma- of staatsvoertuig is, behoort die registrasiekode van die verantwoordelike beampte aan die voertuig geheg te word en moet hy homself tevrede stel dat die persoon aan wie die motorvoertuig oorhandig word, verantwoordelik sal optree met die gebruik daarvan. Motorvoertuie sal egter steeds gesteel en vir onwettige doeleindes aangewend kan word. 'n Persoon wat 'n motor bestuur terwyl hy daarvan bewus is dat sy registrasiekode of dié van 'n naasbestaande of werkgewer daarop verskyn, mag moontlik met meer oordeel optree.

Alhoewel die dra van die identiteitsboekies vir so 'n verskeidenheid doeleindes benut kan word, wil dit voorkom of verskeie persone nog nie die goeie gewoonte aangeleer het om dit gereeld by hulle te dra nie. Die Poskantoor sowel as banke en bougenootskappe vereis reeds dat die identiteitsdokument voorgelê word alvorens spaargeld uit 'n spaarrekening

onttrek mag word. Verder is die motorbestuurderslisensie van elke persoon wat oor een beskik, daarin geplak en kan hy tydens 'n navraag dit onmiddellik toon indien hy die dokument byderhand het. Die kontrolering van bestuurderslisensies sowel as die voorgestelde registrasiekodes op 'n gereelde basis, kan tot gevolg hê dat motorbestuurders meer geneig sal wees om hul identiteitsdokumente by hulle te dra, ten einde latere moeite te voorkom.

'n Belangrike rede waarom die identiteitsboek tans nie die erkenning geniet wat dit verdien nie, is waarskynlik die min kere wat dit van die publiek vereis word om dit vir een of ander doel te toon. Indien die motorvoertuigregistrasiekode ook in die identiteitsdokument opgeneem kan word, sal dit meer dikwels getoon moet word en sodoende kan dit tot gevolg hê dat die bevolkingsregister ook beter op datum gehou word, aangesien die korrektheid van die woonadres meer dikwels gekontroleer sal word.

Die Vrystaatse motorvoertuigregistrasienommerstelsel wat uitgawes vir die publiek en administratief/klerklike werk vir die personeel van die Provinsiale Administrasie en registrasie-owerhede tot gevolg het, te wete, om 'n motorregistrasienommer, wat sentimentele waarde mag hê, te behou, sal natuurlik verval.

Die voorstel van die unieke registrasiekode is uiteraard ideaal vir nasionale benutting, maar selfs indien slegs die Oranje-Vrystaatse Provinsiale Administrasie daarvan gebruik maak, regverdig dit reeds so 'n kode. Die ander provinsies

sal mettertyd moontlik ook die waarde daarvan insien en daartoe oorskakel.

1.8.2 Bewys van eienaarskap

'n Motorvoertuig is soms 'n waardevolle besitting wat dikwels weens sy hoë nutswaarde, gesteel word en derhalwe vereis dit dat die polisie baie tyd en mannekrag bestee om gesteelde voertuie terug te vind. Aangesien die motorvoertuig egter 'n gebruiksitem is, verloor dit relatief vinnig sy waarde, sodat selfs 'n weeldemotor na ongeveer tien jaar nie meer 'n hoë verkoopswaarde het nie. 'n Verdere aspek wat in ag geneem moet word, is dat motorvoertuie gesogte handelsitems is en dikwels van eienaar verander, en later selfs afgetakel word sodat die onderdele verkoop kan word. Aangesien motorvoertuie soms in swak padtoestande of deur onverskillige motorbestuurders gebruik word, word 'n groot persentasie weens ongelukke of selfs hoë slytasie, gesloop. Die byhou van 'n gesofistikeerde motorvoertuigregister is derhalwe vir die gemiddelde motor vir 'n beperkte tyd noodsaaklik terwyl dit ook deurlopende regstellings en aanpassings vereis om volledig en korrek in stand te hou.

Indien die vordering van lisensiegeld nie aan die motorvoertuigregister gekoppel was nie, is dit te betwyfel of die register sonder 'n vyfjaarlikse volledige hersiening betroubaar sal bly. Die algemene publiek sal die registrasieowerhede slegs nader wanneer 'n motor geregistreer moet word en daarna selde. Dit sal tot gevolg hê dat -

- (a) 'n groot persentasie woonadresse verkeerd is;
- (b) 'n groot persentasie geregistreerde motors na ander plekke verhuis het, terwyl dit nog in die register voorkom;
- (c) verskeie motors reeds afgeskryf is, maar steeds in die register verskyn; en
- (d) die lae benuttingswaarde van die register die moeite aan die noukeurige instandhouding daarvan nie regverdig nie.

Die metode van lisensie- (belasting) invordering wat voorgestel word,¹⁾ sal die motorvoertuigregister oorbodig maak. Die afskaffing van die motorvoertuigregister sal 'n groot aantal manure sowel as rekenaartyd en drukwerk uitskakel, wat die provinsiale owerheid van die Oranje-Vrystaat, sowel as die Departement van Finansies en die Departement van Justisie etlike duisende rande sal bespaar. Die uitskakeling van die huidige motorvoertuigregistrasiestelsel sal egter ook aspekte soos -

- (i) die beheer oor die ordelike koop en verkoop van motorvoertuie;
 - (ii) die invordering van motorvoertuigregistrasiegels;
 - (iii) die versameling van statistiek vir die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning; en
 - (iv) die toetsing van motorvoertuie vir padwaardigheid, beïnvloed of laat verval.
-

1) Infra, p.108.

Aangesien elk van die laasgenoemde aspekte belangrik is, word dit in dieselfde volgorde in die eersvolgende paragrawe behandel.

1.8.3 Beheer oor die koop en verkoop van motorvoertuie

Die koop en verkoop van gesteelde motorvoertuie moet ten alle koste verhoed word en derhalwe is dit noodsaaklik dat 'n stelsel waar die bewys van eienaarskap moontlik moet wees, moet bestaan. 'n Stelsel wat aan hierdie vereiste sal voldoen is die volgende:

Wanneer 'n persoon of instansie 'n motor wil koop moet hy of sy verteenwoordiger en die verkoper of sy verteenwoordiger na 'n owerheidskantoor gaan waar die volgende prosedure gevolg word:

- (a) die verkoper handig die registrasiesertifikaat en klaringsbewys van die motorvoertuig in;
- (b) die koper en verkoper lê die identiteitsdokumente voor;
- (c) die beampte in die kantoor vul 'n nuwe registrasiesertifikaat in drievoud sowel as 'n klaringsbewys in;
- (d) na die betaling van die vereiste registrasiegeld, oorhandig die beampte een kopie van die registrasiesertifikaat en die klaringsbewys aan die koper (nuwe eienaar);
- (e) stuur een kopie van die registrasiesertifikaat aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning. (Die registrasiesertifikaat moet so ontwerp wees dat dit alle noodsaaklike statistiese inligting bevat); en

(f) die derde kopie van die registrasiesertifikaat word saam met die ou registrasiesertifikaat en klaringsbewys in transaksiedatumvolgorde in die kantore van die registrasie-owerheid bewaar, vir moontlike latere uitreiking van duplikaatdokumente.

Geen motorvoertuig mag sonder 'n klaringsbewys, waarop die fabriek, masjiennommer, onderstelnummer en registrasiekode ingevul is, op die pad geneem word nie. Geen motorvoertuig mag ook van eienaar verwissel sonder dat die ou registrasiesertifikaat en klaringsbewys ingehandig is nie. Indien die registrasiesertifikaat en/of klaringsbewys verlore gegaan het, kan die eienaar wel duplikate teen betaling ontvang, maar dan moet die inligting vanaf die kopie in die betrokke registrasie-owerheidskantoor verkry en met die betrokke motorvoertuig kontroleer word.

1.8.4 Invordering van motorvoertuigregistrasiegeld

Waar die afskaffing van die bestaande stelsel tot gevolg sal hê dat die huidige registrasiegeld nie meer ingevorder word nie en die negentig persent daarvan ¹⁾ nie meer aan die betrokke plaaslike owerhede in die Oranje-Vrystaat oorbetaal kan word nie, word voorgestel dat die plaaslike owerhede in die Oranje-Vrystaat as die registrasie-owerhede vir die voorgestelde stelsel optree. Vir doeleindes van eenvormigheid van vorms (wat normaalweg die prosedure bepaal) moet die skryfbehoeftes vir die voorgestelde stelsel steeds deur die

1) Supra, p.46.

Provinsiale Administrasie beheer en gedruk word. Die plaaslike owerhede moet dan die vorms vanaf die Provinsiale Administrasie aanvra of koop.

1.8.5 Versameling van inligting vir die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning

Alhoewel statistiek volgens die huidige motorregistrasieproses reeds in 'n verwerkte vorm aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning versend word, vereis dit nogtans dat die data op magneetband vasgelê en deur die rekenoutomaat sorteer en op 'n magneetband vir die genoemde Departement oorgeplaas word, waar dit weer eens deur die rekenaar van daardie Departement verwerk moet word. Indien die bron-dokumente aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van genoemde Departement versend kan word, kan die datavasleggingseksie van die voornoemde Tak Sentrale Statistiekdiens, die tersaaklike inligting encodeer, en deur die rekenoutomaat sorteer en tabuleer word.

1.8.6 Toetsing van motorvoertuie vir padwaardigheid

Die huidige stelsel van padwaardigheidstoetsing, het soos in vorige paragrawe uiteengesit,¹⁾ groot leemtes. Die stelsel is nie slegs oneffektief nie, maar is ook onregverdig. Slegs gebruikte motors wat van eienaar verwissel word deeglik vir

1) Supra, p.43.

padwaardigheid getoets, terwyl voertuie wat nie van eienaar verwissel nie en hoofsaaklik in stedelike gebiede gebruik word, selde of ooit aan 'n toetsing onderwerp word.

'n Meer effektiewe en regverdige stelsel sou wees om motors op 'n gelykkansige basis vir padwaardigheid te toets. Dit kan bewerkstellig word deur ondersoekbeamptes met verskuifbare toerusting langs verskillende paaie te laat optree.

Die ondersoekbeamptes keer dan 'n motor of motors, afhangende van die getal ondersoekbeamptes, voor en gaan dit deur vir padwaardigheid. Sodra die motor getoets is word 'n volgende motor voorgekeer. Op hierdie wyse het elke motor wat van 'n pad gebruik maak, 'n kans om getoets te word en namate dit meer gereeld op die pad gebruik word, word sy kanse om getoets te word, groter. Toetssentrums moet om vanselfsprekende redes nie vir lang periodes op dieselfde pad opgestel word nie. Ten einde te voorkom dat 'n motor nie twee keer in byvoorbeeld een week getoets word nie, kan van gekleurde toetsplakkers gebruik gemaak word, wat slegs vir 'n bepaalde periode geldig moet wees.

1.8.7 Opsporing van gesteelde motorvoertuie

Die bewys van die eienaarskap van 'n motorvoertuig is noodsaaklik met die opsporing van 'n gesteelde motorvoertuig en derhalwe vereis dit meer toeligting. Soos reeds gestel,¹⁾ is 'n motorvoertuig 'n waardevolle en gesogte artikel wat weens sy beweegbaarheid, maklik gesteel kan word.

1) Supra, p.56.

Wanneer 'n motorvoertuig gesteel word, gaan sy eienaar na die naaste polisiestasie en meld die diefstal aan. Hy gee volledige besonderhede van die voertuig, soos byvoorbeeld die fabrikaat, kleur, jaar van vervaardiging, die masjien=nommer, onderstelnummer en waar die motor gestaan het voordat dit gesteel is, asook of dit gesluit of oop was. Indien die eienaar nie oor die masjien- of onderstelnummer beskik nie omdat hy die registrasiedokumente verlê het, kan hy 'n duplikaat registrasiesertifikaat by die betrokke registrasie=owerheid teen 'n nominale bedrag bekom.

Die polisie plaas deur middel van 'n terminaleindpunt die inligting op 'n rekenoutomaat wat dit met die reeds gestoorde besonderhede van opgespoorde motorvoertuie kontroleer. Indien die gesteelde motorvoertuig nog nie opgespoor is nie, stoor die rekenoutomaat die inligting vir vergelyking met gegewens wat gereeld van verlate of moontlik gesteelde motor=voertuie vanaf die verskeie polisiestasies dwarsoor die Republiek ontvang word. Vir die opsporing van 'n motor=voertuig is die unieke eienskappe, soos die registrasie=nommer, masjien- en onderstelnummer belangrik.

'n Gesteelde motorvoertuig is slegs vir sy nuwe besitter van waarde indien hy dit kan gebruik of verkoop. Die voorgestelde stelsel soos hierbo ¹⁾ beskryf, maak dit vir die onregmatige eienaar onmoontlik om die voertuig te verkoop, sonder die korrekte registrasiesertifikaat en identiteits=dokument van die regte eienaar of gemagtigde bestuurder.

1) Supra, p.58.

Ten einde te verhoed dat hy die motorvoertuig gebruik, is dit nodig dat motorvoertuie so dikwels moontlik op die paaie voorgekeer en alle tersaaklike inligting gekontroleer word. Hierdie metode is nie slegs onbegonne nie, maar dit sal ook weerstand by die algemene publiek laat ontstaan. Periodieke padblokkades is derhalwe meer wenslik, maar dan moet die kontrole effektief wees sonder om die motoriste te ont= rief. Dit wil sê, alle kontrolemaatreëls moet toegepas word sonder dat die motorris vir 'n periode van langer as ongeveer tien minute vertraag word. In hierdie beperkte tydperk moet onder andere die volgende kontrolemaatreëls toe= gepas word:

- (a) nagaan of die motorvoertuig in 'n redelike padwaardige toestand is, waartydens die masjiennommer, onderstel= nommer en registrasienommer afgeskryf word;
- (b) kontroleer of die motorbestuurder 'n bestuurderslisensie het en of die registrasiekodes op die voertuig met dié in die identiteitsdokument ooreenstem. (Laasgenoemde sal nie altyd moontlik wees nie, omrede die bestuurder nie altyd die eienaar mag wees nie); en
- (c) kontroleer of die motor nie 'n gesteelde motor is nie. (Sien verduideliking hieronder asseblief)

Die ondersoekbeamptes kan oor lyste van eienaarskodes, masjien- en onderstelnommers van gesteelde motorvoertuie beskik, maar die lyste sal slegs besonderhede bevat van gesteelde motorvoertuie waarvan die inligting beskikbaar was ten tye van die opstel daarvan en gevolglik sal so 'n werkmetode slegs 'n beperkte waarde hê. 'n Verdere nadeel

van die nagaan van die lys is dat dit 'n tydwrowende proses kan wees en daarby stel die vergelyking van syfers hoë eise aan die konsentrasievermoë van die ondersoeker.

Die tegnologiese ontwikkeling het egter reeds 'n oplossing vir die laasgenoemde probleme. Deur 'n rekenoutomaatterminal aan die ondersoekbeamptes beskikbaar te stel, kan die motorvoertuigbesonderhede ingesleutel word en sal die sentrale rekenoutomaat binne enkele sekondes effektief en sonder om foute te maak, kontroleer of die besonderhede met dié van 'n gesteelde motorvoertuig ooreenkom.

Alhoewel die Suid-Afrikaanse Polisie reeds van elektroniese dataverwerkingsmetodes en 'n gesofistikeerde radionetwerk gebruik maak om gesteelde motorvoertuie op te spoor, maak hulle nie van die prosedure soos hierbo uiteengesit gebruik nie.¹⁾

Die polisie sowel as die provinsiale inspekteurs keer periodiek motorvoertuie vir toetsing of beheermaatreëls voor, maar werklik effektiewe opsporingsprosedures van gesteelde voertuie sal nie sonder gesofistikeerde toerusting soos 'n rekenoutomaat-eindpuntterminal gedoen kan word nie.

1.9 Samevatting

Sedert die begin van hierdie eeu het die motorvoertuig begin, om die lewensomstandighede van die inwoners van die Oranje-Vrystaat te beïnvloed. Eise is gevolglik aan die Provinsiale Overheid begin stel om maatreëls te tref om die ordelike benutting van motorvoertuie te bewerkstellig.

1) Inligting verstrek deur Adjudant Offisier P. van Zyl van die S.A.P., September 1980.

Die eerste owerheidsmaatreëls in die Oranje-Vrystaat is in Wet 19 van 1899 ¹⁾ vervat. Laasgenoemde maatreëls was onder andere daarop ingestel om die eienaar met sy voertuig te identifiseer deur die eienaar te verplig om sy naam en woonadres op sy voertuig aan te bring.

In 1913 is 'n Ordonnansie ²⁾ deur die Oranje-Vrystaatse owerheid aangeneem wat die motorvoertuigeienaar verplig om sy motor te registreer. Hierna is ordonnansies betreffende motorvoertuie bykans jaarliks aangeneem om die beheer oor die motorvoertuig en sy eienaar so goed moontlik uit te oefen.

Die ordonnansies betreffende motorvoertuie en padverkeer het ook met die jare steeds meer omvattend en ingewikkeld geraak ten einde vir alle nodige beheermaatreëls voorsiening te maak.

'n Noodsaaklike integrale deel van die owerheidsreëlins was die aanstelling van registrasie-owerhede wat motorvoertuigregisters moes byhou. Hierdie registers het besonderhede van die voertuie en hul eienaars bevat, terwyl dit ook benut is om rekord te hou van lisensiegeld wat op 'n jaarlikse grondslag deur die motorvoertuigeienaar vir elke motorvoertuig wat hy besit het, moes betaal.

Met die vermeerdering van die motorvoertuie in die Oranje-Vrystaat het die byhou van die motorvoertuigregisters 'n al moeiliker taak geword en is daar besluit om dit met behulp

1) Statute Law of the Orange River Colony, (Law No.19, 1899), Amending and Supplementing Law No. 9, 1892.

2) Oranje-Vrystaat: Motorkarren Ordonnantie, 1913 (Ord. 3 van 1913), Lang titel.

van 'n rekenoutomaat op 'n gesentraliseerde grondslag te doen. Die steeds groter wordende motorgetalle en daarmee gepaardgaande motorongelukke, het 'n behoefte geskep om motorvoertuie vir padwaardigheid te laat toets. Die motorregistrasieproses is derhalwe ook benut om die padwaardigheidstoetse af te dwing. Alhoewel die motorvoertuig wel sonder bewys van padwaardigheid geregistreer kan word, word die klaringsbewys slegs uitgereik (oorhandig) indien 'n padwaardigheidsertifikaat voorgelê word. Sonder die klaringsbewys mag die motorvoertuig nie op 'n openbare pad gebruik word nie.

Gegewens van die getalle en soorte motorvoertuie asook van die gebruikers daarvan is nodig vir die beplanning van paaie en dienste. Statistiek moet derhalwe op die mees betroubare en effektiewe metode verkry word. Die verpligte registrasie van motorvoertuie het dit ook moontlik gemaak om terselfdertyd statistiek te versamel. Die huidige motorvoertuigregistrasiesisteme van die Oranje-Vrystaat dui daarop dat hoofsaaklik getrag word om aan die volgende behoeftes te voldoen:

- (a) 'n stelsel om die eienaar van 'n motorvoertuig te bepaal vir moontlike opsporing;
- (b) om die eienaarskap van 'n motorvoertuig te bewys;
- (c) om motorvoertuigbelasting (lisensiegeld) in te vorder;
- (d) om statistiek van motorvoertuie en hul eienaars te verkry;
- (e) om padwaardigheid van motorvoertuie te bewerkstelling; en
- (f) om registrasiegeld in te vorder.

Die ontleding van die motorvoertuig- en padverkeerordenansies van die ander provinsiale administrasies sowel as publikasies oor motorvoertuigregistrasiebehoeftes in die Verenigde State van Amerika, dui duidelik daarop dat die bogenoemde behoeftes algemeen is. Die betrokke owerhede het derhalwe hul onderskeie maatreëls getref met die doelstelling om aan die genoemde behoeftes te voldoen. Waar die maatreëls wel verskil, raak dit slegs die metodes wat gevolg moet word om die behoeftes te bevredig. Die gevolgtrekking waartoe gekom kan word is dat die behoefte na die motorvoertuigregistrasieproses kort na die ontwikkeling van die motorvoertuig ontstaan het. Die doel daarvan was om 'n rekord van die motorvoertuie en hul eienaars by te hou sodat voertuigeienaars wat oortredings begaan het, opgespoor kan word en/of bewys van eienaarskap moontlik te maak. Die vermeerdering van die motorvoertuie het die volledige en korrekte byhou van hierdie motorvoertuigregisters 'n al groter en moeiliker taak gemaak sodat dit tans gesofistikeerde arbeidsintensiewe en duur stelsels is wat moeilik aan die vereistes kan voldoen.

Waar die genoemde behoeftes steeds wesenlik is, behoort daar ernstige pogings aangewend te word om deur middel van 'n minder ingewikkelde en goedkoper stelsel beter aan die vereistes te voldoen.

Vir doeleindes van die ontwikkeling van 'n alternatiewe stelsel is dit nodig om die genoemde behoeftes te ontleed en alternatiewe prosedures te oorweeg wat die behoeftes sal bevredig.

Die voorgestelde registrasiestelsel kom in kort daarop neer dat -

- (i) elke persoon 'n motorvoertuigregistrasiekode, bestaande uit vyf alfakarakters, saam met sy identiteitsdokument ontvang wat hy aan al sy motorvoertuie as registrasienommer moet heg;
- (ii) motorvoertuigeienaars hul motorvoertuie vir bewys van eienaarskap by kantore van die plaaslike owerheid, in wie se gebied die eienaar woon, moet registreer en registrasiegeld betaal. (Hierdie sal hoofsaaklik slegs geskied wanneer 'n persoon 'n motor koop);
- (iii) afskrifte van registrasiedokumente vir doeleindes van versameling van inligting deur die registrasieowerhede aan die Tak Sentrale Statistiekdiens van die Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning versend moet word;
- (iv) motorvoertuie vir padwaardigheid op 'n gelykkansige basis op die paaie voorgekeer en deur ondersoekbeamptes getoets word;
- (v) die polisie ook deur middel van padblokkades en die gebruik van meer gesofistikeerde toerusting gesteelde motorvoertuie opspoor; en
- (vi) motorvoertuigbelasting (-lisensiegeld) in die vorm van 'n heffing op brandstof gevorder word. Laasgenoemde voorstel behels 'n meer volledige ontleding en word daarom afsonderlik in hoofstuk 2 behandel.

HOOFSTUK 2

LISENSIËRING VAN MOTORVOERTUIE

Dit is algemene praktyk dat 'n persoon vir 'n diens wat hy ontvang moet betaal, ongeag of die diens deur 'n openbare owerheid of 'n private onderneming gelewer word. Om voornemde rede is dit logies dat die padgebruiker ook op een of ander wyse vir die gebruik van 'n pad of brug moet betaal.

Tydens die vorige en selfs aan die begin van die huidige eeu, is hoofsaaklik gebruik gemaak van voertuie wat deur diere getrek is. Inagnemende dat die bevolkingsgetalle ook kleiner was as tans, was die behoefte na goeie paaie en brûe klaarblyklik nie groot nie. Met die toename in die bevolkingsgetalle en die vermeerdering in die aantal motorvoertuie, sowel as die verbetering van die binnebrandmasjien, het die behoeftes aan meer en beter padstelsels groter geword. Om meer en beter paaie te bou is uiteraard 'n duur proses.

2.1 Ontwikkeling van die motorvoertuiglisensiëringstelsel in die Oranje-Vrystaat

Die eerste wetgewing in die Oranje-Vrystaat in verband met geld wat vir die gebruik van paaie of brûe gevorder moes word, word gevind in Wet 12 van 1892.¹⁾ Artikel 29 van genoemde Wet het onder andere bepaal dat -

"... van af den dag dat eene brug in dit hoofstuk bedoeld voor het publiek verkeer is opengesteld wordt tolgeld gevorderd volgens tarief door den Volksraad vast te stellen, van eenig persoon die binnen eenen afstand

1) Wetboek van den Oranje-Vrijstaat, 1892
(Wet 12 van 1892), art. 29.

van ses mijlen aan weerskanten der brug de rivier doorgaat en is niemand gerechtigd een pont of schuit binnen gemelden afstand te bezigen."

Weerskante van die brug moes 'n bord opgerig word waarop die tarief aangebring moes word. 'n Verskeidenheid van tariewe - 20 tariewe vanaf 10 sjielings (R1.00) vir 'n vol bokwa tot 2 pennies (2 sent) vir een "stuk" grootvee was bepaal. Verskillende tariewe het vir verskillende brue gegeld. Pont= gelde is min of meer op dieselfde basis gehef, maar die tariewe was oor die algemeen hoër bv. £1.0.0 (R2,00) vir 'n vol bokwa en grootvee 6 pennies (5 sent) stuk.

'n Interessante bepaling van hierdie Wet was dat -

"De zes mijlen aan weerskanten eener brug bedoeld in artikel 1, Hoofstuk LXXXII zullen niet van toepassing zijn op personen die naar de kerk gaan of gedagvaard zijn ten dienste van het Gouvernement of geroepen tot wapenschouwing..." 1)

Reeds op daardie stadium is daar vir sekere aangeleenthede uitsonderings gemaak, sonder om die probleme wat dit vir die administrasie daaraan verbonde sou inhou, ten volle in ag te neem.

Die eerste belasting op voertuie wat in die Provinsie van die Oranje-Vrystaat gehef is, is gedoen ingevolge die bepalinge van Ordonnansie 4 van 1916.²⁾ Volgens die woord=

1) Wetboek van den Oranje-Vrystaat, 1892
(Wet 12 van 1892), art. 29.

2) Orange Free State: The Wheel Tax Ordinance, 1916
(Ord. 4 of 1916).

bepaling van die voornoemde Ordonnansie is 'n voertuig soos volg omskryf:

"... shall mean and include any motor car, motor bicycle, sidecar or any other contrivance running on wheels, which is mechanically propelled or adapted or fitted to be drawn by one or more animals, and used for the conveyance of persons, goods or merchandise."

Ingevolge artikel 3 van voornoemde Ordonnansie sou die belasting vir die jaar eindigende 31 Maart 1917 gehef word op alle voertuie behalwe 'n fiets, teen 'n tarief van vyf sjielings (50 sent) per wiel en op 'n fiets teen 'n tarief van een sjieling en ses pennies (15 sent) per wiel. Op betaling van die wielbelasting sou die eienaar 'n genommerde metaal kenteken ontvang wat hy aan die voertuig moes heg op 'n wyse soos deur 'n regulasie voorgeskryf sou word. Aangesien die voertuie destyds hoofsaaklik ysterwiele gehad het, het die wiele van die voertuie die meeste skade aan die paaie aangerig. 'n Belasting op die aantal wiele van 'n voertuig was derhalwe 'n logiese besluit.

Ingevolge artikel 9 van die Ordonnansie sou die opbrengs van die wielbelasting sowel as die boetes wat ingevolge die bepaling van die Ordonnansie opgelê kon word en ontvang is binne 'n betrokke magistraatsdistrik, uitsluitlik gebruik word vir die bou, onderhoud en herstel van die openbare paaie in die distrik, met die voorwaarde dat die Administrateur wel 'n som wat nie meer is as 'n derde van die bedrag geïen nie, kan laat aanwend vir werk aan ander paaie in die Provinsie.

Alle voertuie van owerheidsinstellings soos die Unie Regering, provinsiale administrasies en plaaslike owerhede sou vrygestel wees van wielbelasting. So was voertuie en fietse, wat uitsluitlik gebruik is vir die vervoer van kinders na en vanaf 'n skool, ook vrygestel.¹⁾

Die progressiewe behoefte na meer en beter paaie het 'n eweredige behoefte na meer fondse tot gevolg gehad. Ten einde meer fondse te bekom is die motorvoertuiglisensietariiewe op 'n gereelde grondslag verhoog. Aanvanklik is die lisensietariiewe op die wiele van die voertuie baseer en volgens die bepalinge van Ordonnansies 11 van 1917,²⁾ 8 van 1921³⁾ en 9 van 1921⁴⁾ is die tarief per wiel verhoog. Ingevolge die bepalinge van Ordonnansie 6 van 1930⁵⁾ is die tariiewe vir die eerste keer volgens die gewig (massa) van die voertuig bepaal. Motorvoertuie het reeds op daardie stadium in 'n groot mate van rubberwiele gebruik gemaak en daar is klaarblyklik tot die besef gekom dat die massa van die voertuig die skade aan die padoppervlakte beïnvloed.

Die lisensietariiewe (belasting) op motorvoertuie is derhalwe soos volg uiteengesit⁶⁾ -

-
- 1) Orange Free State: The Wheel Tax Ordinance, 1916 (Ord. 4 of 1916), art. 5.
 - 2) Oranje-Vrystaat: die Wielbelasting en Wagenraden Ordonantie, 1917 (Ord. 11 van 1917).
 - 3) Orange Free State: Wheel Tax and Road Board Consolidation Ordinance, 1921 (Ord. 8 of 1921).
 - 4) Orange Free State: Additional Wheel Tax Ordinance, 1921 (Ord. 9 of 1921).
 - 5) Oranje-Vrystaat: Wielbelasting en Weëraad Wysigings Ordonnansie, 1930 (Ord. 6 van 1930), art. 2.
 - 6) Oranje-Vrystaat: Wielbelasting en Weëraad Wysigings Ordonnansie, 1930 (Ord. 6 van 1930), art. 2.

'n Motor met 'n gewig van 1500 lb. of minder	£ 3.0.0(R 6.00)p.j.
" " " " " bo 1500 lb.tot 2500 lb.	£ 4.0.0(R 8.00)p.j.
" " " " " " 2500 lb. " 4000 lb.	£ 6.0.0(R 12.00)p.j.
" " " " " " 4000 lb. " 6000 lb.	£10.0.0(R 20.00)p.j.
" " " " " " 6000 lb. " 8000 lb.	£20.0.0(R 40.00)p.j.
" " " " " " 8000 lb. " 9000 lb.	£30.0.0(R 60.00)p.j.
" " " " " " 9000 lb.	£50.0.0(R100.00)p.j.

Met dien verstande dat die belasting van 'n motorvoertuig wat goedere vervoer 50 persent hoër as die voorgeskrewe tarief sal wees. Die gewig was die netto gewig terwyl daar vir sleepwaens ander tariewe voorgeskryf is. Hierdie verskillende tariewe volgens die massa (gewig) en aard van die voertuig was wel 'n logiese lisensieheffingmetode, maar het die stelsel meer ingewikkeld gemaak en derhalwe kanse vir foute groter.

Deur die bepalings van Ordonnansie 18 van 1965 ¹⁾ is die motorvoertuiglisensietariewe in die geheel gewysig en vir 22 verskillende tariewe voorsiening gemaak. Ordonnansie 7 van 1972 ²⁾ pas die tariewe in die geheel aan en verander van gewig na massa en van pond na kilogram. Die tarief= groepe word ook na meer as 50 vermeerder. Alhoewel die lisensiebedrae betaalbaar hoofsaaklik deur die rekenoutomaat bereken word, moet die pro-rata lisensiebedrae van nuwe registrasies deur personeel in die kantore van die registrasie-owerhede gedoen word. Die wysiging/aanpassing van motorvoertuiglisensietariewe sal altyd gedoen moet word weens die vermindering in die waarde van geld asook die

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Motorbelasting, 1965 (Ord. 18 van 1965).

2) Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1972 (Ord. 7 van 1972).

aanhoudende behoefte na meer en beter padstelsels. Hier=
die wysigings stel, om vanselfsprekende redes, hoë eise aan
die personeel daarby betrokke.

Anders as die motorkar en wielbelasting ordonnansies ¹⁾ was
Ordonnansie 18 van 1931 ²⁾ die eerste omvattende ordonnansie
wat uitsluitlik vir motorvoertuie voorsiening gemaak het.

'n Aparte ordonnansie, Ordonnansie 17 van 1931 ³⁾ maak voor=
siening vir ander voertuie, soos byvoorbeeld waens en fietse
en heet die Wielbelasting Konsolidasie Ordonnansie, 1931.

Ingevolge die bepalings van Ordonnansie 18 van 1931 moes
eienaars jaarliks lisensies vir motorvoertuie en sleepwaens
verkry -

"3(1) Ieder eienaar van 'n motorvoertuig of sleepwa
moet jaarliks op die eerste dag van April en nie later
dan die een-en-dertigste dag van Augustus in elke jaar
'n lisensie vir sodanige motorvoertuig of sleepwa ver=
kry van die registrasie-outoriteit binne wie se regs=
gebied sodanige eienaar woonagtig is."

Deur middel van laasgenoemde bepaling is sleepwaens van osse=
waens en perdekarre geskei en is dit saam met motorvoertuie
geklassifiseer. In die huidige woordoms krywing word 'n
sleepwa gedefinieer as -

-
- 1) Oranje-Vrystaat: De Motorkar Ordonnantie, 1914
(Ord. 17 van 1914).
Oranje-Vrystaat: Die Samegestelde Wielbelasting
Ordonnansie 1926.
 - 2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig
Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).
 - 3) Oranje-Vrystaat: Wielbelasting Konsolidasie
Ordonnansie, 1931 (Or. 17 van 1931).

"'n voertuig wat nie selfgedrewe is nie en wat ontwerp of ingerig is om deur 'n motorvoertuig getrek te word, maar nie ook 'n syspan wat aan 'n motorfiets vasgeheg is nie." ¹⁾

Ordonnansie 18 van 1931 ²⁾ bepaal ook dat -

"Op ontvangs van 'n aansoek om 'n lisensie vir 'n motorvoertuig en van die daarvoor voorgeskrewe geld, (indien enige) en in geval van 'n aansoek om 'n lisensie alleen vir 'n motorvoertuig by verstrekking van die registrasiesertifikaat van die motorvoertuig, reik die registrasie-owerheid, onderworpe aan die bepalinge van artikel 16(1) van die Motortransportwet, 1930, 'n lisensie uit in die voorgeskrewe vorm ten aansien van sodanige motorvoertuig of sleepwa, al na die geval mag wees, en 'n voldaan-sertifikaat."

Ordonnansie 18 van 1931 ³⁾ bepaal dat 'n eienaar wat sy motorvoertuig gereeld binne die Provinsie gebruik, maar sy motor by 'n registrasie-owerheid in 'n ander provinsie geregistreer en lisensieer het omdat 'n laer tarief aldaar van toepassing is, deur die Administrateur aangesê kan word om sy motorvoertuig binne die Provinsie te registreer en daarvoor 'n lisensie uit te neem. Weens die verskille in lisensiegelde tussen die verskillende provinsies het veral die provinsies wat dit die minste

- 1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966) art. 1.
- 2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).
- 3) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931) art. 11.

kon bekostig, lisensiegelde verloor omrede hul lisensie=tariewe hoër was. Toe motorvoertuie veral op plattelandse gebiede nog min in getal was sou so 'n maatreeël waarskynlik toegepas kon word. Dit is egter te betwyfel of die koste van die toepassing daarvan, die bestaan van so 'n maatreeël sal regverdig.

Ingevolge die bepalings van Ordonnansie 18 van 1931 ¹⁾ moes alle geld ontvang, behalwe dié genoem in subartikel (2) van artikel 52 ten opsigte van registrasiesertifikate en lisensies asook alle ander geld ingesamel en alle boetes ingevorder vir enige oortreding onder hierdie Ordonnansie of 'n regulasie ingevolge daarvan gemaak, in die provinsiale inkomstefonds gestort word. Daar is ook bepaal ²⁾ dat alle lisensie- en ander geld ingevorder ten opsigte van motorvoertuie vir openbare diens wat uitsluitlik binne die munisipale gebied gebruik word asook geld ten opsigte van lisensies en boetes wat 'n plaaslike owerheid ingevolge regulasies deur die betrokke owerheid kragtens hierdie Ordonnansie gemaak het, deel sal uitmaak van die inkomste van die plaaslike owerheid. Verder is bepaal ³⁾ dat 90 persent van die geld ten opsigte van registrasiesertifikate vir motorvoertuie en bestuurderlisensies van persone wat permanent binne die sodanige plaaslike owerheidsgebied woonagtig is, aan die plaaslike owerheid uit die provinsiale inkomstefonds oorbetaal word. Geen lisensie=geld of deel van lisensiegeld op motorvoertuie behalwe dié in subartikel (2) van artikel 52 genoem, is aan plaaslike owerhede oorbetaal nie.

1) Ibid., art. 52.

2) Ibid., subartikel 2 van art. 52.

3) Ibid., subartikel 4 van art. 52.

Ordonnansie 18 van 1931 ¹⁾ het bepaal dat 'n eienaar van 'n motorvoertuig wat in 'n buitegebied geregistreer en lisensieer is en permanent na die Oranje-Vrystaat verhuis, binne sewe dae nadat hy verhuis het sy registrasiesertifikaat en lisensie by die betrokke registrasie-owerheid moet inhandig vir endossering. Hierteenoor het Ordonnansie 15 van 1940 ²⁾ bepaal dat die eienaar slegs nodig het om sy motorvoertuig binne veertien dae na die verstryking van die lisensie te laat registreer en lisensieer. Indien die lisensie op die een en dertigste dag van Desember verval moet die eienaar egter sy motorvoertuig voor die sewende dag van Maart laat registreer en lisensieer. Daar is klaarblyklik tot die gevolgtrekking gekom dat die bepalings van Ordonnansie 18 van 1931 ³⁾ moeilik afdwingbaar is en dat die endossering van die betrokke dokumente geen doel sou dien nie behalwe om addisionele administratiewe werksaamhede te veroorsaak. Ten opsigte van die verdeling van lisensie- en registrasiegeld en boetes bepaal Ordonnansie 8 van 1941 ⁴⁾ dat alle geld vir registrasiesertifikate en lisensies ontvang, asook alle ander geld ingesamel en alle boetes ingevorder vir enige oortreding onder hierdie Ordonnansie of 'n regulasie ingevolge daarvan gemaak, in die provinsiale inkomstefonds gestort moet word.

- 1) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931), art. 25.
- 2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1940 (Ord. 15 van 1940), art. 9.
- 3) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).
- 4) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1941 (Ord. 8 van 1941), art. 52.

"Aan elke plaaslike outoriteit word na die inwerking-treding van hierdie Ordonnansie by die einde van elke finansiële jaar uit die Provinsiale Inkomstefonds betaal 'n bedrag gelykstaande met die totale inkomste wat gedurende daardie jaar verkry is vir die uitreiking van registrasiesertifikate vir motorvoertuie en bestuurderslisensies aan persone wat permanent woonagtig is binne sodanige munisipaliteit min tien persent van sodanige bedrag."

Ordonnansie 6 van 1944.¹⁾ het die lisensiegeld betaalbaar ten opsigte van motorvoertuie gewysig deur 'n persentasie verhoging of verlaging op die tariewe voor te skryf, terwyl Ordonnansie 10 van 1945.²⁾ nuwe lisensietariewe vir alle tipe motorvoertuie en sleepwaens voorgeskryf het. Daar is op daardie stadium bykans dertig verskillende tariewe vir die verskillende tipes motorvoertuie voorgeskryf, wat die taak vir die personeel in die kantore van die registrasie-owerhede aansienlik moeiliker moes maak het.

Deur die bepalings van Ordonnansie 11 van 1956.³⁾ is die tariewe vir lisensiegeld op alle motorvoertuie gewysig vir inwerkingtreding vanaf 1 Januarie 1957. In dieselfde jaar is daar egter 'n ander ordonnansie, te wete die Ordonnansie op Padverkeer, 1956 (Ord. 17 van 1956), deurgevoer wat gedurende 1957 in werking sou tree. Die basis vir die heffing

- 1) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1944 (Ord. 6 van 1944).
- 2) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1945 (Ord. 10 van 1945).
- 3) Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Motorvoertuie, 1956 (Ord. 11 van 1956).

van lisensiegeld het egter dieselfde gebly. Laasgenoemde ordonnansie is in sy geheel nuut opgestel, maar alhoewel die meerendeel bepalinge dieselfde was as dié in die vorige ordonnansie, is die prosedurevoorskrifte op so 'n wyse her=saamgevat dat die beamptes daarmee gemoeid 'n detail studie daarvan sou moes maak om 'n korrekte uitvoering aan die be=palings te kan gee. Selfs die tabelle van lisensietariewe is anders opgestel. Daar is egter verskeie nuwe bepalinge ingevoeg soos byvoorbeeld artikels 21 en 22 wat onder andere bepaal het dat 'n lisensiebewys nie uitgereik mag word aan 'n motorvoertuig waarvoor 'n padwaardigheidsertifikaat nie uitgereik is nie en verder het subartikel 1 van artikel 27 voorsiening gemaak vir die uitreiking van korttermynlisensies. Hierdie Ordonnansie ¹⁾ het reeds so 'n verskeidenheid bepa=linge bevat dat die gedeelte wat betrekking gehad het op die registrasie en lisensiering van motorvoertuie op sigself dertig bladsy beslaan het (slegs Afrikaanse teks).

Ordonnansie 13 van 1960 ²⁾ vul die lisensietariewe ten opsigte van sleepwaens wat deur die eienaar uitsluitlik vir eie boer=derybedrywigheide gebruik word, aan. Hierdie wysigings en aanvullings het voortdurend voorgekom.

Ordonnansie 10 van 1962 ³⁾ bring 'n nuwe bepaling, te wete dat die registrasie van 'n voertuig wat op die eerste dag van Julie

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1956 (Ord. 17 van 1956).

2) Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1960 (Ord. 13 van 1960).

3) Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1962 (Ord. 10 van 1962), art. 2.

van elke jaar nog nie gelisensieer is nie, verval en dat die voertuig weer geregistreer moet word teen die betaling van die registrasiegeld. Die registrasieletters en -nommers sou ook van die motorvoertuig ontnem kon word, terwyl die lisensiegeld plus boetes steeds ten volle verskuldig bly. Laasgenoemde bepaling was uitdruklik om die voertuigeienaars te verplig om hul lisensiegeld te betaal al het hulle nie die voertuie deurlopend benut nie. Laasgenoemde Ordonnansie het vir die eerste keer ¹⁾ voorsiening gemaak daarvoor dat motorvoertuie ouer as veertig jaar van registrasie- en lisensiegeld vrygestel is.

Ordonnansie 4 van 1964 ²⁾ maak vir die oordrag van lisensies van voertuie wat ingevolge eksekusie of insolvensie verkoop word, voorsiening. Voor hierdie bepaling moes die motorvoertuiglisensie ten volle betaal word. Verder word die bylae oor voertuie wat van registrasie en lisensieering asook van registrasie- en lisensiegeld vrygestel is, ook deur laasgenoemde Ordonnansie gewysig sodat onder andere ambulanse moes registreer en lisensieer, maar sonder dat registrasie- of lisensiegeld betaal moes word.

'n Aangeleentheid wat ook probleme met die invordering van lisensiegeld veroorsaak het, was die datum waarop lisensiegeld betaalbaar was. Hierdie probleme het tot gevolg gehad

1) Ibid., art. 11.

2) Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1964 (Ord. 4 van 1964), art. 4.

dat die belastingjare deur die volgende ordonnansies gewysig is. Ordonnansie 4 van 1916 ¹⁾ van 1 April tot 31 Maart; Ordonnansie 11 van 1917 ²⁾ van 1 Augustus tot 31 Julie; Ordonnansie 8 van 1921 ³⁾ van 1 Januarie tot 31 Desember; Ordonnansie 10 van 1927 ⁴⁾ van 30 April tot 29 April; Ordonnansie 18 van 1931 ⁵⁾ van 1 April tot 31 Maart; Ordonnansie 12 van 1934 ⁶⁾ van 1 Januarie tot 31 Desember.

2.2 Huidige voorskrifte vir die invordering van motorvoertuiglisensiegeld in die Oranje-Vrystaat

Ten einde te verseker dat 'n motorvoertuig waarvoor daar nie lisensiegeld betaal is nie, nie op 'n openbare pad gebruik word nie, bepaal Ordonnansie 21 van 1966 ⁷⁾ dat -

- "(1) Behoudens andersluidende bepalings in hierdie Hoofstuk vervat, mag niemand 'n motorvoertuig wat nie ingevolge die bepalings van hierdie Hoofstuk geregistreer en gelisensieer is nie, op 'n openbare pad gebruik nie...
- (2) Iedereen wat die bepalings van subartikel (1) oortree of versuim om daaraan te voldoen, is skuldig aan 'n misdryf."

-
- 1) Orange Free State: The Wheel Tax Ordinance, 1916 (Ord. 4 of 1916).
 - 2) Oranje-Vrystaat: Die Wielbelasting en Wagenraden Ordonantie, 1917 (Ord. 11 van 1917).
 - 3) Orange Free State: Wheel Tax and Road Board Consolidation Ordinance, 1921 (Ord. 8 of 1921).
 - 4) Oranje-Vrystaat: Motorkar en Wielbelasting Aanvullings Ordonnansie, 1927 (Ord. 10 van 1927).
 - 5) Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).
 - 6) Oranje-Vrystaat: Die Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1934 (Ord. 12 van 1934).
 - 7) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 4.

Die afdwinging van hierdie bepaling is egter weens die groot aantal motorvoertuie op die Vrystaatse paaie 'n groot taak. Ten einde die provinsiale inspekteurs en polisie in staat te stel om met 'n oogopslag vas te stel of 'n motorvoertuig lisensieër is, word 'n klaringsbewys aan 'n motorvoertuig-eienaar oorhandig sodra hy die lisensiegeld van 'n geregi-streerde motorvoertuig betaal het en dan moet die eienaar die klaringsbewys aan die motorvoertuig vassit. Padverkeerregulasie 8¹⁾ bepaal -

"Die klaringsbewys wat ten opsigte van 'n motorvoertuig uitgereik word, moet -

- (a) indien die motorvoertuig met 'n deursigtige voorruit toegerus is, in 'n regop posisie aan die binnekant van die voorruit aangeheg word sodat die inskripsie op die klaringsbewys van buite af duidelik leesbaar is en die bewys geredelik gesien kan word deur iemand wat voor of links voor van sodanige voertuig staan; of
- (b) indien die motorvoertuig nie met 'n deursigtige voorruit toegerus is nie, op 'n opvallende plek aan die linkerkant van die voertuig aangeheg word sodat die inskripsie daarop van daardie kant af duidelik leesbaar is."

Aangesien die druk of vervalsing van 'n klaringsbewys met selfs 'n klein private drukmasjien gedoen kan word, was die ontduiking van lisensiegeld sonder die kanse vir opsporing redelik goed

1) Ibid., art. 165. (Ingevolge hierdie artikel kan die Administrateur regulasies maak).

en derhalwe was dit nodig om die motorvoertuigregister as 'n debiteure register te benut. Waar die motorvoertuigregister in die eerste plek ingestel was om die besonderhede van die eienaar en voertuig te bevat, het dit nou ook nodig geword om daarop aan te dui of 'n motorvoertuig vir 'n betrokke jaar gelisensieer is of nie. Om jaarliks die registerrekords deur te gaan ten einde elke betaling van lisensiegeld te noteer en na die lisensiëringsproses weer te bepaal of alle motorvoertuie gelisensieer is, is vanselfsprekend 'n tydrowende taak. Met die rekenarisering van die motorvoertuigregisters is die effektiewe byhou van die verskillende motorvoertuigrekords, asook die kontrole oor die betaling van lisensiegeld 'n makliker taak. Ten einde die motorvoertuigeienaars aan die hernuwing van hul motorvoertuiglisensies te herinner, word elke jaar gedurende Desember 'n lisensiehernuwingskennisgewing uitgestuur. Indien die motorvoertuigeienaar nalaat om die lisensie te hernu, word 'n aanmaning gedurende Mei van die betrokke lisensiejaar aan hom gepos. As hy egter steeds nalaat om sy motorlisensiegeld te betaal, verval sy motorregistrasie vanaf 1 Junie van die betrokke jaar en word sy naam en adres deur die rekenoutomaat van die O.V.S. Provinsiale Administrasie op 'n lys van onbetaalde lisensiegeld uitgedruk. Laasgenoemde lys word deur die provinsiale inspekteurs gebruik om die uitstaande lisensiegeld en boetes in te vorder. Nalatigheid van motorvoertuigeienaars om die registrasie-owerhede van hul adresveranderings in kennis te stel, veroorsaak probleme met die opsporing van ongelisensiëerde motorvoertuie en derhalwe word tyd, mannekrag

en brandstof bestee om die uitstaande lisensiegeld in te vorder. Met die verbetering in salarisse van Swart werknemers, groei die Swart motoreienaarbevolking jaarliks teen 'n vinnige tempo. Ongelukkig kan 'n groot persentasie van die Swart motorvoertuigeienaars nie altyd die motors, waarvan sommige reeds in 'n swak toestand is, in 'n lopende toestand hou nie en word lisensiegeld betaal sonder dat die motorvoertuig werklik gebruik word. Die Swart motorvoertuigeienaars is ook redelik nomadies en skep probleme met die opsporingsproses, wanneer lisensies nie hernu is nie.

Weens die gewoonte van die publiek om 'n finansiële verpligting tot die laaste moontlike datum uit te stel, veroorsaak dit dat daar jaarliks, veral in die groter sentrums, groot samedromming van motorvoertuigeienaars in die kantore van die registrasie-owerhede ontstaan. Weens hierdie spitstyd in werksaamhede is dit nodig dat die publiek moet wag om bedien te word en sodoende gaan verskeie arbeidsure as gevolg van wagtyd verlore. Die normale personeelsterkte in die registrasie-owerheidskantore is veral in die groter sentra nie voldoende om die seisoengebonde vermeerdering in werksaamhede te hanteer nie en derhalwe moet personeel van elders onttrek word¹⁾ wat weer knelpunte op ander plekke veroorsaak. Nadat die Natalse en Transvaalse Provinsiale Administrasies besluit het om na 'n verspreide datum van lisensiëring oor te skakel, het die Vrystaatse Provinsiale Administrasie ook oorweging daaraan geskenk. Na deeglike oorweging is egter besluit dat

1) Supra, p.16.

die probleme veroorsaak deur die jaarlikse spitstyd nie opweeg teen die addisionele uitgawe en ander probleme wat 'n verspreide stelsel van hernuwing tot gevolg sal hê nie.¹⁾ Drukkoste aan addisionele skryfbehoeftes, addisionele rekenaarure maandeliks, sowel as druk en verspreiding van kennisgewings en aanmanings op 'n maandelikse basis, sal etlike duisende rande beloop wat nie geregverdig kan word nie. Alhoewel die jaarlikse spitstyd aansienlik kleiner gaan wees, sal daar steeds elke maand 'n spitstyd in werksaamhede plaasvind wat personeelreëlins kan bemoeilik. Die invoering van uitstaande lisensiegeld word oor 'n jaar versprei en derhalwe moet meer kilometers deur die personeel van die provinsiale inspeksiedienste gery en tyd bestee word om dieselfde aantal opsporings te doen. Daar word ook verwag dat meer motorvoertuigeienaars sal nalaat om hul motorvoertuiglisensies betyds te hernu, omrede onderlinge herrinnering deur medevoertuigeienaars nie meer so maklik moontlik is nie terwyl die media ook nie meer so effektief gebruik sal kan word nie.

Daar word derhalwe getrag om deur middel van die gebruikmaking van meer effektiewe elektroniese toerusting in die kantore van die registrasie-owerhede die publiek tydens die hernuwingstyd vinniger te help en daardeur wagtye te verkort. Verder is daar ook 'n beroep op die motorvoertuigpubliek gemaak om tydens die voorgestelde datums soos gedruk op die hernuwingskennisgewings, hul motorlisensies te hernu sodat 'n egalige hanteerbare getal aansoekers, sonder verdragings gehelp kan word.

1) Verslag deur die Afdeling Rekensentrum (RS 2/1 van 12 Junie 1978) van die O.V.S. Provinsiale Administrasie.

Alhoewel slegs in 'n beperkte mate aan die versoek voldoen is, was daar reeds sedert 1979 by die Bloemfonteinse registrasie-owerheid in die Oranje-Vrystaat minder wagprobleme.¹⁾

2.3 Bepalings en prosedures betreffende motorvoertuiglisensies in die ander provinsies

Die bepalinge in die ordonnansies op padverkeer van die verskillende provinsies stem in 'n groot mate ooreen. Daar is in die provinsies van Transvaal, Natal en die Kaap reeds oorgeslaan na verspreide datums van lisensiehernuwings. Die rede vir hierdie oorskakeling kan begryp word as in ag geneem word dat daar in elk van hierdie provinsies groot stedelike gebiede bestaan, waar die jaarlikse hernuwing van motorvoertuiglisensies werklik knelpunte tot gevolg gehad het. Ten spyte daarvan dat die onderskeie ordonnansies op padverkeer grootliks ooreenstem; dat die laasgenoemde provinsiale administrasies mekaar gevolg het na die verspreidingstelsels van motorvoertuiglisensiehernuwing en dat elkeen van elektroniese dataverwerkingsprosesse gebruik maak, het elkeen sy eie stelsel ontwikkel. Die onderskeie stelsels verskil ook in so 'n groot mate van mekaar, dat nie een van die stelsels in 'n ander provinsie gebruik sal kan word sonder groot aanpassings nie.

In elk van die onderskeie ordonnansies op padverkeer van die vier provinsiale administrasies is voorsiening gemaak vir motorvoertuie wat vrygestel is van lisensiëring of die betaling van lisensiegeld.

1) Inligting verstrek op 21 Oktober 1980 deur mnr. J.J. Smith Assistent-direkteur van die Afdeling Wetsadministrasie, O.V.S. Provinsiale Administrasie.

'n Ander aspek wat verwarring skep, veral wanneer motorvoertuigeienaars van een provinsie na 'n ander verhuis, is die feit dat die motorvoertuiglisensietariewe van dieselfde voertuie in die provinsies verskil. So kan dit gebeur dat persone of ondernemings met 'n groot aantal voertuie en met standplase in die verskillende provinsies, oorweging daaraan skenk om hul motorvoertuie te registreer in dié provinsie met die laagste lisensietariewe. Ten einde die verskille in die onderskeie lisensietariewe aan te dui, word enkele vergelykende tariewe hieronder getabuleer.

Massa	Kaap ¹⁾	Natal ²⁾	Transvaal ³⁾	O.V.S. ⁴⁾
	R.	R.	R.	R.
1001 - 1250	36	26	24	24
2001 - 2250	60	53	45	41
2751 - 3000	78	84	60	59

2.4 Ander moontlike wyses vir die invordering van motorvoertuigbelasting of lisensiegeld

Die motorvoertuig het onteenseglik 'n belangrike invloed op die hedendaagse lewenswyse en 'n stelling soos "een van die moderne mens se waardevolste besittings waarvan hy nie sommer sal afstand doen nie, is sy eie motorvoertuig"⁵⁾, is seker waar.

- 1) Kaapprovinsie: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), Bylae 2.
- 2) Natal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), Bylae 2.
- 3) Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), Bylae 2.
- 4) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), Bylae 2.
- 5) CAPSTICKDALE, Lyonel., "Paaie van Voorspoed", Suid-Afrikaanse Panorama, September 1979, p. 1.

Die belangrikheid van die motorvoertuig word steeds meer beklemtoon as die dramatiese vermeerdering daarvan in ag geneem word.

"In 1978 het Suid-Afrikaners van alle bevolkingsgroepe 3 150 000 motorvoertuie besit. Daar word verwag dat daar teen die jaar 2 000 sowat 10 miljoen motorvoertuie in Suid-Afrika sal wees."¹⁾

Alhoewel die motorvoertuig vir die gemiddelde Suid-Afrikaner op sigself reeds 'n gesogte artikel is, sal dit van geen waarde wees as dit nie benut kan word nie en daarvoor is 'n redelike padnetwerk noodsaaklik.

"Suid-Afrika se paaie is die mees gesofistikeerde en gevorderde stelsel in sy soort in die suidelike half-rond."²⁾

Die Nasionale Vervoerkommissie is verantwoordelik vir die beplanning van Suid-Afrika se belangrikste paaie terwyl die bou van die tersiëre padnetwerk die taak van die verskillende provinsiale administrasies is. Bo- en behalwe die geld wat nodig is vir die bou van die netjiese en veilige padnetwerke word geld ook benodig vir verkeerbeheer en algemene wetstoepassing vir die veilige gebruik van motorvoertuie. Die Republiek van Suid-Afrika beskik vandag oor 185 000 kilometer paaie buite die stede en groter dorpe waarvan sowat 42 000 kilometer geteer is.³⁾ Volgens die begroting van uitgawe

1) Ibid., p.2.

2) Ibid., p.1.

3) Ibid., p.4.

vir die jaar wat op 31 Maart 1980 eindig sal die uitgawe aan die bou en instandhouding van paaie en brûe binne die Provinsie van die Oranje-Vrystaat ongeveer R57 523 000 be-loop.¹⁾ Volgens die begroting van inkomste vir dieselfde periode sal 'n bedrag van ongeveer R9 150 000²⁾ geïn word ingevolge die bepalings van Ordonnansie 21 van 1966³⁾ waarvan ongeveer R250 000 aan plaaslike owerhede oorbetaal sal word.⁴⁾ Verder word 'n bedrag van ongeveer R103 000 bestee aan opleiding, toetsapparaat en toerusting in verband met padverkeer.⁵⁾ Uit die gegewens hierbo is dit duidelik dat die bedrag wat ingevolge die Ordonnansie op Padverkeer⁶⁾ vir lisensie- en ander geld ingevorder word, slegs 'n klein gedeelte van die uitgawe dek wat benodig word om paaie en brûe in die Provinsie te bou en in stand te hou.

"Plaaslike Owerhede is verantwoordelik vir alle paaie wat in stede en dorpe gebou word. Hulle ontvang geldelike steun van die verskillende provinsiale owerhede en van die Nasionale Vervoerkommissie..⁷⁾

Bo- en behalwe die ongeveer R250 000 hierbo genoem, beoog die Provinsiale Administrasie van die Oranje-Vrystaat om vir die finansiële jaar 1979/80 ongeveer R471 000 as "hulptoelae aan

- 1) Oranje-Vrystaat: Begroting van Inkomste en Uitgawe vir die jaar wat op 31 Maart 1980 eindig., p.73.
- 2) Ibid., p.16.
- 3) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966).
- 4) Oranje-Vrystaat: Begroting van Inkomste en Uitgawe., op. cit., p.79.
- 5) Ibid.
- 6) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966).
- 7) CAPSTICKDALE, Lyonel., op. cit., p.2.

plaaslike besture, kleinhoewe komitees en plaaslike rade"¹⁾
oor te betaal waarvan R71 000 vir die uitskakeling van onge=
lukskolle in stedelike gebiede aangewend behoort te word.

2.4.1 Tolstelsels

Van die oudste stelsels vir die invordering van geld vir die instandhouding en bou van paaie en brûe is die instelling van tolhekke. Die stelsel kom in kort daarop neer dat 'n reisiger by 'n beheerpunt 'n bedrag moet betaal alvorens hy toegelaat word om van 'n spesifieke pad of brug gebruik te maak. Tolhekke het ongeveer in die middel van die agtiende eeu in Engeland hul verskyning gemaak -

"...when certain interested persons subscribed among themselves for the repair of various roads, and exacted a toll. These turnpike roads are now extinct."²⁾

Vroeg in die negentiende eeu was daar in Engeland nie minder as 32 000 kilometer paaie met 800 tolhekke en 20 000 hekwagters nie.³⁾ Alhoewel daar waarskynlik nie meer tolhekke of -paaie in Engeland is nie, word daar wel van tolstelsels in die Amerikaanse state gebruik gemaak, waar dit deur groot openbare maatskappye bedryf word.⁴⁾

Die voordele van tolstelsels is dat slegs die persone wat die betrokke dienste (pad of brug) gebruik, daarvoor betaal en dat

1) Oranje-Vrystaat: Begroting van Inkomste en Uitgawe, op.cit., p.25.

2) Everyman's Encyclopaedia, J.M. Dent & Sons Ltd., London, third edition 1949/50, Volume 12, p.321.

3) Afrikaanse Kinderensiklopedie, Nasionale Opvoedkundige Uitgewery Beperk, Elsiesrivier, Kaap, derde uitgawe 1976, Volume 7, p.136.

4) MC KELVEY, George, "We Prefer Toll Revenue Bonds, Because -", Traffic Quarterly, July 1971.

die dienste in verhouding tot die gebruik daarvan in stand gehou sal word. Dit wil sê, dat indien die pad of brug gebruik word, word geld ingevorder en kan dit gebruik word om die pad of brug in stand te hou. 'n Belangrike nadeel van die stelsel kan wees dat geen paaie of swak paaie in die afgeleë dele van die land gebou sal word nie, aangesien die gebruik van hierdie paaie besonder laag mag wees wat die tolstelsel onlonend mag maak, of dat die tolgelde so hoog sal wees dat niemand in elk geval van die tolpad gebruik kan of wil maak nie. Die berekening van 'n realistiese toltarief kan ook probleme veroorsaak inagnemende die verskeie aspekte soos byvoorbeeld onderhoudskoste en rente op kapitaal wat in ag geneem moet word. Alhoewel daar tans geen tolstelsels in Suid-Afrika in werking is nie, het 'n vorige Minister van Vervoer, mnr. S.L. Muller op 26 April 1979 in die Volksraad gesê dat die Nasionale Vervoerkommissie opdrag gaan kry om breedvoerig verslag te doen en met aanbevelings te kom oor 'n moontlike tolstelsel op Suid-Afrikaanse paaie. Mnr. Muller het ook gesê dat hy in beginsel geen beswaar het teen tolstelsels nie en dat die voordeel van 'n tolstelsel daarin lê dat die padgebruiker self vir die onderhoud daarvan betaal.¹⁾ Volgens Gabriel J. Roth word tolgeld op nuwe paaie in die Verenigde State van Amerika en ander lande gehef en dit is 'n goeie metode om die rente en delging op lenings aangegaan vir die bou van die paaie, af te los, wat ter aanvang nie deur belasting op brandstof gedelg kan word nie.²⁾ Hy gaan voort -

1) DIE VOLKSBLAD, 27 April 1979, p.2.

2) ROTH, Gabriel J., "Traffic Congestion as a Source of Revenue", Traffic Quarterly, April 1970, p.184.

"However, tolls on uncongested roads have the disadvantage that, unless accompanied by tolls on the alternative congested routes they can lead to an inefficient use of the road network because traffic may be discouraged by the tolls from using the new facilities."¹⁾

Dit wil sê, tolstelsels kan tot gevolg hê dat alternatiewe roetes gebruik word, wat onnodige verbruik van brandstof mag bevorder.

2.4.2 Eiendomsbelasting

In die meeste van die stede en dorpe van Suid-Afrika word 'n deel van die belasting op eiendomme aangewend vir die bou van paaie.²⁾

Die Vrystaatse dorpe ontvang geen gedeelte van die invorderings ten opsigte van motorvoertuiglisensiegeld nie en die bydrae van die Provinsiale Administrasie³⁾ vir die bou van paaie is so klein dat dit waarskynlik nie naasteby vir die instandhouding van die strate in die dorpe sal voorsien nie. Die gebruik om die grondeienaars te belas vir doeleindes van padbou is geen vreemde gebruik in Suid-Afrika nie.

"Die eerste 40 km pad met 'n harde oppervlak is in 1845 op die Kaapse vlakte teen 'n koste van R80 000 gebou.

Die geld is onder andere verkry uit grondbelasting, wat baie ongewild was by die boere omdat hulle nie begryp

1) Ibid.

2) Die Stad Bloemfontein, 1979/80 Kapitaalbegroting, begroot vir Paaie en Brugge en Stormwater R1 618 805 teenoor totale begrote bedrag van R17 471 455.

3) Supra, p.89.

het dat 'n goeie pad hul produkte gouer na die Kaap sal bring nie. Die ander geld het uit tolgelde gekom, terwyl die destydse Kaapse regering ook geld voorsien het.¹⁾

Gabriel J. Roth stel die heffing van eiendomsbelasting vir doeleindes van padbou soos volg -

"As roads benefit nonmotorists, by providing facilities for pedestrians and cyclists and access to properties of different kinds, and as pedestrians and cyclists impose congestion costs on traffic, there is a logical case for charging nonmotorists for the use of roads."²⁾

2.4.3 Brandstof- en motorbandbelasting

Belasting op brandstof en motorbande is geen vreemde beginsel in Suid-Afrika en selfs ander lande van die wêreld nie. Dit is seker ook een van die eenvoudigste wyses van belastingheffing wat tans bestaan, aangesien dit deel uitmaak van 'n belastingheffingstelsel wat op bykans alle verbruikersitems van toepassing is (Koopbelasting). Roth skryf hieromtrent -

"These taxes are easy to collect, and as the revenues from them are closely correlated to road use they are obvious candidates for meeting the road use costs..."³⁾

1) CAPSTICKDALE, Lyonel., op.cit., p.4.

2) ROTH, Gabriel J., op.cit., p.184.

3) Ibid., p.182.

Wat brandstof- en motorbandbelasting so 'n ideale wyse van belastingheffing maak is omdat die verbruiker die belasting betaal in verhouding met die reëlmaat wat hy van die pad=dienste gebruik maak. 'n Groot en swaar motorvoertuig kan die pad meer beskadig as 'n klein en ligte voertuig, maar daarteenoor verbruik die groter voertuig aansienlik meer brandstof en betaal derhalwe meer belasting. Die minder goeie persoon wat sy motorvoertuig slegs vir noodsaaklike ritte gebruik en bowendien ook versigtig bestuur, betaal minder brandstofbelasting as die jong onverantwoordelike snuiter wat teen 'n onoordeelkundige speed op en af in die strate jaag. Dieselfde geld natuurlik vir die motorvoertuigbande wat, deur aanhoudende of ruwe gebruik, die pad sowel as die bande vinniger laat verweer en sodoende die aankoop van nuwe bande en derhalwe betaling van belasting daarop tot gevolg het.

Aksynsbelasting op brandstof is reeds in 1935 deur die Sentrale Regering as 'n ideale wyse vir die invordering van fondse vir die bou en instandhouding van paaie en brûe gesien. Tydens die tweede lesing van die Nasionale Paaie Wetsontwerp het die destydse minister van Binnelandse Sake gesê -

"Hierdie wetsontwerp verteenwoordig die verwesenliking van 'n droom wat baie van ons gekoester het of as administrateurs van wegstelsels óf as gebruikers van paaie. Dit verteenwoordig ook die antwoord op een van die uitstaande behoeftes op die gebied van nasionale ontwikkeling."¹⁾

1) Die Volksraad: "Tweede Lesing van Wetsontwerp op Nasionale Paaie" Debatte van die Volksraad, Volume 25, 23 April 1935., kolom 5556.

Die Minister het voortgegaan en genoem dat die provinsiale administrasies verantwoordelik is vir die bou en instandhouding van paaie, maar dat die verkryging van fondse die stremmende faktor was en verduidelik -

"Die Vrystaat en Natal het in die laaste jare probeer om hul paaie te verbeter, veral met gebruik van leningsfondse. Dit is hierdie leen van geld wat die Vrystaat waarskynlik die beste paaie in die Unie gegee het, maar dit het ook bygedra tot die Vrystaat se geldelike moeilikhede." ¹⁾

Die doel van die Nasionale Paaie Wetsontwerp was om 'n nasionale weëfonds en weëraad te stig. Die doel van die fonds sou wees om paaie mee te bou en in stand te hou, steeds deur die provinsiale administrasies. ²⁾ Die Minister het die wyse waarop die fonds sy inkomste sou verkry soos volg verduidelik -

"Dit word gespesifiseer in onder-artikel (1) van artikel 5. In die eerste plaas sal die fonds 3d. ontvang van die bedrag van invoerbelasting wat ingevorder word op elke gelling petrol wat in die Unie ingevoer word. In 1934 sou daar £997 500 (R1 995 000), of sowat 'n miljoen pond op hierdie basis aan die fonds toegekom het. Op die oomblik neem hierdie syfer snel toe. Die invoer van motorbrandstof het in 1933 met 13 persent op die vorige jaar vermeerder. In 1934 het dit vermeerder met 23 persent op die vorige jaar en dit is wel te verwag dat hierdie bedrag 'n toenemende bedrag gaan wees." ³⁾

1) Ibid., kolom 5557.

2) Idem.,

3) Ibid., kolom 5558.

Ten spyte daarvan dat daar 'n lang debat oor hierdie Wetsontwerp gevoer is, was daar geen kritiek teen die belasting van 3 pennies wat op elke gelling petrol gehef sou word, uitgespreek nie.¹⁾ Teenoor die destydse brandstofpryse moet 3 pennies (2½ sent) 'n aansienlike heffing gewees het, maar blykbaar het die ernstige behoefte aan geld vir padbou en -instandhouding swaarder geweeg as die weerstand teen brandstofprysverhogings.

2.4.4 Verkeersoorladingbelasting

In Amerika en Europa ondervind die owerhede, weens die hoë bevolkingsdigtheid groot verkeersopeenhopings wat produktiwiteit benadeel. Weens hierdie knelpunte is metodes ondersoek om die oorbelading van sekere paaie te verlig.

"A number of cheap and simple methods of taxing vehicles under conditions of congestion were described in the Smeed Report on road pricing. One method required mounting on each vehicle a meter that would be actuated by signals from the road at different 'pricing points', another was based on continuous pricing while vehicles are travelling in defined 'pricing zones', payment being made by the purchase of 'throw-away' electrolytic timers (such as special batteries) that would be activated in the pricing zones and discarded when exhausted. Yet another method was based on the idea of a daily licence or 'sticker' that would have to be used in congested areas."²⁾

1) Ibid., kolomme 5556 tot 5576.

2) ROTH, Gabriel J., op.cit., p.182.

Indien die probleem van oorbelading van paaie werklik aktueel sou raak, mag hierdie voorstelle moontlik oorweeg word. Met die uitsondering van die metropolitaanse gebiede het Suid-Afrika in die gedeel en veral die Oranje-Vrystaat egter nog nie 'n behoefte vir hierdie gesofistikeerde stelsels nie.

2.4.5 Parkeerbelasting

Waar daar veral in die stede groot gedeeltes van die padoppervlakte vir parkeerdoeleindes afgestaan moet word, is die gedagte van parkeerbelasting gladnie vergesog nie. In werklikheid word daar reeds parkeergeld deur middel van parkeermeters ingevorder, alhoewel dit nie as 'n belasting gesien word nie. Hierdie vorm van heffing sal egter nie voldoende inkomste vir die bou en instandhou van selfs die paaie in die middedeel van 'n stad, kan inbring nie.

2.5 Huidige en moontlike wyses van motorvoertuigbelastinginvordering in Suid-Afrika

In die Republiek van Suid-Afrika maak die owerhede van die volgende belastingwyses, betreffende motorvoertuie, gebruik om inkomste te verkry:

- (a) lisensiegeld op motorvoertuie;
- (b) registrasiegeld op motorvoertuie;
- (c) belasting op die invoer en verkoop van motorvoertuie;
- (d) belasting op die invoer en verkoop van motoronderdele;
- (e) belasting op motorbande;
- (f) belasting op brandstof; en
- (g) parkeerheffing op motorvoertuie.

2.5.1 Lisenasiëring van motorvoertuie

Die stelsel vir die heffing van lisensiegeld op motorvoertuie word deur die onderskeie provinsiale owerhede administreer en die inkomste aldus verkry, word direk in die betrokke inkomsterekenings van die onderskeie provinsiale administrasies inbetaal. Die jaarlikse invorderingsproses behels egter 'n groot debiteurestelsel wat die gebruik van honderde manure en duur gesofistikeerde toerusting vereis. In elk van die kantore van die registrasie-owerhede (tans 63 in die Oranje-Vrystaat) moet ten minste een opgeleide beampte wees om die publiek te help terwyl die werksaamhede in die groter kantore tydens spitstye verskeie beamptes voltyds besig hou. Beamptes van die Provinsiale Administrasie moet voortdurend opleiding onderneem om te verseker dat elke registrasie-owerheid die bepalinge van die Ordonnansie ¹⁾ en voorskrifte vir die gebruik van die rekenaar uitvoer en sodoende 'n effektiewe diens lewer. Honderde rekenoutomaature is jaarliks nodig om die debiteureregister van motorvoertuigeienaars by te hou en jaarliks ongeveer 360 000 hernuwingskennisgewings te druk. Elke jaar moet provinsiale inspekteurs honderde kilometers aflê en ure spandeer om die motorvoertuigeienaars op te spoor wat nagelaat het om hul motorlisensies te hernu. Alhoewel daar soms boetes gehef word, dek dit beswaarlik die brandstofkoste en weerhou dit die beamptes van hul meer belangrike wetstoeppassingsfunksies. Elke jaar word duisende rande aan skryfbehoeftes bestee, soos bv. drukkoste aan lisensieboeke, klaringsbewyse, hernuwingskennisgewings en aanmanings. Daar moet ook

1) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966).

toerusting soos kwitansiemasjiene aangekoop en in stand behou word. Data-tiksters enkodeer maandeliks ure aanmekaar op van die mees gesofistikeerde toerusting om inligting by die rekenoutomaat in te voer ten einde te verseker dat die motorvoertuigregister te alle tye so volledig en korrek moontlik bygehou word. Indien al hierdie manure, waardevermindering op toerusting en koste van skryfbehoeftes in geld omgesit word, sal dit waarskynlik 'n groot deel van die motorlisensie-inkomste absorbeer. Die belangrikste negatiewe aspek van die motorvoertuiglisensiestelsel is egter die beslommernis wat dit vir die motorvoertuigeienaars tot gevolg het, terwyl dit ook nie 'n regverdige stelsel is nie. Motorvoertuigeienaars betaal presies dieselfde lisensiegelde vir soortgelyke motors, ongeag hoeveel elkeen van sy motor gebruik maak of nie. Verder is dit ook nie 'n probleem om lisensiegeld te ontduik nie. Roth se siening van lisensiegeld op motorvoertuie is soos volg -

"These are taxes on vehicle ownership, rather than on use, and serve little economic purpose except in the case of heavy vehicles in respect of which fuel and tire taxes might not cover road use costs."¹⁾

Die jaarlikse inkomste aan lisensiegelde in die Oranje-Vrystaat dek ten spyte van die groot invorderingskoste, slegs ongeveer 17 persent van die bedrag wat jaarliks aan die bou en instandhouding van paaie en brûe bestee word.

1) ROTH, Gabriel J., op.cit., p.182.

Vir die finansiële jaar eindigende 31 Maart 1982 is beraam dat R12 900 000 aan motorvoertuiglisensiegeld geïen sal word, terwyl R82 200 000 aan die bou en instandhouding van paaie en brûe spandeer gaan word.¹⁾ Inagnemende die koste van die motorvoertuiglisensiëringstelsel, die moeite vir die motorvoertuigeienaar om jaarliks te lisensieer en 'n redelike groot bedrag jaarliks te betaal, ongeag of die motorvoertuig benut gaan word; inagnemende ook die beperkte totale bedrag wat wel ingevorder word, is dit duidelik dat die invordering van belasting deur middel van motorvoertuiglisensieheffings nie doelmatig is nie.

2.5.2 Registrasiegeld van motorvoertuie

Vir doeleindes van beheer oor motorvoertuie en hul eienaars, is dit wenslik dat 'n motorvoertuigregister deur die betrokke registrasie-owerhede bygehou word. Vir hierdie diens moet elke motorvoertuigeienaar met die registrering van sy motorvoertuig 'n bedrag aan registrasiegeld betaal. Vir 'n motorvoertuig beloop dit tans R6,00 per registrasie.²⁾ Inagnemende die proses wat hierdie diens behels is dit te betwyfel of die bedrag van R6,00 registrasiegeld die administrasiekoste, wat salarisse, skryfbehoeftes, masjienhuur en -onderhoud insluit, dek. Ingevolge die bepalinge van Ordonnansie 21 van 1966,³⁾ moet 90 persent van die invorderings ten opsigte van registrasiesertifikate uitgereik vir motorvoertuie waarvan die eienaars permanent binne die regsgebied van sodanige plaaslike owerheid woon, jaarliks aan die betrokke plaaslike owerheid oorbetaal

1) Oranje-Vrystaat: Begroting van Inkomste en Uitgawe, vir die jaar wat op 31 Maart 1982 eindig., p.16 en 73.

2) Supra, p.47.

3) Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966), art. 163.

word. Inagnemende dat daar vir die finansiële jaar eindigende 31 Maart 1980 slegs 'n bedrag van R250 000 ¹⁾ begroot is vir oorbetalings aan al die plaaslike owerhede in die Oranje-Vrystaat, is dit duidelik dat die inkomste aan registrasiegeld 'n beperkte bedrag beloop. Slegs 'n drastiese verhoging van motorregistrasiegeld, sal die inkomste tot 'n redelike bedrag laat styg.

2.5.3 Belasting op die invoer en verkoop van motorvoertuie

Doeane- of invoerbelasting op motorvoertuie het voor- en nadele. Die Regering het reeds verskeie jare gelede 'n program opgestel waarvolgens die invoer van motorvoertuie, vir die bevordering van die plaaslike nywerheidsontwikkeling, volgens sekere bepalinge, ontmoedig is. Volgens die doeane-inkomste uit die invoerregte op motors wat in 1970 R40 995 000 en in 1977 R18 464 000 beloop het, ²⁾ het hierdie invoerbeperkingsprogram op motorvoertuie 'n daling in doeane-inkomste tot gevolg gehad. Die verlies aan inkomste is egter deur die koopreg (verkoopbelasting) op motorvoertuie vervang. Wat die belasting op die verkoop van motorvoertuie betref, moet daar te alle tye 'n ekonomiese ewewig gehandhaaf word sodat die motorhandel, wat 'n besonder belangrike deel van die Suid-Afrikaanse handelsektor verteenwoordig, nie onnodig benadeel word nie. 'n Redelike verhoging in die verkoopbelasting op motorvoertuie kan die belastinginkomste aanmerklik

1) Supra, p.89.

2) Republiek van Suid-Afrika, Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning, Tak Sentrale Statistiekdiens: Suid-Afrikaanse Statistiek, 1978, Staatsdrukker, Pretoria, p.19.9.

verhoog, maar die motorhandelbedrywighele skade berokken. Vir doeleindes van die stimulering van die ekonomie is die verhoging of verlaging van die koopbelasting op motorvoertuie 'n handige instrument. Indien die inkomste uit verkoopbelasting op motorvoertuie vir die bou en instandhouding van paaie en brûe gebruik moet word, kan probleme ondervind word, aangesien verkoopbelasting op motors tog verband moet hou met die verkoopbelasting op ander produkte en derhalwe kan dit nie na willekeur verhoog of verlaag word nie. Die vordering van doeane- en verkoopbelasting is egter 'n eenmalige heffing wat weinig verband hou met die mate wat die betrokke motorvoertuig van paaie en brûe gebruik gaan maak. Sommige motorvoertuie word slegs vir enkele kilometers benut en dan weens 'n ongeluk of groot breek afgeskryf, terwyl ander vir verskeie jare en vir honderd duisend kilometers benut word. As deel van die bestaande belastinginvorderingstelsel kan laasgenoemde belastingheffingstelsel 'n belangrike bydrae lewer, maar weens die beperkinge van die stelsel, sowel as die beperkte verband wat dit met die benutting van die padstelsels het, kan dit geensins as 'n ideale belastinginvorderingstelsel vir die verkryging van geld vir die bou van paaie en brûe beskou word nie.

2.5.4 Belasting op die invoer en verkoop van motoronderdele

Waar belastinginvordering op die invoer en verkoop van motorvoertuie te beperk is om voldoende voorsiening te maak vir die uitgawe aan die bou en instandhouding van paaie en brûe, is die belasting op motoronderdele eweneens en tot 'n groter mate te

beperk. As aanvullende inkomstebron kan dit egter 'n meer regverdige bydrae lewer, aangesien die motoronderdele normaalweg aangekoop word vir die vervanging van onderdele wat weens gebruik tot so 'n mate verslete geraak het dat dit vervanging regverdig en nuwes derhalwe vir 'n verdere diens=tydperk benodig word.

2.5.5 Belasting op motorbande

Net soos in die geval van motoronderdele word motorbande hoofsaaklik aangekoop om verslete bande te vervang. Daar die slytasie van motorbande in 'n groot mate direk in verhouding met die gebruik daarvan op die openbare pad- en brugstelsel sal geskied wil dit voorkom asof die belasting daarop teoreties gesproke geregverdig is. 'n Groot en swaar band word op 'n groot en swaar voertuig gebruik en derhalwe is die belasting waarskynlik in verhouding met die prys van die band hoër, net soos die moontlike skade wat dit aan die pad kan aanrig. 'n Motorvoertuigeienaar wat onverskillig ry kan groter skade aan die pad aanrig, maar hy sal hoogstwaarskynlik gouer nuwe bande moet koop en weer belasting saam met die koopprys moet opdok. Weens die duursaamheid van die moderne motorband het dit 'n redelike lang lewensduur en gevolglik vind die vervanging van bande van die gemiddelde motor nie dikwels plaas nie. Die belastinginkomste is derhalwe ook nie besonder indrukwekkend of voldoende vir die bou en instandhouding van paaie en brûe nie. As aanvullende belastinginkomste voldoen dit waarskynlik aan die vereistes van redelikheid en billikheid. Weens die huidige koopbelastingstelsel wat op bykans alle produkte van toepassing is, vereis die belastingheffing op bande geen eiesoortige stelsel nie.

2.5.6 Belasting op brandstof

Belasting op brandstof is selfs in Suid-Afrika nie 'n nuwe belastinginvorderingsmetode nie. In 1931 was die belasting reeds drie pennies (2½ sent) op 'n gelling petrol en vanaf 1935 is dit verhoog na ses pennies (5 sent) per gelling. Op daardie stadium was die invoerkoste van petrol 4½ pennies (4 sent) wat daarop dui dat die belasting bykans 150 persent van die kosprys op petrol beloop het.¹⁾ Sedertdien het die prys van brandstof egter drasties verhoog en die belasting daarop dienooreenkomstig. Waar die doeane-reg en aksynsbelasting op motorbrandstof vir die jaar 1962 ongeveer R34 416 beloop het is daar vir die finansiële jaar 1977 R500 023 000 aan doeane en aksyns-inkomste deur middel van heffings op brandstof ingevorder.²⁾ Weens die huidige relatief hoë brandstofpryse asook die bespiegelings dat die aardolie-reserwes uitgeput raak, word daar naarstigtelik na alternatiewe energiebronne en aandrywingsmetodes gesoek. Indien 'n alternatiewe aandrywingsmetode, wat nie van brandstof gebruik maak nie, en daarby effektief en ekonomies is, ontwikkel word, sal die inkomste uit brandstofbelasting uiteraard verval en sal die nuwe energiebron indien moontlik belas moet word.

Een van die mees waarskynlike alternatiewe aandrywingsmetodes is die elektriese motor, maar ten spyte van jarelange navor-sing blyk dit nogtans nie as effektief genoeg nie. Die

-
- 1) Republiek van Suid-Afrika: Debate van die Volksraad, Volume 24, 1935, kolom 2280.
 - 2) Republiek van Suid-Afrika, Departement van Staatkundige Ontwikkeling en Beplanning, Tak Sentrale Statistiekdiens: S.A. Statistiek, op.cit., p.19.

binnebrandenjins is deur jarelange verfyning tot 'n besondere effektiewe en spaarsame aandrywingsmeganisme ontwikkel en soos Laurie Crane (algemene bestuurder van Lucas Suid-Afrika) dit stel -

"I see a very considerable future for the internal combustion engine vehicle for a variety of reasons. Not the least of these is that there is a tremendous investment worldwide in this industry. It is probably the largest manufacturing industry in the world.And if one adds up this monumental degree of investment, it is very difficult to imagine that it is going to dissipate in the short term and be replaced by something else.I would say that it will take as long for the electric car to achieve predominance over the petrol vehicle as it has taken the petrol or diesel engine to attain to their present state."¹⁾

Alhoewel die metode van belastingheffing op brandstof in die algemeen as 'n regverdigde betalingsmetode vir die gebruik van die openbare weë gesien word, word brandstof ook in groot hoeveelhede op plase en in nywerhede verbruik, terwyl die toerusting selde of ooit op 'n openbare pad kom. Daar bestaan egter reeds prosedures waarvolgens veral die boeregemeenskap diesel belastingvry kan aankoop soos deur die Minister van Ekonomiese Sake gestel -

1) CRANE, Laurie., "Tremendous future for electric transport", To the Point, 1980 Special Motoring Supplement, October 1979., p.32.

"Wat die landbou, die bosbou en die openbare busdienste betref, bestaan daar 'n korting van 9 550 (9 550 sent). Die nywerheidsverbruikers, met ander woorde, die produksiesektore, geniet 'n korting van 8 550. Met ander woorde, ons het ten opsigte van die terreine waarop die verbruik hiervan ingestel is, op die produksiedeel daarvan, hulle onthef en volle korting gegee."¹⁾

Deur voornoemde korting toepaslik uit te brei en die nodige kontrolemaatreëls vir die voorkoming van misbruik in te stel, behoort die knelpunt uit die weg geruim te word. Alles inaggenome, wil dit voorkom of die metode van belastingheffing op brandstof nie slegs die regverdigste belastingmetode is nie, maar ook die minste administratiewe reëlins vir die Staat sowel as die meeste motorvoertuigeienaars tot gevolg sal hê.

Weens die groot hoeveelheid brandstof wat daaglik verbruik word, sowel as die redelik klein eenheidsmaat waarvolgens dit verskaf word, kan 'n klein belastingheffing op die eenheidsmaat 'n besonder groot belastinginkomste tot gevolg hê.

Die vervanging van die motorlisensiestelsel met brandstofbelasting is ook deur die Britse Owerheid ingesien -

"Van 1983 af sal die Britse motoreienaars geen jaarlikse belasting op hul motors betaal nie, berig die Britse vereniging van motorvervaardigers en handelaars in sy

1) Republiek van Suid-Afrika: Debatte van die Volksraad, "Derde lesing van die Wetsontwerp op die Staatsoliefonds", weeklikse uitgawe Nr.7, 7 Maart 1977, kolom 2853.

jongste nuusbrief. Voortaan sal die padbelasting by die petrolprys getel word. Die Britse regering het op dié stap besluit om die verkwistende gebruik van motors veral in stede te ontmoedig en om te verseker dat die motoris sy belasting in verhouding moet betaal met die mate waarop hy die pad gebruik. Na verwagting sal die belasting 'n verhoging in die petrolprys van sowat 12 persent tot gevolg hê."1)

2.5.7 Heffingsinkomste deur middel van tolstelsels

Soos reeds gemeld ²⁾ is tolstelsels in een of ander vorm nie onbekend in Suid-Afrika nie. Tolheffings was egter hoofsaaklik van toepassing op brêe of ponte, waar die heffingspunt by die gebruikspunt was. Wat verder ook in ag geneem moet word, is die feit dat daar op daardie stadium geen stelsel van belastingvordering op voertuie was nie en dat die koste vir die oprigting of bou van 'n brug of pont vanselfsprekend van die gebruiker gevorder moes word. Daar was ook wel tolheffings op 'n 40 kilometer pad, wat met 'n harde oppervlakte in 1845 op die Kaapse Vlakte vir besonder swaar verkeer gebou is en die destydse Kaapse regering nie voldoende fondse kon voorsien nie.

1) Die Volksblad, 14 Desember 1978, p.6.

2) Supra, p.69.

3) CAPSTICKDALE, Lyonel., op.cit., p.4.

Die beginsel van tolstelsels het nie in Suid-Afrika oorleef nie. Soos reeds aangehaal ¹⁾ het die tolstelsel klaarblyklik ook nie in die Britse Eilande oorleef nie, ten spyte van die feit dat daar op een stadium 800 tolhekke was. Tolheffingstelsels sal vanselfsprekend tolamptenare of gesofistikeerde toerusting asook onderhoudspersoneel vereis, wat adisionele uitgawes tot gevolg sal hê. Op besige trajekte en tydens spitsure sal tolstelsels waarskynlik ook knelpunte kan veroorsaak, en waar daar in 'n steeds vinniger veranderende tyd geleef word, behoort hierdie knelpunte sover moontlik vermy te word. Of die instelling van 'n tolheffingstelsel in Suid-Afrika sonder meer aanvaar sal word, is onseker veral as die noodsaaklikheid daarvan moeilik verdedigbaar is.

2.6 'n Voorstel vir 'n nuwe metode van motorvoertuigbelastinginvordering

Uit die voorgaande besprekings het die effektiwiteit, regverdigheid en eenvoudigheid van die brandstofbelastingheffingstelsel sonder twyfel uitgestaan. Die enigste knelpunt wat belasting op brandstof moontlik kan inhou, indien dit die enigste motorbelastinginvorderingstelsel is, is dat die ontwikkeling van 'n alternatiewe aandrywingsmeganisme, sonder 'n eenvoudig belasbare energiebron moontlik inkomstevorderingsprobleme tot gevolg kan hê. Om egter in afwagting van die laasgenoemde moontlike knelpunte voort te gaan met die huidige motorvoertuiglisensiestelsels of ondersoek na tolheffingstelsels, wat onnodige verkwisting van mannekrag en duur toerusting

1) Supra, p.90.

tot gevolg het, moet ernstig bevraagteken word. 'n Stelsel of stelsels waar die gebruiker van dienste soos snelweë, strate en netjiese ingenieursprestasies soos tunnels en brûe, in verhouding tot die mate wat hy daarvan gebruik maak, daarvoor betaal, is uiteraard die mees regverdige en billike stelsel/s.

Waar hierdie stelsel/s daarby ook inpas by die huidige stelsel waar belasting reeds op brandstof en die ander items gehef word, behoort dit as die eenvoudigste en mees regverdige stelsel aanvaar te word. Belastinginvorderings op motorvoertuie, motoronderdele en motorbande en brandstof behoort derhalwe die enigste hoofinvorderingstelsel van geld vir die bou en instandhouding van paaie en brûe te wees.

Dit is so dat die stedeling of plaaseienaar ook graag padverbindinge voor of verby hul wonings wil hê en dat die pad en die tipe oppervlakte daarvan, die waarde van sy eiendom kan verhoog. Verder is dit ook so dat sommige van hierdie paaie nie geregverdig is nie, maar daarteenoor is daar weer seker paaie wat oorbenut is of wat gladnie aan die vereistes van die verkeer voldoen nie. Die huidige metode van die Vrystaatse plaaslike owerhede om die geld vir die bou en instandhouding van die strate hoofsaaklik uit eiendomsbelasting te verkry, is derhalwe nie regverdig nie. Die Sentrale Regering behoort 'n gedeelte van die inkomste uit die belasting op brandstof, bande, motorvoertuie en -onderdele, deur bemiddeling van die Provinsiale Administrasie aan die onderskeie plaaslike owerhede oor te betaal. Die aard asook die lengte strate moet as maatstaf geneem word vir die bepaling van die bedrag wat oorbetaal moet

word. Weens die beperkinge op hierdie inkomste sal die bydrae waarskynlik steeds nie voldoende wees nie, maar dit sal die belastingdruk op die stedelike en dorpshuiseienaars ligter maak.

Die huidige stelsel van lisensiëring van motorvoertuie, wat, soos reeds gestel, heeltemal onregverdig en onnodig omslagtig en ook duur is, behoort gestaak te word. Die totale inkomste uit motorvoertuiglisensiegeld beloop volgens die onderskeie inkomstebegrotings vir die finansiële jaar 1978/79 R131 700 000 (Kaap R44 900 000; Transvaal R59 500 000; Natal R18 400 000; O.V.S. R8 900 000).¹⁾ Aangesien die Natalse en Vrystaatse inkomstebegrotings nie onderskei tussen registrasie- en lisensiegeld nie, is die registrasiegeld ten opsigte van hierdie provinsies by die totale bedrag ingesluit. Om hierdie motorvoertuiglisensie-inkomste deur belasting op brandstof te in, sal 'n heffing van ongeveer 2½ sent per liter meer as voldoende wees.

Ingevolge Wet 54 van 1971²⁾ soos gewysig deur Wet 38 van 1978³⁾ word 2,579 sent per liter op brandstof in die Nasionale Padfonds gestort. Na verwagting sou daar vir die jare 1978/79 R138 980 000 in die Nasionale Padfonds gestort word.⁴⁾ Indien die uitgawe wat aangegaan moet word om motorvoertuiglisensiegeld in te vorder ook in ag geneem word, behoort 'n heffing van selfs minder as 2 sent per liter voldoende te wees om die motorvoer=

1) Provinsies van die Kaap die Goeie Hoop, Transvaal, Natal en Oranje-Vrystaat: Begrotings van Inkomste en Uitgawe vir die Jaar wat op 31 Maart 1980 Eindig, respektiewelik bladsye 2, 11, 16 en 16.

2) Republiek van Suid-Afrika: Wet op Nasionale Paaie, 1971 (Wet 54 van 1971), art. 2.

3) Republiek van Suid-Afrika: Wysigingswet op Nasionale Paaie, 1978 (Wet 38 van 1978).

4) Republiek van Suid-Afrika: Staatskoerant, 6423 van 4 Mei 1979, p.145.

tuiglisensie-inkomste te vervang. Die ander belasting=bronne soos die heffings op motors, motoronderdele en -bande kan ook bydra tot die vervanging van die lisensie-inkomste.

Met die vermeerdering in die aantal en gebruik van motor=voertuie, sal die belastinginkomste verhoudingsgewyse styg. Die motorvoertuigeienaar sal ook sy volle belasting op die padgebruik betaal volgens die benutting van sy voertuig en nie jaarliks wonder wat sy motorlisensiegeld gaan beloop nie en watter bedrag hy derhalwe sal moet begroot nie.

Alhoewel die huidige motorvoertuiglisensiëringstelsel in die Oranje-Vrystaat en ook in die ander provinsies aan die motorvoertuigregistrasiestelsel gekoppel is, behoort die afskaffing van die lisensiëringstelsel nie die registrasie=stelsel te beïnvloed, soos wat met die omgekeerde die geval sou wees nie. Nogtans is dit so dat die jaarlikse hernu=wingsproses meehelp tot die meer effektiewe byhou van die motorvoertuigregisters. Die afskaffing van die motorvoer=tuiglisensiëringstelsel sal derhalwe 'n invloed op die motor=voertuigregistrasiestelsel uitoefen wat in aanmerking geneem sal moet word.

2.7 Samevatting

Om die motorvoertuig, wat 'n noodsaaklike deel van die moderne lewenswyse is te benut, is padstelsels nodig. Om die padstel=sels daar te stel vereis groot bedrae geld en die logiese ge=volgtrekking is dat die padgebruikers die geld moet voorsien.

In die Oranje-Vrystaat het die behoefte aan meer en beter paaie met die jare ook groter geword. Aanvanklik was daar hoofsaaklik voertuie wat deur diere getrek is en het die voertuie ook meerendeel oor ysterwiele beskik. Alhoewel die paaie aanvanklik min was, moes dit tog gemaak en in stand gehou word en derhalwe was fondse daarvoor nodig.

Omrede die paaie hoofsaaklik grond en gruispaaie was en die ysterwiele van die voertuie die grootste skade daarop aangerig het, is die wiele van die voertuie belas. Vir elke wiel waaroor 'n voertuig beskik het, moes die eienaar 'n sekere bedrag belasting betaal. Dit was ook genoem wielbelasting. Ten einde seker te maak dat 'n persoon nie 'n voertuig op 'n openbare pad gebruik tensy hy wel die voorgeskrewe wielbelasting betaal het nie, is 'n kenteken aan hom uitgereik wanneer hy die belasting betaal het. Die kenteken was vir 'n jaar geldig en die eienaar moes dit aan die betrokke voertuig vasheg.

Eers vanaf die jaar 1930 is die belastingtariewe volgens die massa van die voertuie bepaal omrede daar klaarblyklik toe besef is dat die massa van die voertuig die bepalende faktor is wat die skade aan die padoppervlaktes veroorsaak.

Die behoefte na beter en meer padstelsels het met die meerwordende getalle en soorte motorvoertuie steeds groter geword en daarmee gepaard ook die behoefte na die nodige fondse.

Geordende beheer oor die invordering van die motorvoertuiglisensiegeld het weens die groter aantal voertuie steeds meer gekompliseerd geraak. So ook het die verhuising van die voertuigeienaars en verwisseling van voertuie tussen eienaars groter eise aan die administratiewe reëlins gestel. Bykans jaarliks is die betrokke ordonnansies aangevul of gewysig.

Aangesien daar reeds 'n register bygehou moes word om rekord te hou van alle geregistreeerde motorvoertuie in elke registrasie-owerheidsgebied, kan hierdie register as debiteureregister benut word ten einde te kontroleer dat die lisensiegeld van elke geregistreeerde motorvoertuig jaarliks betaal word.

Weens die omvattendheid van die motorvoertuigregisters asook die gekompliseerdheid van die lisensiëringstelsel, word die registers sedert die sestigerjare met behulp van elektroniese dataverwerking op 'n gesentraliseerde basis in die Provinsie van die Oranje-Vrystaat bygehou.

In al vier die provinsies van die Republiek word lisensiegeld op motorvoertuie gehef. Alhoewel die lisensietariewe in die vier provinsies verskil en ook bykans jaarliks na behoefte aangepas word, bly die grondslag waarop dit gehef word min of meer dieselfde. Die invorderingsprosedure verskil egter in 'n redelike mate. In die Oranje-Vrystaat is die lisensiejaar vir alle geregistreeerde motorvoertuie vanaf Januarie tot Desember. Die lisensiegeld word alhier ook deur die kantore

van die ontvangers van inkomste en landdroshoe ingevorder. In die ander provinsies word daar van verspreide lisensiëringstelsels gebruik gemaak. Elke motorvoertuig het 'n eie lisensiejaar wat strek vanaf die datum waarop die voertuig vir die eerste keer geregistreer word en die daaropvolgende twaalf maande. In die Transvaal word die lisensiegeld deur die kantore van die plaaslike owerhede ingevorder. In die Kaapprovinsie vorder die poskantore, asook die ontvangers van inkomste lisensiegelde in. Die Natalse Provinsiale Administrasie het sy eie kantore terwyl landdroskantore ook op sekere sentra die taak verrig.

Die werk verbonde aan die invordering van lisensiegeld word met die steeds meerderwordende getalle motorvoertuie 'n al groter taak. Groot dataverwerkingstelsels sowel as honderde amptenare word vir hierdie taak ingespan. Ontduiking vind ook steeds meer plaas en al groter pogings moes aangewend word om dit te verhoed. 'n Groot deel van die lisensie-inkomste word vir die invordering daarvan aangewend.

Aanvullend tot die aspekte hierbo genoem is die onregverdigheid van die motorvoertuiglisensiëringstelsel. Die lisensiegeld moet ten volle betaal word sonder om die mate wat die voertuig benut word in aanmerking te neem.

Dit is derhalwe wenslik om ondersoeke na meer regverdige en billike belastingstelsels in te stel wat indien moontlik, ook meer doeltreffend toepasbaar kan wees.

Ander stelsels wat oorweeg kan word, is

- (a) tolstelsels;
- (b) eiendomsbelasting;
- (c) brandstof- en motorbelasting;
- (d) verkeersoorladingbelasting; en
- (e) parkeerbelasting.

Bykans al die voornoemde stelsels is reeds of word steeds as 'n inkomste-invorderingmetode benut.

Na ontleding van die genoemde stelsels is tot die slotsom geraak dat die heffing van 'n belasting op brandstof nie slegs die regverdigste wyse van belastingheffing sal wees nie, maar ook bykans, in verhouding met die huidige lisensieringstelsel, geen invorderingskoste en arbeid tot gevolg sal hê nie.

SLOTBESKOUING

Die huidige metodes van registrasie en lisensiëring van motorvoertuie het die ontwikkeling van omvangryke stelsels met groot organisatoriese komponente in elk van die onderskeie provinsies meegebring. Die onderskeie instellings verskaf werk aan honderde amptenare in elke provinsie, terwyl van die mees moderne en gesofistikeerde toerusting ter waarde van miljoene rande in gebruik is. Voorstelle wat 'n wesenlike verandering van bestaande reëlins tot gevolg gaan hê, indien dit aanvaar sou word, sal waarskynlik weerstand uitlok. In hierdie verband is die volgende standpunt van Cloete relevant:

"Nevertheless the retention of time-honoured policies, institutions and practices should be questioned... Care should be exercised not to confuse basic policy issues with executive (administrative) issues. In other words do not confuse the what of public sector activities with the how. ... Although political office-bearers as well as officials could have the best intentions they could slide into empire-building. The unfortunate result is that the well intended empire could become an anachronism which is counter-productive. Yet every anachronism tends to become sacrosanct and surrounded by vested interests which will defend it with blind ferocity against one and all." ¹⁾

-
- 1) CLOETE, J.J.N., "Public Sector Expectations in the Eighties" Die Staatsamptenaar, vol. LX, No. 9, September 1980, p.13.

Weens die tekort aan geskoolde personeel behoort die persone betrokke, egter met groot voordeel vir meer noodsaaklike dienste gebruik te kan word. Net so sal die arbeidsbesparende toerusting ook elders sonder probleme aangewend kan word. Die toerusting is tot 'n groot mate van die moderne elektroniese tipes wat weens hul gesofistikeerdheid en aanpasbaarheid vir 'n verskeidenheid gebruike aanwendbaar is.

Die voorgestelde stelsel van motorvoertuigregistrasie is nie net eenvoudiger en meer prakties nie, maar skakel alle leemtes van die huidige verskillende stelsels, soos in die onderskeie provinsies toegepas, uit.. Die huidige stelsel vir die byhou van die motorvoertuigregisters is besonder arbeidsintensief en ingewikkeld. Om hierdie rede vereis dit deurlopende opleiding van personeel wat andersins foute sal maak. Die foute skep meer werk omdat regstellings gedoen moet word en ten spyte daarvan is die registers selde volkome betroubaar.¹⁾ Die voorgestelde stelsel sal onder andere die genoemde probleme geheel uitskakel omdat die byhou van die register nie meer nodig sal wees nie. Die stelsel maak voorsiening vir alle geïdentifiseerde behoeftes op 'n meer effektiewe maar ook goedkoper wyse.

Beheer oor motorvoertuigeienaars of -bestuurders sal volgens 'n gesentraliseerde stelsel die mees effektiewe maatreëls bevat wat op 'n eenvormige basis landwyd kontroleerbaar is. Die stelsel beskik ook oor die inherente eienskappe dat dit spontane kontrole-eienskappe bevat wat onverantwoordelike optredes kan verminder.

1) DU PREEZ, J.C., op.cit., inligting verstrek.

Die gedesentraliseerde beheer oor die eienaarskap van motorvoertuie, wat in wese 'n diens aan die gemeenskap is, sal meehelp dat 'n beter diens gelewer kan word. Vir hierdie beter diens kan plaaslike owerhede bo-en-behalwe administrasiekostes, ook 'n addisionele, maar heel moontlik noodsaaklike en regverdigbare inkomstebron ontgin.

Daar die huidige motorvoertuiglisensiëringstelsel egter geheel afhanklik is van die bestaande motorvoertuigregistrasiestelsel, sal die vervanging van die lisensiëringstelsel met 'n brandstofbelastingstelsel, hoë prioriteit moet geniet.

Soos reeds gestel,¹⁾ is die stelsels van registrasie en lisensiëring van motorvoertuie in so 'n mate interafhanklik, dat die vervanging of wysigting van enige van die stelsels nie sonder inagneming van die ander gedoen kan word nie.

Die voorgestelde stelsels hou egter soveel voordele, wat betref finansiële besparings, meer effektiewe dienslewering en regverdigheid teenoor die algemene publiek in, dat dit verdere intensiewe beoordeling deur die besluitnemers regverdig.

1) Supra, p. 56 en 111.

BRONNELYS

A. BOEKE

Afrikaanse Kinderensiklopedie, Nasionale Opvoedkundige
Uitgewery Beperk, Kaap 1976.

Cloete, J.J.N., Inleiding tot die Publieke Administrasie,
2de hersiene uitgawe, J.L. van Schaik Beperk, Pretoria, 1972.

Everyman's Encyclopedia, J.M. Dent & Sons Ltd., London 1949/50.

B. STATUTE EN ORDONNANSIES

Republiek van den Oranje-Vrystaat: Wetboek van den Oranje-
Vrystaat, 1892 (Wet 9 van 1892).

Republiek van den Oranje-Vrystaat: Wetboek van den Oranje-
Vrystaat, 1892 (Wet 12 van 1892).

Republiek van Suid-Afrika: Wet op Nasionale Paaie, 1971
(Wet 4 van 1971).

Republiek van Suid-Afrika: Wysigingswet op Nasionale Paaie,
1978 (Wet 38 van 1978).

Republiek van Suid-Afrika: Wet op Statistiek, 1976
(Wet 66 van 1976).

Kaapprovinsie: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord.21 van 1966).

Natal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord.21 van 1966).

Oranje-Vrystaat: Motorkarren Ordonnantie, 1913 (Ord.3 van 1913).

Orange Free State: The Wheel Tax Ordinance, 1916 (Ord.4 of 1916).

Oranje-Vrystaat: Die Wielbelasting en Wegenraden Ordonantie,
1917 (Ord. 11 van 1917).

Orange Free State: The Wheel Tax and Road Board Amendment Ordinance, 1918 (Ord. 3 of 1918).

Orange Free State: Wheel Tax and Road Board Consolidation Ordinance, 1921 (Ord. 8 of 1921).

Orange Free State: Additional Wheel Tax Ordinance, 1921 (Ord. 9 of 1921).

Oranje-Vrystaat: Motorkar en Wielbelasting Wysigings Ordonnansie, 1926 (Ord. 11 van 1926).

Oranje-Vrystaat: Motorkar en Wielbelasting Aanvallings Ordonnansie, 1927 (Ord. 10 van 1927).

Oranje-Vrystaat: Motorkar Verdere Wysigings Ordonnansie, 1928 (Ord. 7 van 1928).

Oranje-Vrystaat: Wielbelasting en Weëraad Wysigings Ordonnansie, 1930 (Ord. 6 van 1930).

Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1931 (Ord. 18 van 1931).

Oranje-Vrystaat: Die Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1934 (Ord. 12 van 1934).

Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1940 (Ord. 15 van 1940).

Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Ordonnansie, 1941 (Ord. 8 van 1941).

Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1944 (Ord. 6 van 1944).

Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1945 (Ord. 10 van 1945).

Oranje-Vrystaat: Motorvoertuig Wysigings Ordonnansie, 1952 (Ord. 15 van 1952).

Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Motorvoertuie, 1956
(Ord. 11 van 1956).

Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1956
(Ord. 17 van 1956).

Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1958
(Ord. 7 van 1958).

Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1960
(Ord. 13 van 1960).

Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1962
(Ord. 10 van 1962).

Oranje-Vrystaat: Wysigingsordonnansie op Padverkeer, 1964
(Ord. 4 van 1964).

Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Motorbelasting, 1965
(Ord. 18 van 1965).

Oranje-Vrystaat: Ordonnansie op Padverkeer, 1966
(Ord. 21 van 1966).

Oranje-Vrystaat: Padverkeer Wysigingsordonnansie, 1968
(Ord. 8 van 1968).

Oranje-Vrystaat: Padverkeer Wysigingsordonnansie, 1971
(Ord. 7 en 12 van 1971).

Provinsies van die Kaap die Goeie Hoop, Transvaal, Natal
en Oranje-Vrystaat: Begrotings van Inkomste en Uitgawe
vir die Jaar wat op 31 Maart 1980 Eindig.

Oranje-Vrystaat: Begroting van Inkomste en Uitgawe vir die
Jaar wat op 31 Maart 1983 Eindig.

Transvaal: Ordonnansie op Padverkeer, 1966 (Ord. 21 van 1966)

Provinsie van Transvaal: Rekenarisering van Motorvoertuig=
registers, Augustus 1976.

C. DEBATTE VAN DIE VOLKSRAAD

Republiek van Suid-Afrika: Debatte van die Volksraad,
Weeklikse Uitgawe Nr. 7 van 7 Maart 1977.

Republiek van Suid-Afrika: Debatte van die Volksraad,
Volume 25, 23 April 1935.

Republiek van Suid-Afrika: Debatte van die Volksraad,
Volume 24, 1935.

D. AMPTELIKE PUBLIKASIES

Republiek van Suid-Afrika: Staatskoerant, 6423 van
4 Mei 1979.

Republiek van Suid-Afrika: Departement van Samewerking en
Ontwikkeling, Tak Sentrale Statistiekdiens, Suid-Afrikaanse
Statistiek, 1978, Staatsdrukker, Pretoria.

E. TYDSKRIFTE

Capstickdale, Lyonel, "Paaie van Voorspoed",
Suid-Afrikaanse Panorama, September 1979.

Cloete, J.J.N., "Public Sector Expectations in the Eighties"
Die Staatsamptenaar, Volume LX No. 9, September 1980.

Cotter (Skuilnaam), "By the Way", Car, October 1979.

Crane, Laurie., "Tremendous future for electric transport",
To the Point, 1980, Special motoring supplement, October 1979.

Fugate, Douglas B., "Changing Highway Concepts",
Traffic Quarterley, April 1970.

Grillo, Joseph P., "Highway Safety Goals of Motor Vehicle Registration", Traffic Quarterley, July 1973.

Mc Kelvey, George., "We Prefer Toll Revenue Bonds, Because -", Traffic Quarterley, July 1971

Roth Gabriel J., "Traffic Congestion as a Source of Revenue", Traffic Quarterley, April 1970.

F. KOERANTE

Die Volksblad, 14 Desember 1978 en 27 April 1979.