COMMISSION OF INQUIRY

COMMISSION OF INQUIRY REGARDING THE PREVENTION OF PUBLIC VIOLENCE AND INTIMIDATION

VYFDE TUSSENTYDSE VERSLAG OOR TAXIGEWELD

GOLDSTONE REPORT ; GK - 23

363.320968 GOL

NOT TO BE ISSUED

We only have Afrikaans report – Dept of Justice also only has Afrikaans

GK - 28

DIE STAATSPRESIDENT

1. Die Kommissie van Ondersoek insake die Voorkoming van Openbare Geweld en Intimidasie het die eer om sy vyfde tussentydse verslag oor taxigeweld aan u voor te lê.

2. Die Kommissie se komitee wat ondersoek instel na openbare geweld en intimidasie in die taxi- en minibusbedryf het sy vyfde tussentydse verslag ingehandig, wat hierby aangeheg is. Dit is 'n omvattende verslag en sou die finale verslag gewees het, was dit nie vir een aangeleentheid waarna die ondersoek nog nie afgehandel is nie, naamlik die rol wat die Suid-Afrikaanse Polisie in die taxigeweld in Kaapstad gespeel het.

DIE OORSAKE VAN TAXIGEWELD

3. Dit blyk uit die verslag dat politieke mededinging en politieke verbondenheid nie oorsake is van die geweld wat met die taxibedryf geassosieer word nie. Daar is bevind dat die belangrikste oorsake, in historiese volgorde, die volgende is:

3.1 DIE INVLOED VAN APARTHEIDSWETTE OP VERSTEDELIKING

3.1.1 Grootskaalse en snelle verstedeliking en die versuim, vanweë apartheidswette, deur die Regering of plaaslike owerhede om selfs net rudimentêre vervoerfasiliteite te verskaf aan die groot getalle mense vir wie dit 'n daaglikse noodsaaklikheid was.

3.1.2 Die opkoms van die gereelde minibustaxibedryf onder [illegible] en beskerming van die wet ten opsigte van gebiede wat kragtens apartheidswette as [illegible].

3.1.3 Die opkoms van die onreëlmatige of "roof-" minibustaxibedryf ten opsigte van gebiede waar swartes in informele of "onwettige" nedersettings gebly het.

3.1.4 Die konflikte wat ontstaan het as gevolg van die historiese skeidings tussen [illegible], wat weerspieël is in die taxibedryf wat hulle bedien het.

(Sien paragraaf 3.1 van die [illegible].)

KOMMERSIëLE FAKTORE

3.2.1 Die onvermoë van 'n vryemarkstelsel om te slaag vanweë -

3.2.1.1 die koste en vertragings wat verband hou met die permitstelsel;

LIBRARY OF PARLIAMENT
030392

3.2.1.2 die afwesigheid van besigheidsvaardighede en -sofistikasie by baie van die operateurs;

3.2.1.3 die afwesigheid van begrip van of vertroue in markfaktore;

3.2.1.4 die invloede van onbillike mededinging deur die bus- en treindienste wat swaar deur die Staat gesubsidieer is;

3.2.1.5 die meer onlangse agteruitgang van die hele ekonomie en die invloed van inflasie op lopende uitgawes; en

3.2.1.6 gevolglike oorbelading en die noodsaaklikheid van spoed ten einde 'n hoë omset van passasiers te verseker

(Sien paragraaf 6.2 van die verslag.)

3.3 DIE ROL VAN DIE DEPARTEMENT VAN VERVOER

3.3.1 Afwesigheid van antisipasie en gebrek aan beplanning.

3.3.2 Gebrek aan kommunikasie met die persone betrokke by die taxibedryf.

3.3.3 Die geheimhouding en gebrek aan deursigtigheid in die stelsel van die uitreiking van permitte deur plaaslike padvervoerrade en, meer spesifiek, die afwesigheid van redes vir die weiering van permitte en die buitensporige gelde vir appèlle.

3.3.4 Vanweë die faktore wat in 3.3.3 genoem is, die persepsies van korrupsie en onbillikheid aan die kant van die amptenare. Die komitee het bevind dat spesifieke bewerings van korrupsie en partydigheid sonder feitelike regverdiging is.

3.3.5 Die onbillikheid van die subsidiestelsel vir bus- en treinvervoer.

3.3.6 Die afwesigheid van behoorlike beplanning en kommunikasie met persone betrokke by die bedryf met betrekking tot wat "deregulering" genoem is, en wat in werklikheid die wettiging van "roofoperateurs" beteken het.

3.3.7 Die ernstige gebrek aan personeel by die [illegible] Departement van Vervoer.

(Sien p[illegible] van die verslag.)

3.4 GEBREK AAN WETSTOEPASSING

3.4.1 In gebiede waar daar genoeg mannekrag en fasiliteite was, het doeltreffende wetstoepassing 'n positiewe invloed gehad en geweld en intimidasie laat afneem.

3.4.2 Die afwesigheid van behoorlike wetstoepassing in die meeste gebiede het die regstelsel en die doeltreffendheid van die hele beheerstelsel onder verdenking gebring.

(Sien paragraaf 6.4 van die verslag.)

3.5 AFWESIGHEID VAN FASILITEITE

In baie stede en dorpe is daar onvoldoende staanplekfasiliteite, en dit gee aanleiding tot baie probleme.

(Sien paragraaf 6.5 van die verslag.)

3.6 ONVERDRAAGSAAMHEID EN MAGSTRYDE

3.6.1 Soos blyk uit die vorige tussentydse verslae van hierdie komitee en ook uit hierdie verslag, lê baie van die blaam vir die geweld by die operateurs self. Daar word in die bedryf verwys na onverdraagsaamheid, selfsugtigheid, uittarting en hebsug.

3.6.2 In min gevalle was die operateurs of die organisasies in die bedryf bereid om hulle eie foute in verband met die probleme te aanvaar, laat staan nog te erken.

3.6.3 In laaste instansie het die [illegible] van geweld deur taxi-operateurs die onmiddellike voorkom van die geweld.

(Sien paragraaf 6.6 van die verslag.)

AANBEVELINGS

4. Die komitee vestig die aandag op die feit dat sy lede nie deskundiges op die gebied van vervoer is nie. Voorts het hy getuienis aangehoor oor 'n tydperk van langer as 'n jaar en menings is aangehoor van mense (met inbegrip van deskundiges) betrokke by die meeste velde in die bedryf.

5. In hierdie omstandighede sou dit klaarblyklik jammer wees as die komitee nie sy oorwoë menings oor baie van die aanbevelings, wat deur so baie gebiede gedoen is, openbaar maak nie. Die Kommissie verwelkom en waardeer sonder voorbehoud die sorg wat aan die [illegible] en die volledige en nuttige bespreking in die deel van die verslag wat aan aanbevelings gewy is.

(Sien paragrawe 9 - 17 van die verslag.)

6. Vir maklike verwysing volg 'n opsomming van die komitee se aanbevelings hier:

6.1 Die taxibedryf moet nie in die afsienbare toekoms gedereguleer word nie, en nie voordat informele dorpe en nedersettings gevestigde en vreedsame gemeenskappe geword het nie. Op 'n meer positiewe noot moet die vordering van die bedryf in die rigting van deregulering gepaard gaan met die verbetering in die lewensgehalte wat die gemeenskappe wat deur die bedryf bedien word, geniet.

(Sien paragraaf 11 van die verslag.)

6.2 Die plaaslike padvervoerrade is gediskrediteerde liggame en die vervanging daarvan deur ander statutêre liggame sal waarskynlik nie tot groter sukses lei nie. Ten einde voorsiening te maak vir regulering in die toekoms, steun die komitee die volgende voorstelle as riglyne:

6.2.1 Vir langtermynstabiliteit in die taxibedryf moet 'n werklike vennootskap aangegaan word tussen taxiverenigings wat taxi-operateurs verteenwoordig en die beheerowerheid.

6.2.2 Die beheerowerheid moet 'n statutêre liggaam wees met die bevoegdheid om maatstawwe neer te lê wat nodig is vir toelating tot die minibustaxi-bedryf.

6.2.3 Permitte moet op plaaslike vlak uitgereik word, met behoorlike inagneming van heersende plaaslike omstandighede.

6.2.4 Daar is 'n lys met van die maatstawwe wat in ag geneem moet word by die toestaan van 'n permit (sien paragraaf 12.16.4 van die verslag).

6.2.5 Elke besluit van die uitreikingsliggaam moet onderworpe wees aan 'n eenvoudige, goedkoop vorm van appèl, en daar moet 'n onafhanklike, toeganklike klachteverringsprosedure op plaaslike vlak wees.

Die Kommissie dit die mening van die komitee onderstreep dat die bestaande stelsel van regulering vervang behoort te word deur 'n stelsel wat die plek van die minibus in die bedryf erken en die belange van elkeen beskerm - passasiers, taxi-operateurs en die breë publiek.

(Sien paragraaf 12 van die verslag.)

Subsidies

Minibustaxi-dienste, word nie gesteun nie. Oorweging moet egter geskenk word aan indirekte subsidies uit

die private sektor, veral met betrekking tot die verbetering van fasiliteite.

(Sien paragraaf 13 van die verslag.)

6.4 Alle verteenwoordigende organisasies in die bedryf (op plaaslike, streek- en nasionale vlak) moet geïdentifiseer en ten volle betrek word by oorlegpleging in verband met die formulering van plaaslike, streek- en nasionale vervoerbeleide.

(Sien paragraaf 14 van die verslag.)

6.5 Verbeterde opleidingsfasiliteite vir alle persone betrokke by die taxibedryf moet verskaf word met die hulp van die georganiseerde handel en nywerheid.

(Sien paragraaf 15 van die verslag.)

6.6 In baie gebiede moet plaaslike owerhede en plaaslike taxiverenigings as 'n saak van dringendheid maniere en middele bespreek en implementeer om taxistaanplekfasiliteite onmiddellik te verbeter. Die komitee verwys met waardering in hierdie verband na die stelsel wat in Durban in bedryf is.

(Sien paragraaf 16 van die verslag.)

6.7 Die komitee erken die probleme wat al die wetstoepassingsliggame in Suid-Afrika tans in die gesig staar. Desondanks beveel die komitee aan dat die funksies wat tot nog toe deur inspekteurs van die Departement van Vervoer verrig is, aan plaaslike owerhede en spesifiek die verkeerspolisie oorgedra word. Die Departement van Justisie word dringend versoek om 'n program te ontwikkel wat die spoedige en doeltreffende verhoor sal verseker van persone wat beskuldig word van taxiverwante misdade, waar daar 'n moontlikheid is dat getuies geïntimideer kan word of kan verdwyn. Die polisie moet gemeenskapsleiers op die hoogte hou van die vordering met ondersoeke.

(Sien paragraaf 17 van die verslag.)

6.8 Elke plaaslike owerheid moet minstens een persoon aanstel om met die plaaslike taxiverenigings en leiers van die gemeenskappe wat hulle bedien, te skakel.

(Sien paragraaf 17.5 van die verslag.)

6.9 Geskilbeslegtingsmeganismes moet geskep word waarby alle belanghebbende partye betrokke is - op plaaslike, streek- en nasionale vlak.

(Sien paragraaf 18.1-18.3 van die verslag.)

6.10 Die huidige appèlstelsel van plaaslike padvervoerrade moet onmiddellik vereenvoudig word en toeganklik gemaak word. 'n Ombudsman moet aangestel word om alle tersaaklike verrigtinge van die owerhede na te gaan.

7. Die Kommissie wil ten slotte die aandag vestig en klem lê op die komitee se mening dat die oplossing vir 'n groot deel van die probleme in die hande van die taxi-operateurs self lê.

(Sien paragraaf 19 van die verslag.)

8. Die Kommissie is dank verskuldig aan die lede van die komitee vir hulle toewyding. Hulle het in 'n aantal stede en dorpe gesit met heelwat ongerief vir hulleself. Hulle het dit gedoen ooreenkomstig die beleid van die Kommissie dat sy ondersoeke, waar moontlik, gehou moet word so na moontlik aan die mense wat geraak word deur die geweld wat ondersoek word.

9. Die Kommissie spreek die hoop uit dat die bespreking en aanbevelings vervat in die verslag van hulp sal wees om die vlak van geweld te verlaag en die probleme in die taxibedryf op te los.

R J GOLDSTONE
VOORSITTER VAN DIE KOMMISSIE

KAAPSTAD
26 JULIE 1993

VYFDE TUSSENTYDSE VERSLAG AAN DIE KOMMISSIE VAN ONDERSOEK INSAKE DIE VOORKOMING VAN OPENBARE GEWELD EN INTIMIDASIE DEUR DIE KOMITEE WAT ONDERSOEK INSTEL NA OPENBARE GEWELD EN INTIMIDASIE IN DIE TAXIBEDRYF

D J ROSSOUW, SC
VOORSITTER VAN DIE KOMITEE

L S VAN ZYL
LID VAN DIE KOMITEE

KAAPSTAD
26 JULIE 1993

VYFDE TUSSENTYDSE VERSLAG AAN DIE KOMMISSIE DEUR DIE KOMITEE WAT ONDERSOEK INSTEL NA OPENBARE GEWELD EN INTIMIDASIE IN DIE TAXIBEDRYF

1. INLEIDING

Die komitee wat aangestel is om ondersoek in te stel na die openbare geweld en intimidasie wat in onlangse jare verwoesting in die openbare vervoerbedryf en veral die minibus- of taxisektor gesaai het, het besluit om hierdie verslag voor te lê vanweë die voortslepende konflik in die bedryf in verskeie dele van die land. Dít, en die tyd (langer as 'n jaar) wat tot dusver aan die ondersoek bestee is, het die komitee daarvan oortuig dat hy die uitvoering van sy mandaat geensins verder moet vertraag nie, ondanks die feit dat getuienis oor die rol van die Suid-Afriikaanse Polisie tydens die konflik in Wes-Kaapland nog onvolledig is. Die rol en invloed van die SAP was nie 'n primêre oorsaak in die konflik in Wes-Kaapland nie en aangesien dit 'n identifiseerbare en afsonderlike aangeleentheid is, moet 'n gevolgtrekking daaroor oorstaan tot nadat hierdie tussentydse verslag aan die Kommissie voorgelê is.

2. WERKWYSE VAN DIE KOMITEE

2.1 Die komitee wat aangestel is om ondersoek in te stel na openbare geweld en intimidasie, het sy eerste sitting op 16 Maart 1992 in Kaapstad gehou. In daardie stadium het die komitee bestaan uit adv D J Rossouw (Voorsitter), mnr L S van Zyl, mnr B M Ngoepe en mnr G Steyn. Gedurende April is die komitee verdeel sodat 'n ondersoek na treingeweld aan die Rand kon begin. Die hersaamgestelde komitee wat met die ondersoek na taxigeweld voortgegaan het, het bestaan uit adv D J Rossouw (Voorsitter) en mnr L S van Zyl. Die getuienis voor die komitee is gelei deur sy regsbeampte, adv J Slabbert. Lt Van Rensburg van die S[illegible] is gesekondeer om hulp te verleen met [illegible].

Die komitee boekstaaf graag die dank wat hy aan adv Slabbert verskuldig is. Nie net het hy die meeste van die organisering van die sittings by verskillende plekke op sy skouers geneem nie, maar hy het ook lywige korrespondensie gevoer om agter feite te kom en getuies te identifiseer, en hy het elke getuie wat getuig het, geraadpleeg en sy getuienis gelei. Sy finale voorleggings was van hoë gehalte en, saam met dié van adv J A le Roux, van groot waarde vir die komitee.

2.2 Die komitee het in die openbaar getuienis aangehoor op verskeie plekke (daar was drie of vier geslote sittings) oor ongeveer 60 werkdae gedurende die tydperk 16 Maart 1992 tot 31 Maart 1993, hoe die laaste voorleggings ontvang is. Ons [illegible] ontvang [illegible] verlede jaar.

2.3 In die loop van die jaar waarin die ondersoek gedoen is, het die komitee ook op vier ander plekke gesit, naamlik Pretoria, Alexandra, Groblersdal en Pietersburg, om spesifiek ondersoek in te stel na geweld in die taxibedryf in die gemeenskappe van Midrand (Ivory Park), Alexandra in Johannesburg, Groblersdal en Pietersburg. Hierdie sittings het plaasgevind op 11 Junie 1992, 30 September tot 16 Oktober 1992, 7 tot 8 Desember 1992 en 1 tot 5 Februarie 1993. Die resultate van die eerste drie ondersoeke is afsonderlik hanteer in ons tweede, derde en vierde tussentydse verslae. Afskrifte van hierdie verslae word volledigheidshalwe aangeheg. Die ondersoek wat in die tweede week van Desember 1992 te Pietersburg plaasgevind het, is onvolledig; vanweë omstandighede hieronder uiteengesit, is geen verslag ingedien nie.

2.4 Hoewel elke gebied waar konflik voorkom faktore of omstandighede kan hê wat eie aan daardie gebied is, en hoewel die onmiddellike oorsaak van geweld in een gebied kan verskil van dié in 'n ander, toon die kernoorsake van konflik en uiteindelik van geweld in alle gebiede sigbare ooreenkomste. Dit word hieronder behandel.

2.5.1 Die komitee het gepoog om sy sittings by die verskillende genoemde plekke so na moontlik te hou aan die sentrum van die konflik. By elk van die ondersoeke in Kaapstad op die ander plekke het die komitee nou saamgewerk met persone en liggame wat in die geskille bemiddel het. Direkte bemiddeling (met die hulp van vredeskomitees) het plaasgevind na die ondersoeke te Alexandra, Pietersburg en Groblersdal. In die meeste gebiede is vergaderings met die protagoniste in die konflikte gehou ten einde te probeer om blywende vrede te bewerkstelling.

In Alexandra het 'n baie belowende vergadering plaasgevind onmiddellik na die afsluiting van die formele ondersoek. [Sien paragrawe 5 en 6 van die Derde Tussentydse Verslag (Alexandra).] Ongelukkig moet daar verslag gedoen word dat ANC/SATA twee maande nadat hierdie hoopvolle punt bereik is, steeds geen van die voorgestelde stappe geïmplementeer het nie. As 'n direkte gevolg daarvan het die gevegte weer begin en is meer lewens geëis.

Dit wil voorkom of daar aan die ooreenkoms in die strydende partye op Groblersdal gedoen gegee word bloot deurdat die verskillende partye uit mekaar se pad bly. [Sien paragraaf 3: "Pogings om geweld te beëindig" van die Vierde Tussentydse Verslag (Groblersdal).]

Nadat getuienis 'n paar dae lank gedurende die tweede week van Desember 1992 te Pietersburg aangehoor is, het die komitee sy pogings daarop gerig om 'n vredesooreenkoms tussen die partye te bereik. Ongelukkig het die vrylating op borgtog van persone wat in hegtenis geneem is vir gewelddadige oortredings tydens die taxikonflik, die poging so erg ontwrig dat dit geag is nóg veilig nóg raadsaam te wees om die ondersoek onmiddellik te hervat. Met verloop van tyd het die inisiatief verlore gegaan en die ondersoek is gestaak tot tyd en wyl omstandighede weer gunstig is.

2.5.2 Dit is moeilik om direkte getuienis te verkry oor waarom hierdie vredespogings misluk het. Die komitee kom tot die gevolgtrekking dat dieselfde faktore wat aanleiding gegee het tot die konflik in die verskillende gemeenskappe wat besoek is, in 'n mindere of meerdere mate steeds 'n rol bly speel het.

3. DIE KAAPSTAD-ONDERSOEK

3.1 By die sittings te Kaapstad is die African National Congress, die Black Sash, die Urban Monitoring Awareness Committee en die Kaapstadse Vredeskomitee verteenwoordig deur adv John van den Berg, in opdrag van Mallinick, Ress, Richman en Closenberg. Die Departement van Vervoer is verteenwoordig deur adv J A le Roux en die Suid-Afrikaanse Polisie deur adv G D Griessel, SC, en adv J J Olivier. Aan albei hierdie regspanne is opdrag gegee deur die Staatsprokureur.

3.2 Die getuienis van die 35 getuies wat voor die komitee verskyn het, beloop 4 500 bladsye. Memoranda, verslae en verklarings wat ingehandig is, beslaan 'n verdere 2 500 bladsye.

Die getuies het getuig oor 'n reeks onderwerpe wat tersaaklik is vir die ondersoek. Onder hierdie getuies was verteenwoordigers van verskillende sektore van die openbare vervoerbedryf, met inbegrip van taxi-operateurs; getuies wat direk getuig het oor aspekte van die gevegte en dié wat 'n agtergrond en geskiedenis gegee het van die konflik; getuies met wye ervaring van dorpsbeplanning en verkeerspatrone en -beheer; beamptes van die Departement van Vervoer, die plaaslike padvervoerraad, die Kaapstadse Munisipaliteit, 'n bank en die Suid-Afrikaanse Polisie; en inwoners van die swart dorpe en pendelaars.

3.3 Die komitee het 'n versoek van lede van CODETA eerbiedig om nie daarop aan te dring dat voormalige protagoniste in die openbaar getuienis lewer oor vorige tweespalt nie, uit vrees dat dit die bietjie vertroue wat bestaan, kan skaad en tot hernude geweld lei. Ons het in die privaat met hierdie taxi-operateurs vergader, aangesien ons van mening was dat indien

die komitee daarop sou aandring dat formele prosedures gevolg word, die beskikbare inligting verlore sou gaan. Daar is dus besluit dat enige toepaslike inligting, hoe informeel dit ook al verkry is, beter is as hoegenaamd geen inligting. Die reg om inligting op hierdie wyse in te samel, steek die hand van die komitee en stel persone wat andersins onwillig sou wees om met inligting na vore te kom, in staat om voor die komitee te verskyn. Die komitee het in hierdie verslag gesteun op inligting wat so ingesamel is indien dit óf nie betwis is nie óf algemene kennis was óf versoenbaar was met getuienis wat in die oop sittings gelewer is.

3.4 Die komitee besef dat die onderwerp van die ondersoek so omvangryk en kompleks is dat 'n aantal kwessies moontlik nie genoeg aandag in getuienis geniet het nie, terwyl ander moontlik oorbeklemtoon is. Insgelyks is dit moontlik dat hierdie verslag nie aan elke aspek van die kwessie ten volle reg laat geskied nie. Hierdie probleem is deur die Appèlhof erken in die saak R v Dhlumayo and Another 1948(2) SA Law Reports, p 677, op p 702 waar die volgende ten opsigte van hofuitsprake gesê is:

> "Indeed, even in a written judgment it is often impossible, without going into the facts at undue length to refer to all the considerations that arise. Moreover, even the most careful Judge may forget, not to consider, but to mention some of them. In other words, it does not necessarily follow that, because no mention is made of certain points in the judgment that they have not been taken into account by the trial Judge in arriving at his decision. No judgment can ever be perfect and all-embracing. It would be most unsafe invariably to conclude that everything that is not mentioned has been overlooked"

4. DIE OPDRAG

Die Kommissie het aan hierdie komitee by die aanstelling daarvan dieselfde opdrag gegee as wat bepaal is in artikel 7 van die Wet wat die Kommissie ingestel het, Wet No. 139 van 1991, naamlik -

> "om vas te stel wat die aard en oorsaak is van die geweld en intimidasie, of dit gerig is op die bereiking van enige politieke doelstellinge, watter persone daarby betrokke is en watter stappe gedoen moet word om dit te beperk of te voorkom."

Ons sal nou hierdie opdrag hanteer.

5. DIE AARD VAN DIE GEWELD

5.1 In die eerste tussentydse verslag is 'n beskrywing gegee van die gebeure wat die agtergrond gebied het vir die konflik

in Wes-Kaapland. Die verdere verloop van die konflik in dié gebied kan kortliks soos volg opgesom word:

5.1.1 Gedurende 1990 was die situasie relatief vreedsaam, maar in September/Oktober 1990 het konflik ontstaan oor toegang tot die Strandstraat-staanplek buite die Goue Akker in die middestad van Kaapstad. Die Taxi Crisis Committe (TCC) is gevorm, en sake was vreedsaam tot Februarie/Maart 1991, toe die dorpsraad van Lingulethu-Wes 'n staanplek op Perseel C aan LAGUNYA toegestaan het. Dit het gelei tot ernstige grootskaalse geweld in veral die Khayelitsha-gebied. Die gemeenskap het 'n boikot teen alle taxi's ingestel, en onder leiding van die nuwe Taxi Crisis Co-ordinating Committee (TCCC) het die partye op 10 April 1991 die 10-puntplan onderteken.

5.1.2 Kort nadat die boikot beëindig is, het WEBTA hom egter aan die ooreenkoms onttrek en 'n verdere boikot teen WEBTA-taxi's is uitgeroep, met beperkte sukses. Die gemeenskap is geleidelik by die konflik betrek, en op 2 Julie 1991 is 'n WEBTA-lid by die vergaderplek van 'n "vredesvergadering" om die lewe gebring en op 8 Julie 1991 is ene Michael Mapongwana (van die Wantoon [illegible]) [illegible]gemaak (blykbaar uit weerwraak).

5.1.3 Op 11 Julie 1991 is 'n tussentydse ooreenkoms oor die toewysing van staanplekke en roetes bereik, en pogings is aangewend om lenings te herskeduleer. WEBTA het begin om terug te keer na die paaie, maar toe hy probeer het om toegang tot Khayelitsha te verkry, is sy voertuie aangeval. Gedurende September 1991 het WEBTA 'n aanval op Khayelitsha gedoen en menseslagtings, ontvoerings en skade aan voertuie het onverpoos voortgeduur. In September 1991 het WEBTA LAGUNYA van die Nyanga-busterminus verdryf, en LAGUNYA het hom in KTC gevestig, waarvandaan hy teenaanvalle op WEBTA gedoen het. Dit het weer daartoe gelei dat WEBTA die mense van KTC aangeval het wat in hulle oë LAGUNYA "beskerm" het. Die gemeenskap het die kant van LAGUNYA gekies, en WEBTA kon nie in Khayelitsha ingaan nie.

Dit is uit die getuienis duidelik dat die swart gebiede in Wes-Kaapland in 'n soort oorlogsone verander het. Aanvalle [illegible] WEBTA, LAGUNYA en die gemeenskap het op groot skaal plaasgevind. Moord, brandstigting, ontvoerings en intimidasie het die minibustaxibedryf langelê en gelei tot grootskeepse verliese aan huise, lewens en voertuie.

5.1.4 Nadat geen onderhandelde skikking bereik kon word nie, het die Kaapstadse Vredeskomitee versoek dat 'n kommissie van ondersoek aangestel word. November en Desember 1991 was stil, skynbaar vanweë die teenwoordigheid van die SAW, die nuutgestigte "taxi-eenheid" van die SAP en die terugkeer na Transkei van baie van die operateurs. Op 31 Januarie 1992 is 'n vredesooreenkoms aangekondig, maar net die volgende dag (1 Februarie) het hernude geweld uitgebreek; etlike honderde plakkershutte is in Black City met die grond gelykgemaak en WEBTA is van die Nyanga-staanplek verdryf. Die SAP het die staanplek gesluit, en die ANC het 'n nuwe boikot uitgeroep.

5.1.5 Gelukkig het die onvermoeide pogings van die vredemakers begin vrugte afwerp en onderhandelings is hervat. In Maart 1992 is CODETA gestig. Die komitee is bemoedig deur dié ontwikkeling, wat vrede na die geteisterde gemeenskappe in hierdie deel van Suid-Afrika gebring het. Die partye by die skietstilstand moet daarmee gelukgewens word dat hulle dit laat slaag het ondanks die spanninge wat van tyd tot tyd voorgekom het. Sedert 31 Maart 1993 het geweld weer opgevlam maar nie, so meen ons, tussen die taxiverenigings van voorheen nie. Die komitee is nie van mening dat 'n doel gedien sal word deur die verdere vertraging van hierdie verslag vanweë 'n ondersoek na die nuwe konflik nie en spreek die hoop uit dat dit opgelos sal word.

5.1.6 Aan die begin van 1993 was een raming van die verliese wat in die swart dorpe in Wes-Kaapland gely is, dat meer as 70 mense hulle lewens verloor het, skade van meer as R4 miljoen aan voertuie aangerig is en skade van meer as R25 miljoen aan ander eiendom, wat gelei het tot droefheid, ongerief, verlies aan verblyf, eiendom en inkomste. Dit het weer gelei tot agterstallige betalings van R10 miljoen in Wes-Kaapland; gedurende die hoogbloei van die boikot is 90 tot 100 voertuie per maand teruggeneem.

Hierdie statistieke lig die futiliteit van geweld as 'n metode om probleme te hanteer, sterk uit: dit dien net om meer en groter probleme te skep.

Miskien is die hartseerste aspek van hierdie gruwelike statistieke dat dit net 'n gedeelte van die totale verliese in die land verteenwoordig. Daar is rede om te glo dat die statistieke in ander probleemgebiede soos Soweto, Klerksdorp, Springs en die Verre Noord-Transvaal, om maar enkeles te noem, net so verskriklik is.

5.2 Die ander tussentydse verslae het uiteensettings bevat van die geskiedenis en die aard van die geweld in die gebiede waaroor hulle handel. Wat volg, is 'n skets van verskillende manifestasies van die geweld.

5.2.1 In hierdie ander gebiede is heelwat van die geweld duidelik gemik op die uitskakeling van die opposisie in 'n magstryd om staanplekke en roetes te beheer; dit is 'n stryd om beheer oor die bedryf in 'n bepaalde gebied. Baie van hierdie geweld is voorbedag en gewetenloos; dit bestaan uit aanval en teenaanval. Die geskiedenis van die konflik in sowel Alexandra as Groblersdal getuig hiervan. In hierdie wraakaanvalle is onskuldige passasiers en voetgangers dikwels die slagoffers van geweld. Groep A sal byvoorbeeld verby 'n taxi van Groep B ry, waar dit ook al is - 'n staanplek, winkelsentrum of woongebied - en daarop losbrand. In een voorval te Alexandra is 'n bestuurder en twee passasiers in 'n aanval gedood en vyf passasiers beseer, en in 'n ander voorval is 'n voetganger by 'n staanplek gedood. In Rabie Ridge is 'n persoon op die grasperk van 'n private woonerf gedood. Op 15 November 1992 het 'n aantal taxibestuurders onder 'n boom in Pietersburg gesit, waar hulle aangeval is deur persone gewapen met AK47's en 'n 9 mm-pistool - agt mans is in daardie voorval dood.

5.2.2 Die stryd om mag word dikwels uitgebrei om voorbedagte, beplande sluipmoorde op leiersfigure en -persoonlikhede in die opponerende groep uit te [illegible] van wapens en ammunisie maak dit aansienlik makliker vir dié geweldenaars om hulle doelstellings te bereik.

5.2.3 Taxibestuurders is eersterangse teikens vir roof - nie net van hulle winste nie, maar ook van hulle passasiers. Die komitee het verslae gehoor van gevalle waar taxi's gedwing is om stil te hou en die passasiers dan verplig is om uit te klim en in 'n taxi van 'n opponerende groep te klim.

5.2.4 Volgens getuienis word verdraagsaamheid van mededingers [illegible] die swart taxibedryf onder groot spanning ge[illegible] In die proses van mededinging met mekaar wend [illegible] deelnemers aan die bedryf hulle maklik tot dade van fisieke geweld of intimidasie. Selfsugtigheid en hebsug kenmerk dikwels hulle interaksie met mekaar, en die skaai van passasiers en roetes en die onregverdige uitbuiting van ander is aan die orde van die dag. 'n Voorbeeld van skaaiery word verskaf deur die getuienis dat padverkeersinspekteurs te Groblersdal in [illegible] tydperk

van drie dae 38 operateurs in hegtenis geneem het wat handel op roetes gedryf het waarop hulle volgens hulle permitte nie mag nie. (Trouens, enige persoon wat 'n taxi sonder 'n permit bedryf ('n skaaier) buit die operateurs uit wat hulle minibusse in 'n padwaardige toestand hou, gelde betaal en aan alle ander vereistes vir die verkryging van 'n permit voldoen.) Dit is maklik om te verstaan dat met al die druk wat taxi-operateurs moet hanteer, hierdie soort optrede die vonk in die kruitvat van geweld kan wees.

5.3.1 Die gewelddadige mededinging tussen minibustaxi's en busse het baie busdienste gedwing om te sluit. Daar was getuienis dat langafstandbusse op hulle roetes voorgekeer is, passasiers gedwing is om uit te klim en in minibusse te klim en gedwing is om die reisgeld te betaal, en daardeur die gelde verloor het wat hulle reeds betaal het. In Kaapstad is die Golden Arrow-busdiens gedwing om aan die Nyanga-busterminus te onttrek. Hierdie busdiens het talle fisieke aanvalle op sy bestuurders gely; voertuie is met klippe gegooi en verbrand. Gedurende die ondersoek is 'n aantal busbestuurders van hierdie diens in 'n plakkershut ingedwing en met hulle lewens gedreig. Hierdie ontvoering het etlike ure geduur.

5.3.2 Die motorpubliek moet daagliks vir lief neem met swaar gelaaide minibusse (dikwels nie in die beste toestand nie) wat verkeersreëls oortree, weinig hoflikheid teenoor ander padgebruikers toon en van elke geleentheid gebruik maak wat hulle vinniger by hulle bestemming sal bring, selfs al kan sulke optrede gevaar vir hulleself en vir ander skep. Baie minibusbestuurdes toon aggressiewe bestuursgewoontes, byvoorbeeld om te jaag, gevaarlik verby te steek, U-draaie te maak, en stil te hou en af te trek op kort kennisgewing. Ondanks ontkennings van die georganiseerde bedryf (SABTA en andere) getuig die hoë getal minibusse betrokke by ongelukke van wat blykbaar 'n hoërisikovervoermiddel geword het. Dat motoriste op die pad 'n mate van aggresiwiteit teenoor minibusse toon, is nouliks verrassend.

5.4.1 Intimidasie het so 'n lewenswyse geword dat die gevolge nie aan die slagoffers uitgespel hoef te word nie: woorde of gebare is genoeg om inskemming te veroorsaak of te verseker. Bestuurders van een taxivereniging is dus in staat om te voorkom dat ander mededingers staanplekke gebruik deur hulle af te skrik of hulle te dwing om hulle passasiers af te laai en hulle te verhinder om passasiers op te laai, wat dus lei tot 'n vermorste leë terugrit.

5.4.2 Intimidasie en wetteloosheid is sinoniem. Vanweë vrees vir hulle veiligheid het die klein werkmag inspekteurs in diens van die Departement van Vervoer in Wes-Kaapland opgehou om die swart dorpe binne te gaan vir wetstoepassing.

By geleenthede waar verkeersbeamptes bestuurders langs die pad voorgekeer het, het ander taxi's stilgehou, die pad versper en die beamptes gedreig. Hierdie toedrag van sake is opgesom in 'n brief van die Stadsraad van Kaapstad aan die Departement van Vervoer: "Any legal requirement that may impede the economic spoils of a trip is considered to be an unfair restriction and likewise any actions by a traffic officer."

6. DIE OORSAKE VAN DIE GEWELD

Die bespreking onder hierdie opskrif en die subopskrifte wat volg, handel met die belangrikste kategorieë van bewerings aangaande gronde vir konflik wat lei tot openbare geweld en intimidasie in die minibusbedryf dwarsdeur die land.

Wat duidelik te voorskyn gekom het uit die maande waartydens getuienis aangehoor en inligting verkry is met die doel om te bepaal wat die oorsake van die geweld en intimidasie is, was dat (soos verwag kon word) baie faktore tot die situasie bygedra het en steeds daartoe bydra. Baie faktore het 'n rol gespeel wat nie oorspronklik bedoel is nie; van die gevolge kon voorsien word, ander kon voorkom geword het as behoorlike en voldoende kommunikasie plaasgevind het.

Die komitee het probeer om sy bevindinge op 'n konstruktiewyse uiteen te sit sodat persone of liggame in of betrokke by die taxibedryf hulle eie rolle kan ondersoek en bepaal hoe om tekortkominge en vorige foute te hanteer. Op enkele uitsonderings na was die oorgrote meerderheid van die getuienis wat voor die komitee gelê is, van 'n verontskuldigende aard. Indien mense intimidasie en geweld in hierdie uiters vloeibare bedryf wil vermy, sal selfondersoek deur elkeen betrokke daarby noodsaaklik wees ten einde 'n oplossing te vind vir die probleme waarmee die bedryf te kampe het.

Ten einde die komitee se voorstelle te motiveer oor hoe geweld beperk of hokgeslaan kan word, is 'n uitgebreider bespreking van sekere oorsake vervat in die hoofstuk oor die aanbevelings.

6.1 HISTORIESE FAKTORE

Dit is aksiomaties dat tendense en beleide van die verlede toekomstige ontwikkeling vorm. Die versnelde verstedeliking van die afgelope dekade het gelei tot enorme toenames in die

swart bevolkings rondom die belangrikste stede en dorpe in Suid-Afrika. Die beleid van afsonderlike ontwikkeling het bepaal dat nuwelinge net in sekere gebiede mag woon, óf in nuwe swart dorpe óf in plakkerskampe (hierna word na dié twee gesamentlik verwys as swart dorpe) wat vir okkupasie deur swartes uitgehou is. Hierdie swart dorpe is gewoonlik 'n hele ent weg van die sakegebiede van stede of dorpe gevestig, wat vervoer van woonplekke na werkplekke nodig maak. In die meeste gevalle was openbare vervoer nie beskikbaar nie of is dit nie verskaf nie, wat beteken het dat die inwoners van swart dorpe verplig was om alternatiewe vervoer te vind. Treindienste na sulke buiteliggende gebiede het nie bestaan nie en busdienste het stadig op die vraag gereageer. Die minibustaxi het geblyk die gerieflikste en soms die enigste vorm van vervoer te wees.

Die bevolkingsgroei is verder gestimuleer toe die instromingswette herroep is. Dit het gelei tot die stigting van meer informele woongebiede, dikwels verder weg van die sakesentrums as die bestaande swart dorpe. Die bevolkingsgroei het gelei tot 'n toenemende vraag na bekostigbare openbare vervoer, veral onder die stedelike armes.

Ter opsomming: kolossale verstedeliking, wat voorheen beperk is, het bestaande en konvensionele vervoermiddele eenvoudig verswelg. Die tyd van die minibustaxi het aangebreek.

In hierdie stadium is dit nodig om kortliks stil te staan by een aspek van die probleem, waarvan die wortels direk teruggespeur kan word tot by die apartheidsbeleid. Kragtens die wetgewing wat apartheid afgedwing het, kon slegs swartes wat kon bewys dat hulle permanent in blanke gebiede in di is, sogenaamde artikel 10-regte kry om wettig binne blanke gebiede te woon. Die swartes wat artikel 10-regte geniet het, is in swart dorpe geakkommodeer, waarvandaan hulle na hulle werkplekke vervoer is deur óf openbare vervoer indien hulle naby genoeg gewoon het om na die stasies of bushaltes te stap, óf minibustaxi's wie se operateurs kragtens permit toegelaat is om passasiers te vervoer vanaf plekke in die swart dorpe na bushaltes en stasies. As gevolg van hierdie reëling het 'n taxibedryf onder die volle gesag en beskerming van die wet ontstaan.

Daarenteen het onwettige immigrante uit stamtuislande en ander plekke byeengekom en in informele nedersettings sonder artikel 10-regte gewoon. [illegible] hulle in die ekonomieë van die stede en dorpe, op wie se voorstoepe hulle geplak het, opgeneem is, het hulle ook vervoer na en van die werk nodig gehad. Aangesien die owerhede geen wetlike erkenning aan hulle gegee het nie, is geen permitte aan minibustaxi-operateurs uitgereik om hulle te vervoer nie. Nogtans was vervoer noodsaaklik en so is die rooftaxibedryf gebore. Deur vernuftig te wees en vervolging om elke draai te systap, het hulle hulle weg gebaan.

Die blote bestaan van 'n groep taxi-operateurs wat op hulle voorstoep werksaam was sonder enige sweem van wettigheid en wat sterk mededinging gebied het om passasiers wie se middele en keuses beperk was vanweë hulle eie ontbering, het geblyk die hoeksteen van konflik te wees in bykans elke metropolitaanse gebied. Dié wat "het", moes op hulle hulpbronne terugval om dit wat hulle as hulle swaarverdiende domein beskou het, te beskerm teen die ongebonde aanslag van dié wat "nie het nie".

Die ontwikkeling van die swart taxibedryf in Wes-Kaapland is in die eerste tussentydse verslag beskryf. Die komitee het getuienis aangehoor dat die taxibedryf in Wes-Kaapland na raming in vier jaar drievoudig gegroei het. In wisselende mate het hierdie geweldige groei ook in die res van Suid-Afrika voorgekom. Dit is nie moeilik om te dink nie (en al die tekens is inderdaad daar) dat hierdie fenomenale toename die instansies oorweldig het wat verantwoordelik was vir vervoer, wie se aanvanklike reaksies meer in reaksie was op die situasie namate dit ontvou het, as die resultaat van vooruitbeplanning.

Daar was reeds in die middel tagtigerjare en selfs vroeër konflik in die taxibedryf in Wes-Kaapland en ook in ander gebiede. Die aankoms van nuwelinge in sulke getalle is deur die gevestigde swart inwoners gesien as 'n bedreiging vir die regte wat hulle deur verblyf verkry het en vir die besigheid wat elkeen vir homself opgebou deur harde werk. Toenemende mededinging om werkgeleenthede was 'n verder bedreiging. Aan die ander kant was die nuwelinge ongeduldig met die kunsmatig afgedwonge beperkings deur wette wat verbiyd en dit... beperk het. In die eerste tussentydse verslag is daar bevestig dat hierdie skeidings binne die gemeenskap ook in die taxibedryf weerspieël is en bygedra het tot die aanvanklike konflik wat in geweld uitgebars het. Die komitee het min huiwering om tot die gevolgtrekking te kom dat die geweld wat tot op hede in die taxibedryf ervaar word, van sy wortels, indien nie al sy wortels nie, in die historiese skeiding het waarna ons verwys het. Die komitee het geen getuienis gevind dat politiek, in die konvensionele sin, 'n rol gespeel het in die skepping van die aanvanklike konflik nie.

6.2 KOMMERSIëLE FAKTORE

Die pionier swart entrepreneurs wat die behoefte aan bekostigbare openbare vervoer raakgesien het en die diens verskaf het om daaraan te voldoen, is aanvanklik goed beloon vir hulle pogings. Die nuus het versprei dat baie geld gemaak kan word deur 'n taxi te bedryf.

Die grootte van taxi's het gegroei van die oorspronklike sedans tot agtsitplekvoertuie tot die huidige alomteenwoordige 16-sitplekminibus.

Die prys van minibustaxi's het oor die afgelope 10 jaar in reële terme so gestyg dat deposito's en maandelikse paaiemente verlammend kan wees vir mense wat nie 'n inkomste het wat daarby pas nie. Vanweë die konflikte wat gelei het tot ernstige en herhaalde skade aan voertuie, waarvan hulle baie verloor het, het die versekering van minibusse onbetaalbaar duur geword. Die prys van brandstof en motoronderdele het ook oor die jare gestyg en met die inflasiekoers tred gehou of dit verbygesteek.

Die oorhoofse koste, in terme van geld en tyd, om 'n permit te verkry om 'n taxi te bedryf, kan self dien as 'n afskrikmiddel en kan 'n voornemende operateur beïnvloed in sy besluit of hy wettig moet werk al dan nie. 'n Geskiktheidsertifikaat vir die voertuig, wat 'n kostefaktor behels, is nodig; 'n bedrag is betaalbaar aan die Plaaslike Padvervoerraad (PPVR); die oorweging van die aansoek self behels vertragings en moontlike verlies aan inkomste; die invul en indien van vorms en die raadsaamheid daarvan om 'n agent in diens te neem om te help - al hierdie faktore, afsonderlik en gesamentlik, is 'n afskrikmiddel vir diegene wat nie vertroud is met die werkinge van die owerheid nie en kan heel moontlik die rede wees waarom so baie operateurs nie om permitte aansoek doen nie. (Hierdie aangeleentheid sal later aangeroer word; dit is genoeg om te sê dat die getuienis toon dat die bedryf bestaan uit ruweg 50% van hierdie "roofoperateurs" in enige gegewe gebied.)

Uit 'n oorsig van die getuienis is dit duidelik dat baie min uit al die lede van die bedryf die sakevernuf het om die faktore wat die bedryf beïnvloed, ten volle te verstaan en te ontleed. Daar is gevolglik baie min begrip daarvoor dat gesonde mededinging tot voordeel van elkeen strek. Die vermoë om normale mededinging te assimileer en by die behoeftes daarvan aan te pas, ontbreek blykbaar. Daar word gevrees dat die natuurlike en beproefde manier om mededinging te hanteer, vir baie operateurs is om dit uit te skakel. Ongelukkig sluit die uitskakelingsproses sonder uitsondering geweld in.

Die verstaanbare afwesigheid van sakevaardighede en 'n besef van die aard van besigheid en markkragte het gelei tot 'n situasie waarin die oorgrote meerderheid van die operateurs nie 'n voldoende besef het van die ekonomies druk wat met die verkryging en bedryf van 'n minibus gepaard gaan nie. Baie reageer op gerugte dat daar geld te maak is en dat dit nie nodig is om opgelei te wees nie (ongelukkig is dit nie onmoontlik om vervalste rybewyse en permitte in die hande te kry nie, en hoewel dit duur is, skakel dit die gevaar uit dat [illegible] vir behoorlike rybewyse en permitte nie slaag nie), en betree die bedryf met baie beperkte kapitaalhulpbronne.

Die bedryf het ongeveer 430 verenigings dwarsdeur die land, wat 'n aansienlike invloed het. Vanweë hulle grootte gebruik hierdie verenigings mag om hulle lede te beskerm. Ongelukkig word hierdie mag dikwels aangewend om mededingers aan te val. Lidmaatskap van 'n vereniging is op sigself 'n vorm van

versekering vir 'n minibusoperateur. Party verenigings hef na bewering astronomiese aansluitingsgelde - tot R5 000 en meer in sekere sentra. Die redenasie wat sodanige lidmaatskap onderlê, is duidelik.

Miskien is die enkele belangrikste faktor onder hierdie opskrif wat spanning veroorsaak, die struktuur van reisgeld wat deur minibusoperateurs gevra word. Aangesien hulle in die marksektor inbeweeg het wat deur busse bedien word, is hulle reisgelde daarop gemik om met busgelde mee te ding of dit selfs te onderbie. Twee omstandighede speel hier 'n rol. Eerstens is dit geredelik verstaanbaar dat 'n voertuig met een enjin en een bestuurder wat vier of vyf keer soveel passasiers kan akkommodeer as 'n minibus, maklik meer ekonomies bedryf kan word as vier of vyf minibusse. Tweedens ontvang openbare busmaatskappye subsidies van die Regering, wat reisgelde laag hou deurdat lopende koste vergoed word. (Dié onderwerp sal later behandel word.) Die gevolg vir die minibusoperateur is dat ten einde met busse te kan meeding, hy 'n onrealistiese reisgeld moet vra wat gebaseer is op oorwegings wat min verband hou met sy eie uitgawes.

Die reisgeldstruktuur van operateurs wat uit die swart dorpe werksaam is, word verder beïnvloed deur of namens pendelaars. Getuienis is ontvang dat burgerverenigings ("civic associations") reisgelde reguleer, by tye met dreigemente van boikotte teen taxi's, of erger. Operateurs het hulle by geleentheid op die owerhede beroep vir beskerming teen sulke beperkings, en het gesê dat indien mense 'n loon kan eis waarvan hulle kan lewe, taxi-operateurs toegelaat moet word om 'n reisgeld te eis waarvan ook hulle kan lewe.

Ondanks die faktore wat reeds genoem is, die land se huidige ongesonde ekonomiese toestand, die huidige afdankings en die hoë werkloosheidsyfer en ander negatiewe omstandighede het groot getalle mense die taxibedryf betree. Miskien het die vooruitsig van 'n onafhanklike inkomste deur vir jouself te werk, die relatiewe gemak om die mark te betree (veral wat roofoperateurs betref), die relatief ligte werk en ander positiewe faktore, hulle in die bedryf ingelok. In getuienis voor die komitee is die idee dat die swart taxibedryf versadig is of die versadigingspunt nader, teengestaan: vir ons doeleindes is hierdie punt nie van kardinale belang nie. Dit wil egter voorkom of getalle sodanig is dat operateurs nie volgelaaide ritte kan onderneem gedurende spitstye nie vanweë die aantal ander mededingende minibusse.

Die kommersiële faktore dra gesamentlik by tot die aanloklikheid vir taxi-operateurs om hulle voertuie te oorlaai en hulle bestemmings dan so gou moontlik te bereik. As gevolg daarvan laai spanning op en normale samewerking en selfbeheersing verdwyn.

6.3 DIE ROL VAN DIE DEPARTEMENT VAN VERVOER (DVV)

'n Aantal getuies was, om verskillende redes, van mening dat die optrede van die DVV ten opsigte van verskeie aangeleenthede sodanige spanning binne die bedryf gewek het dat hierdie optrede geïdentifiseer moet word as direkte of indirekte (bydraende) oorsaak van die geweld.

Hoewel die komitee aanvaar dat geweld en intimidasie in die taxibedryf nie direk toegeskryf kan word aan handelinge aan die kant van óf die DVV of die PPVR'e nie, kom hy tot die gevolgtrekking dat niks positiefs gedoen is deur óf die DVV óf enige PPVR om die geweld in toom te hou of om tussen die strydende groepe te bemiddel om vrede te bewerkstellig nie. In Kaapstad het PPVR-beamptes blykbaar gedink, ondanks die prominensie wat die dagpers gegee het aan die gruweldade wat in die loop van die taxi-oorlog gepleeg is, dat die oorlog nie hulle maaksel is nie en dat die oplossing daarvan buite hulle mandaat of normale funksies val. Koerantuitknipsels is na Pretoria gestuur om die DVV op die hoogte te hou van verwikkelings. Dit wil voorkom of die DVV uiteindelik die South African Black Taxi Association (SABTA) se redelik fasiele en klaarblyklik foutiewe verduideliking aanvaar het dat polities aan die oorsaak van die probleem lê, en wat die DVV aangeraai het om uit die konflik te bly, wat hy dan ook gedoen het, behalwe dat DVV-beamptes dit na Kaapstad gewaag het om vergaderings wat plaaslik gehou is, by te woon ten einde die probleme die hoof te probeer bied.

Die uiters vloeibare aard van hierdie spesifieke bedryf in ag genome, sal die komitee voorstel dat strukture geskep word om op te tree as spreekwoordelike brandweerwaens om die oorlogsvlamme so gou moontlik te blus. Die huidige stand van onbetrokkenheid deur juis daardie owerhede onder wie se jurisdiksie 'n bedryf werksaam is, kan nie toegelaat word om voort te duur nie.

Nadat die owerhede veroordeel is oor hulle versuim om by die vredesproses betrokke te raak (hierdie kritiek is nie op die plaaslike vlak van toepassing nie), is dit nie billik om daarop te wys dat die rolle van sowel die DVV as die PPVR'e deur wetgewing voorgeskryf word wat geen verwysing hoegenaamd bevat na betrokkenheid by geskille nie en geen verpligting in dié verband op die DVV of enige PPVR lê nie. In sy soeke na blywende oplossings is die komitee daarvan oortuig dat sowel die DVV as enige toekomstige plaaslike uitreikingsowerheid die statutêre bevoegdheid moet hê om nie net die voorkoming nie, maar ook die oplossing van enige omstandigheid na te streef wat die oorsaak is of kan wees van ontevredenheid, woede en geweld.

'n Magdom beskuldigings teen beleide en beamptes van die DVV het die volgende herhaalde bewerings ingesluit:

1. Dat die DVV se <u>beleide</u> en strategieë, wanneer dit toegepas word, nie aan die vereistes van die situasie voldoen nie;

2. dat die beamptes korrup is en geneig tot voortrekkery;

3. dat permitte uitgereik word sonder konsekwente behoorlike toepassing van die voorgeskrewe maatstawwe;

4. dat geen redes vir die weiering van permitte verskaf word nie buiten teen betaling van buitensporige geld;

5. dat die subsidiëring van ander vervoermiddele as taxi's onregverdig is en 'n manifestering is van die DVV se vooroordeel teenoor die minibusbedryf;

6. dat die verslapping van toegangsvereistes in die bedryf deregulering uitmaak, wat gesien word as 'n diskriminerende maatreël wat te veel mense toelaat om die mark te betree en die bedryf destabiliseer;

7. dat die PPVR'e aanhou om permitte uit te reik in 'n oorbesette mark terwyl daar geen of onvoldoende staanplekfasiliteite beskikbaar is; en

8. dat die gebrek aan [illegible]ng die geweld vererger.

Daar was ook ander beskuldigings. Na die mening van die komitee sal die bespreking van bogenoemde bewerings al die belangrikste beskuldigings dek.

6.3.1 Aan die begin van die tagtigerjare het die DVV die Welgemoed-verslag ontvang, wat ten gunste van busvervoer was en die minibustaxi's wou uitfaseer. Dit blyk 'n billike afleiding te wees dat die uitbundige groei van hierdie nuwe krag op die horison van openbare vervoer heeltemal onderskat is. Dit is seker waar dat om hierdie rede geen of onvoldoende beplanning en strategieë ontwikkel is om dit binne die raamwerk van openbare vervoer te akkommodeer.

Daar is egter genoegsame getuienis dat beleidmakers in die DVV teen die einde van die tagtigerjare aktief besig was met projekstudies en oorpleging om beleid te formuleer. Die DVV het hom in die onbenydenswaarige posisie bevind om te probeer vooruitbeplan in 'n vinnig en konstant veranderende situasie. Hy het gesteun op SABTA as die oor en stem van die minibusbedryf. SABTA was sekerlik die magtigste georganiseerde krag in daardie bedryf. Hy was egter, skynbaar onbekend aan die DVV, sterk in sekere gebiede en swak in ander. Hierdie stand van sake geld vandag nog. Daarby het ander soortgelyk gemotiveerde organisasies 'n kleim om erkenning afgesteek. Die situasie vra om 'n beter diepgaande begrip van die magte wat werksaam is en die funksionerende kommunikasiekanale tussen die

owerhede en al die verskillende komponente van die bedryf en diegene wat dit verteenwoordig.

6.3.2 Die PPVR'e, veral die Wes-Kaapse PPVR, het kwaai onder kritiek deurgeloop. Daar was bewerings van korrupsie en voortrekkery. Dit is sterk ontken deur getuies namens die DVV en die PPVR'e. Hierdie getuies het daarop gewys dat korrupte praktyke uitgeroei en streng vervolg is, soos in Transvaal gebeur het. Dit is maklik om iemand van korrupsie te beskuldig; om die getuienis te vind om te vervolg, is egter dikwels moeilik. Vanweë die aard daarvan bevoordeel korrupsie sowel die dader as die aanstigter daarvan: deur na vore te kom om te getuig, sal die voordeel vir albei verlore wees.

Die getuienis oor die konkelary van konsultante wat suksesvol namens hulle kliënte om permitte aansoek gedoen, was ontstellend. Soos in paragraaf 4.3 van ons derde tussentydse verslag aan die hand gedoen is, word hulle optrede deur die polisie ondersoek.

Daar kan geen twyfel wees nie dat indien permitte op korrupte maniere bekombaar is, dit sal bydra tot die spanninge in die bedryf.

Die statistieke en getuie[illegible]wat aan die komitee gegee is, [illegible] dat die Wes-Kaapse PPVR WEBTA bo LAGUNYA bevoordeel het nie. Daar moet daarop gelet word dat [illegible]galibalele se sukses een van die hoekstene van hierdie bewering was.

Mnr Langalibalele, op daardie tydstip voorsitter van WEBTA, het 'n aantal aansoeke om permitte namens applikante wat lede van sy organisasie was, ingedien. Nadat die aansoeke van die hand gewys is, het mnr Langalibalele by die PPVR ondersoek ingestel en nie-amptelik verkreë inligting het hom tot die gevolgtrekking laat kom dat die afwesigheid van staanplekruimte 'n belangrike oorweging by die PPVR se besluit was.

Op eie inisiatief het mnr Langalibalele daarop onderhandel oor die huur van 'n stuk grond naby die Wynberg-stasie. Hy het die Stadraad van die huur in kennis gestel en het aansoek gedoen om dit as 'n minibusstaanplek te gebruik. Die Stadsraad het die aansoek goedgekeur. Gewapen met hierdie "pakket" het hy die aansoeke van sy lede weer ingedien. Ten einde gebruikers van die nuwe staanplek te identifiseer, het mnr Langalibalele die WEBTA-seël op die aansoeke geplaas. Die aansoeke is goedgekeur.

LAGUNYA het mnr Langalibalele se sukses aan korrupsie en voortrekkery aan die kant van die PPVR toegeskryf en die PPVR beskuldig van onregverdigheid en partydigheid teenoor WEBTA.

Die komitee het tot die gevolgtrekking gekom dat, met inagneming van alles wat die situasie omgewe, dit plaasgevind het soos hierbo uiteengesit en dat die PPVR te goeder trou opgetree het.

6.3.3 . Die bewering dat <u>maatstawwe</u> nie konsekwent toegepas is nie, is gedurig in twee kontekste gemaak. Eerstens is daar beweer dat die maatstawwe in sekere gevalle doelbewus nie reg toegepas is nie ten einde een applikant bo 'n ander te bevoordeel. Tweedens is daar beweer dat selfs al was daar geen korrupte motief nie, die inkonsekwente toepassing van maatstawwe gelei het tot verwarring en ontevredenheid.

Albei hierdie inkonsekwenthede, so is gesê, het wantroue in die PPVR verhoog en het moontlik uiteindelik spanninge in die bedryf aangewakker. Die komitee het tot die gevolgtrekking gekom dat dit inderdaad die geval kon gewees het maar dat geen blaam nie op die PPVR geplaas kan word nie.

Eerstens is daar geen gronde vir die gerug dat die Wes-Kaapse PPVR die maatstawwe doelbewus verkeerd toegepas het nie.

Tweedens is die bewering dat die maatstawwe vir aansoeke nie konsekwent toegepas is nie, ongetwyfeld so waar as wat dit is om te sê dat dieselfde hofsaak verskillende uitsprake kon gehad het as dit deur verskillende regters verhoor is.

Die maatstawwe vir die toewysing van permitte word voorgeskryf. Die toepassing van party van die maatstawwe vereis evaluasies wat subjektief is. So kan een persoon, wanneer hy moet uitspraak lewer oor of die "die vervoer wat staan verskaf te word in die openbare belang nodig of wenslik is" (artikel 15(1)(a) van die Wet op Padvervoer, No. 74 van 1977), makliker oorgehaal word na 'n bepaalde siening as die volgende persoon, bloot omdat hulle perspektiewe en ervaring verskil.

6.3.4 Die vergelyking van die prosessering van aansoeke voor 'n PPVR en die verhoor van 'n hofsaak kan verder geneem word.

In hofsake, wat in die openbaar aangehoor word, moet regters <u>redes</u> kan gee vir hulle beslissings: 'n beskuldigde weet, voordat hy skuldig bevind word,

waaraan hy skuldig bevind word en wat die redes vir daardie beslissing is. Indien 'n aangeklaagde van die hof se beslissing verskil, kan hy appèlleer en die beslissing wat die redes bevat, sal nie net dien as die grondslag vir die argumente vir die appèl nie, maar ook as 'n maatstaf vir die moontlikheid dat die appèl kan slaag.

Die getuienis wat voor die komitee aangevoer is, het ons in hierdie opsig teleurgestel. Die rekords van aansoeke het geen notas bevat wat aandui waarom die aansoeke toegestaan of geweier is nie. (Toegegee, ons het net enkele van die lêers van hierdie aansoeke gesien, maar ons is deur getuies van die PPVR verseker dat dit tipiese lêers is.) Geen redes is in die openbaar of in die privaat aan die applikante gegee nie, hetsy by 'n aanhoring of daarna.

Die enigste manier waarop 'n onsuksesvolle applikant kan vasstel wat met sy aansoek verkeerd gegaan het, is om te appèlleer, wat die invul van meer vorms behels. Vir die komitee blyk dit met alle behoorlike prosesreëls in stryd te wees om van 'n onsuksesvolle applikant te verwag om 'n appèl aan te teken sonder dat hy weet wat die gronde van daardie appèl moet wees; trouens, om appèl aan te teken ten einde uit te vind of daar geldige redes vir appèl is. Boonop word buitensporige gelde (voorheen was dit minder, maar in die loop van die ondersoek is dit tot R800 verhoog) vir hierdie reeds verwronge proses vereis. Na die mening van die komitee is hierdie hele prosedure onbillik en moet dit veroordeel word.

Dit is maklik om te sien dat die suggestie van geheimhouding onmiddellik die vermoede laat ontstaan dat die PPVR iets het om weg te steek. Hiervandaan is dit slegs 'n kort stappie na die redenasie dat sekere applikante suksesvol is ten koste van ander, dat dit die gevolg is van voortrekkery en dat korrupsie daarby betrokke is.

Die gevolg is dat die PPVR vanweë 'n gebrek aan kommunikasie, deursigtigheid en verantwoordbaarheid nie net sy eie grootste vyand geword het nie, maar ook as vyand gesien is deur die operateurs. Dit is dus nie verbasend nie dat iemand buite die DVV en die bedryf die PPVR "a remote issuing body" genoem het. Die gevolgtrekking is onvermydelik dat hierdie sieninge, wat in die getuienis oorgedra is, bygedra het tot die spanninge in die bedryf.

Ongelukkig vir die PPVR word al sy handelinge verdag sodra wantroue in party van sy handelinge ontstaan.

6.3.5 Die feit dat busse en treine <u>subsidies</u> van die Staat ontvang het terwyl minibusse dit nie ontvang nie, is in paragraaf 6.2 hierbo genoem as 'n omstandigheid wat die reisgelde vir minibusse beïnvloed. Die subsidies stel treine en busse in staat om teen kunsmatige laer reisgelde bedryf te word, terwyl die taxi-operateur sy volle koste moet dek en dra, maar teen 'n reisgeld wat deur sy mededinging met busse en treine beperk word.

Die bedrae van hierdie subsidies is aansienlik. In 1989 het dit R1 240 miljoen beloop, waarvan R540 miljoen aan busse toegestaan is en R700 miljoen aan treine. Volgens artikels in die pers het die totale bedrag daarna tot R1 800 miljoen toegeneem. Een busmaatskappy alleen het, volgens 'n koerantberig van 7 Februarie 1993, gedurende 1992 R200 miljoen ontvang. Hierdie syfers is nie amptelik nie en kan foutief wees; hulle dien egter om aan te toon dat die subsidies 'n aansienlike invloed het om reisgelde op busse en treine af te dwing. Hoe 'n mens ook al kan redeneer dat die taxi-operateurs hulle die onregverdige mededinging met busse en terine op hulle eie halse gehaal het, bly die feit staan dat, soos een getuie dit gestel het, die speelveld nie gelyk is nie.

'n Aantal negatiewe gevolge vloei uit die feit dat minibusse op onekonomiese reisgelde bedryf word. Een ernstige gevolg is dat minibusoperateurs probeer om winste te verhoog deur soveel ritte moontlik te ry deur te jaag, te skaai en oor die algemeen te versuim om padreëls te gehoorsaam. Hierdie najaag van wins plaas sonder twyfel 'n stremming op die operateur; enige getuienis of siening dat hy onbillik benadeel word deur die optrede van 'n ander operateur, kan geweld ontketen.

Die komitee meen dat om sekere sektore van die openbare vervoerbedryf te finansier en nie 'n ander nie, wat miskien in hierdie stadium die grootste sektor is, onbillik is. Die komitee twyfel glad nie daaraan dat die subsidiëring van busse deur die georganiseerde minibusbedryf, en SABTA in die besonder, as klaarblyklik onbillik gesien word. Terwyl dit miskien nie 'n direkte faktor in die spanninge in die bedryf is nie, moet dit minstens 'n indirekte faktor wees. Die komitee het min twyfel dat segspersone van SABTA, wanneer hulle lede van daardie organisasie toespreek, verwys na die ongelykhede van die situasie en dat die liggaam van lede moet voel dat daar onbillik teen hulle gediskrimineer word.

6.3.6 Die DVV se beleid om 'n verslapping van strengheid by die toestaan van aansoeke om permitte toe te laat ten einde 'n groter aantal roofoperateurs te wettig, is skerp gekritiseer deur 'n aantal getuies.

Hierdie proses word in die algemeen deregulering genoem, 'n term van sterk teenkanting gekry het van die DVV. Die Departement se interpretasie van die woord deregulering is 'n situasie waarin geen kunsmatige beperkings geplaas word in die weg van enige persoon wat 'n taxi wil bedryf nie, buiten om te voldoen aan die veiligheidsvereistes vir die voertuig en dat die bestuurder 'n geldige rybewys moet hê. In 'n gedereguleerde omgewing sal markkragte die lewensvatbaarheid van 'n taxi-besigheid bepaal. In die Witskrif word deregulering in die konteks van bogenoemde omskrywing voorsien, dit wil sê die algehele verwydering van alle beperkings op toegang tot die taxibedryf buiten veiligheidsvereistes. Hoewel dit die ideaal was wat deur die Kabinet aanvaar is, het getuienis wat aangevoer is die komitee daarvan oortuig dat deregulering in sy volste [illegible] (soos voorgestaan in die Witskrif) [illegible] die DVV toegepas is nie en ook nooit in werking getree het nie.

Die term self het verskillende betekenisse vir verskillende mense. Vir sommige het dit algehele deregulering soos voorsien deur die Witskrif van 30 Januarie 1987 beteken; vir ander was dit beperk tot 'n verslapping van beperkende maatreëls. Die komitee aanvaar dat "deregulering" in die taxibedryf, soos dit toegepas is deur die DVV, nooit bedoel is om iets anders te beteken as 'n meer buigsame en minder formele toepassing van die vereistes rakende die toestaan van 'n permit ingevolge artikel 15 van Wet No. 74 van 1977 nie. In Wes-Kaapland het die PPVR byvoorbeeld nie so streng by hierdie vereistes gehou in die tydperk Augustus 1989 tot November 1990 as voor en na daardie tydperk nie. Gedurende die aanhorings het dit ook duidelik geword dat, ongeag die sin of betekenis van die woord, die versuim deur die owerhede om die wet cor roofoperateurs af te dwing (byvoorbeeld vanweë 'n tekort aan mannekrag in die inspektoraat of vanweë die intimidasie van inspekteurs) 'n resultaat gelewer het wat niks minder is nie as deregulering.

Die bevinding [illegible] die DVV en die PPVR's was dat [illegible] van vereistes vir 'n permit, toegelaat het dat die mark oorstroom word aangesien baie meer taxi-operateurs [illegible] die bedryf toegetree het.

beweer dat oorbesetting by die staanplekke (toegeskryf aan nuwelinge in die bedryf) die bedryf selfs nog minder ekonomies gemaak het en die spanning vererger het.

Die sieninge van deregulering deur die taxibedryf was dat dit plaasgevind het op 'n "ad hoc, unsystematic en random basis", en dat dít baie roofoperateurs in staat gestel het om permitte te verkry. Dit het verwarring en wrewel in die bedryf veroorsaak en nog meer brandstof op die spanningsvure gegooi.

Wat egter werklik gebeur het, was nie sinister nie, maar 'n ernstige (weliswaar te laat) poging om die bedryf te <u>rasionaliseer</u>.

Statutêre beperkings het eenvoudig nie voorsiening gemaak vir die aansienlike groei in die bedryf nie. Die aantal persone wat sonder permitte tot die taxibedryf toegetree het, het sodanige afmetings aangeneem dat die DVV aanvaar het dat die blote bestaan van so 'n enorme groep roofoperateurs in bykans elke metropolitaanse gebied bewys was van die behoefte aan hulle dienste, en het dus [illegible] beheer oor die bedryf te verkry deur roofoperateurs te wettig. Die PPVR'e moes 'n meer toeskietlike benadering toepas by die toestaan van aansoeke. In samewerking met SABTA is die Implanskema van stapel gestuur, waardeur die aansoeke van bestaande roofoperateurs van SABTA via die DVV na die onderskeie PPVR'e gekanaliseer kon word, en vir maklike klassifikasie en prosessering sou daardie aansoeke met 'n rooi kol gemerk word. Die moratorium op nuwe aansoeke waartoe SABTA en die DVV ooreengekom het, is egter deur die DVV en die PPVR'e self tot niet gemaak deur nie by die ooreenkoms te hou nie en toe te laat dat aansoeke van bestaande roofoperateurs direk deur PPVR'e ontvang word in plaas van deur die bedoelde kanaal.

In die woorde van die komitee se regsbeampte, adv J Slabbert: "It was one of those quirks of fate (that sometimes change history) that at the time that the DOT was (with the best of intentions) trying to bring some order to the industry by legalising the pirates, this very legalising process favoured one of the organisations involved in a bitter war in Cape Town." Na die mening van die komitee is dit die rede waarom WEBTA, wat baie meer roofoperateurs onder sy lede gehad het as [illegible] UNTA, meer permitte ontvang het en waarom verkeerde persepsies aangaande voortrekkery en korrupsie ontstaan het. Hierdie persepsies is weer beïnvloed deur mnr Langalibalele se optrede deur sy aansoeke aan te stuur met WEBTA

se seël daarop. Die statistieke toon egter dat, vergeleke met die aansoeke goedgekeur met die WEBTA-seël, 'n veel groter aantal aansoeke sonder so 'n seël goedgekeur is.

Die komitee is van mening dat die gebrek aan kommunikasie die rede kan wees waarom so baie goedbedoelde planne misluk het. In hierdie geval was daar 'n skynbare onwilligheid aan die kant van die DVV of die PPVR'e om die verslapping van die vereistes in die openbaar aan te kondig. Die rede was moontlik dat die PPVR'e hulle reputasie van outonomie wou beskerm. Wat die rede ook al was, vanweë 'n gebrek aan kommunikasie is die PPVR'e deur die taxigemeenskap veroordeel dat hulle diskriminerend en onbillik opgetree het.

Na die mening van die komitee kan die wettiging van roofoperateurs egter nie die rede wees vir die oorstroming van die bedryf nie, aangesien die totale aantal operateurs nie vermeerder is deur die wettiging van 'n deel van die roofopreateurs nie. Die komitee is van mening dat die persepsie van 'n oorbesetting of oorstroming ontstaan het omdat daar 'n persepsie in die gemeenskap was dat die toegangsvereistes tot die bedryf verslap is en dat die "wettige" liggaam binne die bedryf bedreig is deur die opkoms van roofoperateurs en nuwe operateurs. Roofoperateursa wat voorheen nie van staanplekke gebruik kon maak nie, het sodanige gebruik geëis by die verkryging van wettigheid. Dit het oorbesetting veroorsaak, wat beskou is as 'n direkte gevolg van "deregulering". Vanweë die persepsie dat die aantal operateurs toegeneem het, het diegene in die bedryf bedreig gevoel deur die nuwe groep mededingers en daar was toenemende geweld en militantheid, ook teenoor die verkeersowerhede, wat gelei het tot swakker wetstoepassing.

Dit was 'n kenmerk van die ondersoeke by die verskillende plekke dat niemand kon bepaal hoeveel roofoperateurs daar in die bedryf is nie. Ramings het gewissel van 40% tot 60%. Dit volg dat hierdie groot onbekende faktor enige vorm van beheer of rasionalisering kortwiek.

6.3.7 Die kriti[illegible] op die PPVR'e da[illegible] <u>tte</u> in 'n <u>oorvol</u> mark uitgereik is terwyl daar nie voldoende taxistaanplekke beskikbaar was nie, hou nou verband met die voorafgaande paragraaf. Die kwessie van die beskikbaarheid van staanplekke sal later bespreek word; dit is genoeg om hier te sê dat die DVV en die PPVR'e nie verantwoordelik is vir die verskaffing van staanplekke nie en dus nie geblameer kan word

vir die afwesigheid van staanplekfasiliteite of voldoende staanplekfasiliteite nie.

Daar is namens die PPVR'e getuig dat hulle by die uitreiking van permitte geen wetlike verpligting op hulle geneem het om staanplekfasiliteite in ag te neem nie, hoewel daar gesê is dat hierdie aangeleentheid in gedagte gehou word. Die stelling is met reg gemaak dat die PPVR'e dikwels in onhoudbare situasies geplaas word deur plaaslike verwagtinge. Te Groblersdal, waar daar ruim staanplekruimte is, was die wrewel weens die uitreiking van permitte blykbaar omdat dit die aantal mededingers vermeerder het.

Alexandra, 'n swart dorp met meer as 300 000 inwoners, word tans nie deur busse en treine bedien nie; mense moet gevolglik geheel en al op minibusvervoer staat maak. Daar is nie 'n enkele formele taxistaanplek in die dorp nie. Indien die PPVR die beskikbaarheid van staanplekke in ag moes neem, kon hy, volgens die logika hiervan, nie 'n enkele permit uitreik vir die bedryf van minibusse in Alexandra nie. Ondanks die duidelike noodsaaklikheid van vervoer, sou Alexandra sonder wettige operateurs wees, 'n situasie wat ongetwyfeld sou kon lei tot die kritiek dat die PPVR deur sy verwysing na staanplekke daarvoor verantwoordelik is dat Alexandra deur 'n vloot roofoperateurs bedien word. Dieselfde oorweging sou insgelyks van toepassing wees op 'n plek soos Khayelitsha in Kaapstad.

Die komitee kom tot die gevoltrekking dat die kritiek teen die DVV en die PPVR'e in hierdie verband misplaas is.

6.3.8 Die landwye inspektoraat van die DVV bestaan uit 76 inspekteurs, van wie sommige betrokke is by die administrasie van die inspektoraat. Diegene "op die grond" wat die werklike inspeksie doen, is werklik baie min en om die rede in paragraaf 5.4.2 hierbo genoem, is hulle getalle heeltemal onvoldoende.

Die gevolge van die inspektoraat se ondoeltreffendheid en ander negatiewe gevolge word in die volgende paragraaf behandel, wat oor wetstoepassing in die algemeen handel.

Oproepe is gedoen vir die onmiddellike uitbreiding van die inspektoraat sodat dit doeltreffender kan wees. Daar is aan die hand gedoen dat die mag vergroot word tot 300 inspekteurs. Die komitee se mening word in die hoofstuk oor aanbevelings bespreek.

6.4 GEBREK AAN WETSTOEPASSING

Geen uitgebreide argument is nodig om te besef dat gebrek aan wetstoepassing wel 'n oorsaak van voorslepende geweld en intimidasie kan wees nie. Die stelling word gemaak op grond van die gewone *conditio sine qua non*-toets, dit wil sê om te vra of dieselfde hoë vlak van geweld in die taxibedryf ervaar sou geweesd het indien daar doeltreffende en behoorlike wetstoepassing was.

Volgens getuienis voor die Kommissie moet die antwoord nee wees. Daar was getuienis namens verskillende wetstoepassers dat in gevalle waar 'n doelgerigte poging om die geweld die hoof te bied met voldoende mannekrag en fasiliteite aangewend is, 'n onmiddellike positiewe resultaat gevolg het.

Daar is daarop gewys dat die bedryf verswelg word deur roofoperateurs wat nie vatbaar is vir dissipline nie en wat nie in die bedryf toegelaat behoort te word nie. Die enigste manier om hulle te hanteer, is deur middel van behoorlike wetstoepassing.

Dit is ook geredelik verstaanbaar dat, veral onder taxi-operateurs met hulle geneigdheid om hulle eie wet te wees, beleide wat daarop gerig is om orde in die bedryf te bring, sal misluk tensy die nodige polisiëring daarmee gepaard gaan. Soos in paragraaf 5.4.2 en 3 genoem is, daag die taxi-operateurs voortdurend die gesag van wetstoepassers uit, en ongelukkig kom hulle daarmee weg.

Kaapstad was geen uitsondering ten opsigte van hierdie toedrag van sake nie. Die meeste van die fisieke konfrontasie tussen die strydende faksies het plaasgevind buite die jurisdiksie van die verkeersowerhede van Kaapstad. Daarbenewens was hulle nie voorbereid op die vloedgolf taxi's wat die onderste deel van Strandstraat oorstroom het nie. Nie net het chaos die oorhand gehad nie, maar op die roetes na die stad is talle verkeersreëls eenvoudig geïgnoreer. Dit wil voorkom of die suksevolle toepassing van verkeersreëls op minibusse geïgnoreer word by geleenthede waar taxi-operateurs versperrings oprig om wetsoortreders te beskerm of om te protesteer teen wetstoepassing of dissiplinêre maatreëls wat as onbillik beskou word.

Toe 'n versperring aan die einde van 1992 in die strate van Claremont gevorm is, is 'n spesiale sitting van die ondersoek gewy aan getuienis rakende daardie gebeurtenis. (Die bestuur van CODETA het die vergadering bygewoon en die komitee aanvaar onvoorwaardelik hulle versekering dat die optrede plaasgevind het sonder dat die bestuur daarvan verwittig of daaroor geraadpleeg is.) Daar is destyds gehoop dat 'n studie van die gebeurtenis sal lei tot doeltreffende maatreëls aan die kant van die verkeersowerhede om 'n herhaling te voorkom of om streng daarteen op te tree.

Die komitee het met misnoë daarvan kennis geneem dat twee versperrings van strate in Kaapstad self binne maande na die voorval plaasgevind het, waardeur wetsgehoorsame motoriste afgedreig is. Die blyk onvermydelik te wees om tot die gevolgtrekking te kom dat geen omvattende plan geformuleer is (of indien dit geformuleer is, geïmplementeer is) om die vorming van 'n versperring te voorkom of om die strate weer begaanbaar te maak indien die vorming van 'n versperring nie voorkom kon word nie.

Die gebrek aan wetstoepassing oor die algemeen het baie ernstige gevolge vir die gemeenskap as geheel. In getuienis is die volgende stelling gemaak: "The law enforcement agencies were either unable or unwilling to enforce the law which is in the statute book. This amounted to a total breakdown of discipline and control from the policy makers, which resulted in creating this kind of anarchy."

Die komitee is verplig om met hierdie stelling saam te stem en wys daarop dat dit nie net roofoperateurs is wat "voordeel trek" uit hierdie gebrek aan wetstoepassing nie, maar ook enige ander persoon wat die wet oortree. Dit plaas die wetstoepassers onder verdenking en lei daartoe dat gewone burgers twyfel aan die doeltreffendheid van die hele beheerstelsel, met inbegrip van die regstelsel.

6.5 DIE AFWESIGHEID VAN FASILITEITE

Die aanvanklike opmerking moet gemaak word dat die komitee ondersoek ingestel het na geweld op plekke waar daar geen taxistaanplekke was nie, nie eers 'n oop stuk grond nie (byvoorbeeld Alexandra), op plekke met onvoldoende staanplekke (byvoorbeeld Kaapstad) en op plekke met uitstekende staanplekke en fasiliteite (byvoorbeeld Groblersdal en Pietersburg). Ernstige taxi-oorloë het by al hierdie sentra gewoed en sonder uitsondering was staanplekke of die afwesigheid van staanplekke 'n twisappel.

Nietemin is die beskikbaarheid van staanplekke en fasiliteite en die administrasie daarvan 'n belangrike bron van kommer vir die bedryf. Die afwesigheid van staanplek of die toereikendheid daarvan in 'n bedryf waar mededinging om passasiers wat by sekere plekke saamkom, hewig is, kan maklik veroorsaak dat humeure opvlam.

'n Aantal dorpe en stede het die opkoms en potensiële groei van die minibusbedryf raakgesien en goeie taxistaanplekke opgerig, byvoorbeeld Pietersburg en Groblersdal. Albei hierdie staanplekke is ongelukkig 'n redelike ent van die sentrale sakegebiede geleë en is om hierdie rede in 'n mate ongewild. Pogings wat aangewend is om die situasie reg te stel (in Groblersdal byvoorbeeld is 'n ruim aantal inhamme in die sentrale sakegebied uitgemerk as "minibushaltes"), is deur die taxi-operateurs misbruik.

In die meerderheid van die dorpe bestaan daar egter geen of hopeloos onvoldoende fasiliteite. Hierdie feit kan net toegeskryf word aan traagheid aan die kant van daardie munisipaliteite om voldoende erkenning te gee aan die rol van die minibustaxibedryf in die sfeer van handel en besigheid.

Dit geld ook Kaapstad. Die afwesigheid van staanplekfasiliteite in die stadsgebied, wat die bestemming is van duisende minibuspendelaars, onderstreep die gebrek aan belangstelling aan die kant van die munisipale owerhede tot in 'n redelik laat stadium. Die totale chaos elke dag aan die oostelike punt van Strandstraat is 'n aangeleentheid van die ernstigste openbare belang. Die situasie plaas 'n las op die verdraagsaamheid van die gewone motoris en moet aansienlik bydra tot die spanninge binne die hoogs mededingende bedryf.

'n Aantal wetenskaplike studies oor die probleem het die lig gesien. Die komitee kan net hoop op 'n spoedige oplossing van die probleem.

In verskeie dorpe en stede is die volgende probleme by staanplekke (hetsy dit uitgelê is of nie) geïdentifiseer:

(i) Oorbesetting, veral gedurende spitstye;
(ii) die afwesigheid van of onvoldoende toilette en skuilings;
(iii) geen beheer of swak beheer of partydigheid aan die kant van toesigbeamptes, wat lei tot 'n gestamp en gestoot vir plek, indrukkery in rye en die voortrek van die een operateur bo 'n ander (gewoonlik van verskillende taxiverenigings);
(iv) intimidasie van passasiers;
(v) skaai van passasiers;
(vi) roofoperateurs wat by staanplekke inbars;
(vii) operateurs van een taxivereniging wat onwettig probeer om 'n ander vereniging te verhoed om 'n staanplek te gebruik.

Op grond van 'n [illegible] van die getuienis is voldoende staanplekke vir minibusse so nodig soos staanplekke vir metertaxi's, bushaltes [illegible] vir busse en, trouens, stasies vir treine.

6.6 ALGEMENE ONVERDRAAGSAAMHEID EN MAGSTRUWELINGE

By al die ondersoeke [illegible] die komitee gedoen is, het dit bo alle twyfel duidelik geword dat heelwat van die blaam vir die uitbreking van [illegible] taxi-operateurs self lê. Uit die getuienis het sulke standhoudende onverdraagsaamheid, selfsugtigheid, uittarting en hebsug geblyk dat alle pogings om geweld te beëindig, tot mislukking gedoem sal wees tensy operateurs self hierdie gebreke oorkom.

Dit kom voor of operateurs in die taxibedryf onwillig is om hulle standpunte te verander (wat sonder uitsondering subjektief is), selfs wanneer dit duidelik is dat 'n spesifieke siening of persepsie op 'n verkeerde uitgangspunt berus. Dit was miskien nie verbasend nie dat operateurs in baie min gevalle gemeen het dat hulle self tot die konflik bygedra het. Hulle sou eerder omstandighede soos staanplekke (sien die beginparagraaf van 6.5 hierbo) of persone of liggame buite hulle verenigings en faktore soos die optrede van lede van teenstanderorganisasies of PPVR'e, blameer vir korrupsie of vermeende voortrekkery van hulle teenstanders. Hoewel 'n mens verstaan hoe persepsies (soos voortrekkery van WEBTA in hierdie geval) kan voorkom, is dit gevaarlik om vinnig tot gevolgtrekkings te kom en, soms gewelddadig, te reageer op daardie gevoltrekkings sonder om te probeer om vas te stel wat die werklike situasie is. Taxi-operateurs moet begryp dat geen persoon hom die reg kan toeëien om eers te reageer en daarna vrae te vra nie.

Die komitee neem met spyt kennis daarvan dat, ondanks die intensiewe pogings van 'n groot aantal liggame en persone wat heeltemal onselfsugtig werk om tussen die strydende taxiverenigings te tree bemiddel om vrede te bewerkstellig, hierdie pogings wat tot elkeen se voordeel sal strek, in die taxibedryf net sporadies suksesvol is. Die persone betrokke by hierdie ondankbare en dikwels gevaarlike poging om vrede en samewerking te bewerkstellig, is die onbesonge helde van

lei die ander oorsake van geweld wat onder word, tot spanning, dikwels tot operateurs in die taxibedryf. Wat oor 'n lang tydperk onderdruk is onder die juk van apartheid, behoort egter die eerstes wees om te verstaan dat enorme wrewel die gevolg is wanneer mense deur jou eie optrede uitgebuit word, blootgestel word aan uittarting, gedreig word en hulle regte verontagsaam word. Die getuienis toon egter dat die operateurs hulle skuldig maak aan versperrende stilhou en parkering, misbruik van die padreëls deur te jaag, lane te kruis, gevaarlik verby te steek, in rye in te druk en te skaai. Trouens, die blote skaaidaad is uitbuiting van diegene wat permitte het, wat tyd en geld bestee het om dit te verky en wat by die voorwaardes van die permitte hou.

Hierdie optrede getuig van selfsugtigheid en onverdraagsaamheid, wat die goeie waardes van verdraagsaamheid, weersgehoorsaamheid, samewerking en eerlikheid ondermyn. Die bogaande is natuurlik net die minder vernietigende gevolge van onverdraagsaamheid en verflou tot 'n nietigheid vergeleke met die oordaad van menseslagting, verminking en brandstigting wat in die bloedige konflikte voorkom.

In 'n atmosfeer van algemene onverdraagsaamheid selfs ten opsigte van mindere waardes, hoe kan respek vir lewe en eiendom verwag word? Trouens, die ondersoeke het maar te duidelik getoon dat selfsugtigheid en hebsug die fondamente is van magstruwelinge dwarsdeur die bedryf. Dit was baie duidelik in Alexandra en Groblersdal, soos genoem in die betrokke verslae; dit was ook in Kaapstad duidelik dat albei taxiverenigings aanspraak maak op hierdie of daardie staanplek ter uitsluiting van die ander vereniging.

In die lig van die voorgaande het dit het vir die komitee voorgekom of 'n kollektiewe siening onder lede van taxiverenigings wat aan die geweld deelneem, bestaan dat hulle hulle wil op ander kan afdwing deur die gebruik van geweld. Dit het, indien dit die doel was, nie net misluk nie, maar ook geweld gebaar in die vorm van teenaanvalle, wat die patroon van 'n taxi-oorlog is.

Met behoorlike inagneming van die oorspronge van die struweling en die baie faktore wat ontevredenheid, spanning en wrede veroorsaak, kom die komitee tot die gevolgtrekking dat, in finale instansie, die geneigdheid tot en toepassing van geweld deur taxi-operateurs die onmiddellikste oorsaak van die konflik en die gevolglike vernietiging van lewens en eiendom is.

7. DIE ROL VAN POLITIEK

7.1 By die ontleding van die oorsake van geweld binne die taxibedryf het die kwessie van die gewapenstryd gekom dat politiek tot nog toe nie 'n beduidende, indien enige, rol gespeel het in die geskille wat in geweld uitgebreek het nie. Die komitee stem heeltemal saam met die oorwig getuienis dat die oorsake van die konflik grootliks beperk was tot kommersiële mededinging - "a battle for space and turf", soos sagkens gestel deur een van die getuies.

7.2 Hoewel daar met genoeg regverdiging gesê kan word dat die geskil sy oorsprong het in die rasgebaseerde wette wat die swartmense van skeiding [illegible] tussen die wat het en die wat nie het nie, en die onderdrukkende politieke beleid aan die wortel van die geweld lê, het politiek as sodanig en politieke partye nie werklik 'n rol gespeel toe die smeulende mededinging in geweld uitgebars het nie. Daar is trouens aan die hand gedoen dat, minstens in die Kaap, die lede van teenstandergroepe almal ondersteuners van die ANC is en dat laasgenoemde hom taktvol uit die oorlog gehou het, buiten sy tydige tussentrede met die inspirering van 'n burgerlike boikot van alle taxi's, wat sekerlik daartoe bygedra het dat taxi-operateurs aan albei kante tot hulle sinne gekom en CODETA gestig het.

7.3 Dit wil vir die komitee voorkom of daar 'n gevaar bestaan dat taxikwessies verpolitiseer kan word. Indien dit met geskille sou gebeur wat intrinsiek huishoudelik van aard is en

wat op huishoudelike vlak deur bemiddeling of normale wetstoepassing opgelos moet word, sal dit in 'n ander sfeer betrek word waar meer algemene agenda's van toepassing is. Indien daar toegelaat word dat dit gebeur, kan die taxibedryf agterkom dat hy in 'n onbenydenswaardige posisie verkeer. Soos daar in die vierde tussentydse verslag gesê is: indien enige taxigeskil verpolitiseer sou word, sal dit beslis die soeke na vrede oneindig bemoeilik.

7.4 Die komitee glo egter dat persone en liggame buite die taxibedryf, met inbegrip van politiek georiënteerde liggame, 'n beduidende rol kan speel, byvoorbeeld met die implementering van onpartydige geskilbeslegting en sekerlik in beleidsformulering wat die verbetering van toestande in die openbare vervoerbedryf in die hand sal werk.

8. WATTER PERSONE BY DIE GEWELD BETROKKE IS

8.1 Geen individu is onder die SA Polisie of mededingertaxiverenigings geïdentifiseer as moordenaars of brandstigters nie, en die SAP is hewig gekritiseer vir hulle beweerde dadeloosheid en onbekwaamheid. Die Polisie het hierdie bewering ontken, en hierdie aangeleentheid staan oor.

8.2 Daar was inderdaad vervolgings van individue vir ernstige misdade, maar baie is vrygespreek, of die verrigtinge is omskep in geregtelike doodsondersoeke.

8.3 Hoewel daar geen getuienis is van enige sameswering deur enige groep wie se mikpunt dit is om die (huidige of vorige) geweld aan te stig nie, blyk dit redelik te wees om die afleiding te maak dat (onbekende) lede van taxiverenigings in [illegible] het om doelbewus lede van 'n teenstanderorganisasie aan te val, dikwels as 'n vergeldingsdaad. Dit is byna ondenkbaar dat die misdadigers in die dosyne aanvalle wat oor 'n tydperk deur die hele land plaasgevind het, deur niemand herken is nie. Dit is egter die getuienis. Geen taxileier op enige plek het na vore gekom met die nodige inligting om 'n suksesvolle vervolging te verseker nie, en hulle het almal onkunde bely oor die identiteit van die moordenaars en brandstigters.

8.4 Sommige leiers en die SAP sê nou dat sluipmoordenaars "ingevoer" word om die moorde te pleeg, maar tot nog toe is niemand in hegtenis geneem nie.

8.5 Gedurende die ondersoek het geen konkrete getuienis aan die lig gekom wat die komitee in staat stel om 'n aanbeveling aan die Prokureur-generaal te doen om enige individu of groep te vervolg nie, ondanks die duidelike bewyse van brandstigting, intimidasie en moord op 'n groot en landwye skaal oor 'n lang tydperk.

9. AANBEVELINGS

1. Die komitee se opdrag behels onder andere 'n ondersoek na stappe wat gedoen kan word om openbare geweld en intimidasie in die taxibedryf aan bande te lê of te voorkom. Ten einde maatreëls te identifiseer wat moontlik kan help met die bekamping van geweld en intimidasie, is dit nodig om kortliks vyf belangrike bydraende oorsake van geweld in die bedryf te noem wat deur die komitee geïdentifiseer is, naamlik:

1.1 Die enorme en skielike groei van die kombitaxi- of minibustaxibedryf, wat steeds toenemende kommersiële mededinging tussen operateurs veroorsaak.

1.2 'n Algemene gebrek aan besigheidsopleiding en -vaardighede binne die bedryf wat, indien sulke vaardighede en ervaring teenwoordig was, daartoe sou kon bydra dat die taxi-operateurs die ekonomiese omstandighede wat in die vervoerbedryf heers, asook ernstige mededinging onder mekaar, kan hanteer.

1.3 Ontevredenheid met die vermeende beleid van deregulering wat gemanifesteer word in die lukrake uitreiking van permitte aan onwettige operateurs.

1.4 Probleme ten opsigte van die doeltreffende toepassing van wette, regulasies en reëls, gepaard met ontevredenheid met of gebrek aan respek vir die bestaande wetstoepassingsagentskappe, met inbegrip van die SA Polisie.

1.5 'n Heersende kultuur van geweld wat blykbaar daarop dui dat geweld op sigself 'n middel tot die bereiking van 'n oplossing van 'n probleem is en dat die dreigement van geweld sal dien as afskrikmiddel vir die voorkoming of die nie-verrigting van handelinge deur die persoon/persone wat gedreig word.

2. 'n Ontleding van die komitee se opdrag toon dat dit die komitee se plig is om aanbevelings voor te lê nie net ten opsigte van die vind van oplossings op die kort termyn nie (dit wil sê om aan die hand te doen hoe bestaande voortslepende geweld bekamp moet word), maar ook ten opsigte van die aanbeveling van langtermynoplossings wat sommige of selfs alle oorsake van geweld of potensiële geweld in die bedryf permanent kan hanteer.

3. Met betrekking tot die korttermynsituasie was die komitee verheug om te verneem, in die eerste plek, dat 'n skietstilstand tot stand gekom het as gevolg van die vorming van CODETA in Kaapstad. Hoewel daar te kenne gegee is dat CODETA as 'n organisasie nie sterk genoeg is nie en dat konflik kort voor lank weer sou opvlam, het daaropvolgende gebeure die komitee bemoedig om te glo dat daar binne die Kaapse taxibedryf 'n blywende antwoord vir 'n hardnekkige probleem gevind is. Dit is noodsaaklik dat die gemeenskaplikheid van belange, wat gekulmineer het in die

algemene wens onder taxi-operateurs dat hulle toegelaat moet word om in vreedsame omstandighede sake te doen, op elke moontike manier beskerm en bevorder moet word.

Die komitee is bewus daarvan dat daar deurlopend konflik in CODETA is en dat diegene wat betrokke is by die handhawing van vrede binne CODETA voortdurend op hulle hoede is om te keer dat die situasie hand-uit ruk. Hoewel daar geen maklike oplossing vir die heersende konflik binne CODETA is nie (wat moontlik die onderwerp van 'n spesiale ondersoek kan word), kan die noodsaaklikheid om selfdissipline te beoefen en om nie die wet in eie hande te neem nie, nie genoeg beklemtoon word nie.

4. Aangesien dit moeiliker kan wees om 'n langtermynoplossing te bereik, moet dit 'n totale waardering van die minibustaxibedryf as komponent van die passasiersvervoerbedryf behels. In die loop van baie openbare sittings vir die aanhoor van getuienis oor 'n tydperk van meer as 'n jaar is die komitee voorsien van getuienis van 'n hoogs tegniese aard ter stawing van verskeie gevolgtrekkings, afleidings en verslae deur getuies. In baie gevalle is daar deur getuies, met inbegrip van 'n verteenwoordiger van die DVV, te kenne gegee dat hierdie verslag van die Goldstone-kommissie oor geweld in die taxibedryf afgewag word, aangesien dit vermoedelik 'n vertrekpunt sal word vir die formulering van nuwe beleid, regulasies en verordeninge wat dié bedryf raak. Hoewel die komitee kennis neem van die hoë verwagtinge wat van sy aanbevelings gekoester word, moet die komitee nogtans beklemtoon dat hy nie van mening is dat dit sy opdrag is of dat hy genoeg ondervinding het of bevoeg is in aangeleenthede wat verband hou met die baie gespesialiseerde onderwerp van passasiersvervoer om met iets soos 'n bloudruk vorendag te kom waarop die toekomstige minibustaxibedryf gestruktureer kan word nie. Hierdie verslag bevat niks meer nie as aanbevelings wat die komitee se ernstige poging is om leiding te bied vir diegene wie se groot taak dit sal wees om blywende oplossings vir 'n baie komplekse situasie te vind.

5. In sy poging om antwoorde te vind vir die probleem om sinvolle maatreëls voor te stel wat, indien dit aangeneem sou word, sal help om die geweld en intimidasie te verminder of te beperk, het die komitee kennis geneem van 'n aantal moontlike oplossings en maatreëls wat aan die hand gedoen is deur getuies en diegene wat by die ondersoek verteenwoordig is. Sonder om die persone of organisasies wat sulke aanbevelings aan die hand gedoen het te identifiseer, is die volgende van die belangrikste maatreëls wat in die loop van die uitgerekte sittings voorgestel is:

5.1 Die daarstelling van 'n billike reguleerstelsel, streng toegepas en billik gepolisieer.

5.2 'n Beheerraad wat wat beheer oor die taxibedryf moet uitoefen, standaarde moet stel, die verskillende taxiverenigings moet koördineer en dissipline moet uitoefen.

5.3 Fasiliteite vir die onderrig van bestuursvaardighede, om besigheidsopleiding te verskaf en om nuwelinge in die bedryf op te voed ten opsigte van hulle verantwoordelikhede teenoor hulle passasiers en die publiek.

5.4 Die skep van toereikende fasiliteite vir die gebruik van taxi-operateurs en passasiers, met inbegrip van voldoende taxistaanplekke met skuilings en toilette, op- en aflaaipunte en gereserveerde bane vir minibustaxi's.

5.5 Verbeterde verkeersbeheer deur gevestigde bestuursbeginsels.

5.6 Die totstandkoming van goeie kommunikasiekanale, wat gepaard gaan met 'n funksionerende, toeganklike klagtehanteerstelsel op plaaslike vlakke.

5.7 'n Openbare opvoedings- en bewustheidsprogram wat daarop gemik is om dit vir die publiek [illegible] dat taxi's 'n integrale deel van die Suid-Afrikaanse vervoerstelsel is.

5.8 'n Subsidieskema wat deur die Staat geborg word, wat taxi-operateurs finansieel op gelyke voet met busoperateurs sal plaas, aangesien laasgenoemde tans gesubsidieer word.

5.9 Doeltreffende wetstoepassing.

6 Die opbloei van die taxibedryf die afgelope tyd is 'n verskynsel wat grootliks toegeskryf kan word aan die vinnige en voortgesette verstedeliking in Suid-Afrika. Dit vind in feitlik elke metropolitaanse gebied plaas en sal waarskynlik voortduur tot in die volgende eeu. Die afskaffing van statutêre instromingsbeheer in 1985 het meegebring dat 'n bestendige vloei van mense uit tuislande en stamgebiede na dorpe en stede 'n vloedgolf geword het. Die nuwe aankomelinge het hulle in dorpe en informele nedersettings aan die buitekante van stede en dorpe gevestig, waarvandaan en waarheen daar geen gereelde openbare vervoer was nie, en die minibustaxi het in hierdie behoefte aan openbare vervoer voorsien. Nie almal het daarvan gehou nie. Teenkanting teen die erkenning van die behoefte aan sodanige vervoer is gevind in die verslag van die Welgemoed-kommissie, wat in 1983 aanbeveel het dat 'n taxi 'n voertuig moet wees wat vier persone plus 'n bestuurder vervoer, dat die agtsitplekminibusse oor vier jaar uitgefaseer moet word en dat busdienste die mark met kleiner busse moet betree. Teenkanting teen minibustaxi's, ongeag die bron daarvan, is vinnig uit die weg geruim deur die steeds groeiende getal van hierdie soort taxi's. Die taxi's het nie net vervoer en werkgeleenthede verskaf nie, maar was ook instrumente vir

welvaartskepping binne die verskillende gemeenskappe van waar hulle bedryf is en wat hulle bedien het. Die minibustaxi het lof ontvang vir sy rol in die bevordering van ondernemerskap en vir die skepping van geleenthede vir die vooruitgang en bemagtiging van swartes. Nodeloos om te sê, die outomobielverwante bedrywe het vinnig gereageer om bystand en ondersteuning aan die bedryf te bied, natuurlik in ruil vir klandisie. Die minibustaxi het gekom om te bly.

7. Die glorie van die minibustaxibedryf was egter van korte duur. Die bedryf se reputasie het verswak as gevolg van steeds herhalende berigte oor swak bestuurdersgedrag. Daar was 'n vloed van berigte oor ongelukke waarby minibustaxi's betrokke was, veral na lang naweke en vakansies. Verteenwoordigers van die taxibedryf het desperaat probeer om die impak van die aantygings teen die bedryf weg te keer, totdat ook hulle verplig was om 'n paar heel fundamentele feite te erken: mededinging in die bedryf het in so mate gegroei dat dit ontaard het in 'n werklike jag na passasiers op winsgewende roetes, wat gelei het tot baie swak bestuurdersgedrag; 'n gebrek aan besigheidsopleiding en -vaardighede het verhoed dat taxi-operateurs reisgelde teen winsgewende koerse bepaal; en konflik veroorsaak deur spanning dwarsdeur die bedryf het sporadies uitgebars in geweld tussen lede van die bedryf. Aanvanklik het 'n vete tussen taxi-operateurs aansienlik aandag in die media geniet; deesdae is 'n volskaalse skietgeveg tussen wedywerende groepe nouliks 'n paragraaf in die nasionale pers werd. In feitlik elke provinsie is die minibustaxi dikwels die spil waarom geweld en misdaad draai.

8. Ongelukkig was die openbare sektor skynbaar glad nie gereed vir 'n aanslag deur 'n bloeiende bedryf nie. In 'n ander deel van hierdie verslag handel die komitee met die owerhede se vermeende versuim om die werklike aard van die probleem te besef. Dit is voldoende om te sê dat die behoeftes van die bedryf en die mense wat daardeur vervoer word, jammerlik verwaarloos is. In sy ondersoek na die oorsake van die taxikonflik verwys die komitee na die geheel en al ontoereikende voorsiening van fasiliteite deur plaaslike owerhede. Tydens die aanhoor van getuienis in Kaapstad was daar 'n voortdurende stroom van beskuldigings deur getuies wat gekla het dat taxistaanplekke nie bestaan nie of waar dit wel bestaan, die fasiliteite heeltemal ontoereikend is. Die gebrek aan skuiling en toilette by staanplekke het gelei tot ontevrede passasiers; konflik tussen bestuurders en passasiers en 'n stryd om ruimte en grondgebied het uitgebars tussen wedywerende taxiverenigings wat aanspraak maak op die gebruik van bestaande staanplekke. Die oorsaak van die hele probleem lê blykbaar daarin dat die vervoerowerhede in gebreke gebly het (in geheel of dan minstens gedeeltelik) om voorsiening te maak vir die uitwerking wat die wettiging van roofoperateurs wat voorheen onwettig was, sou hê op die bedryf, en veral op diegene wat wettig in die bedryf was.

9. Getuies van verskillende dissiplines en van verskillende sentra waar taxikonflikte ondervind word, het die komitee gewaarsku dat konflikte en konfrontasie wentel om die kwessie van staanplekke en roetes en dat geweld as die enigste instrument om die probleme op te los, gebruik word. Dieselfde getuies het gewaarsku dat indien totale anargie vermy wil word, iemand tussenbeide moet tree en 'n sterk beleidsrigting vestig. Ander het gewaarsku dat ernstige spanning binne die bedryf bestaan en dat geweld enige oomblik op enige plek in die land kan uitbreek. Dit is insiggewend dat so 'n waarskuwing reeds in 1986 deur SABTA in 'n brief aan die Minister van Vervoer gerig is.

10. Nadat die komitee met verteenwoordigers van die bedryf in 'n aantal sentra gepraat het, aanvaar hy die siening dat dit onbevredigend en selfs teenproduktief sou wees om 'n onderhandelde kompromis tussen strydende taxiverenigings as meer as net 'n tussentydse oplossing te beskou. Hoewel die komitee waardering het vir die pogings van almal wat betrokke is en wat betrokke raak by die beslegting van taxigeskille, waar ook al dit plaasvind en waar dit in die toekoms kan plaasvind, sal stabiliteit in dié bedryf bereik word slegs indien blywende oplossings wat deur die taxigemeenskap aanvaar en gerespekteer word, gevind word.

11. DEREGULERING (VOORDELE EN NADELE)

11.1 Die komitee het reeds sy standpunte vermeld oor die vraag of deregulering - vermeende of werklike deregulering - bygedra het tot die algemene gevoel van ontevredenheid binne die taxibedryf. Die komitee moet nou slegs sy standpunte stel en sy aanbevelings maak oor die omstrede en reeds dikwels bespreekte vraag of deregulering in die taxibedryf op sigself deel moet uitmaak van toekomstige beplanning vir die bedryf en of die implementering van die Regering se beoogde beleid waarskynlik sal bydra tot meer of voortdurende geweld.

Die Regering se beoogde beleid word opgesom in sy Witskrif oor Nasionale Vervoerbeleid, wat hoofsaaklik die volgende voorgestel het:

11.1.1 Die afwenteling van mag na die laagste moontlike vlak van regering;

11.1.2 die bevordering van privaat inisiatief; en

11.1.3 die verwydering van regulatoriese beperkings wat vrye mededinging voorkom.

11.2 Daar is baie voor die komitee geredeneer oor die voor- en nadele van regulatoriese beleide in die taxibedryf. Meer as een getuie het verduidelik dat deregulering in die taxibedryf 'n deel is van nasionale ekonomiese beleid om doeltreffende mededinging binne 'n vryemarkstelsel aan te moedig. Die komitee is meegedeel dat die Regering besluit het

om so 'n nasionale beleid in te voer en dat vervoer in die breedste sin in ooreenstemming met daardie beleid gebring moet word. Prakties beteken dit dat permitte wat op grond van ekonomiese oorwegings uitgereik is, uiteindelik vervang sou word deur permitte wat uitgereik is na die beoordeling van kwalitatiewe maatstawwe, dit wil sê toetse om bestuurdersbevoegdheid, die geskiktheid van die voertuig en die bestaan van versekeringsdekking vir passasiers en derde partye, te bepaal. 'n Applikant vir so 'n permit sal nie hoef te bewys dat daar 'n behoefte is aan 'n diens wat hy van plan is om te verskaf nie, maar sal in beginsel daarop geregtig wees om op enige plek tot die mark toe te tree en om vervoer aan passasiers te verskaf teen tariewe wat net hy bepaal.

11.3 Dr P E J Brooks, voorsitter van die Raad op Mededinging, het getuig dat die Raad poog om beperkings op toetrede tot enige vorm van besigheid uit te skakel. Hy doen, met regverdiging, aan die hand dat indien die uitreiking van permitte onderworpe sou wees aan die een of ander vorm van ekonomiese beperking, die feitelike gevolg sal wees dat sekere persone wat om watter rede ook al nie kwalifiseer vir sulke permitte nie, nietemin tot 'n bedryf sou toetree wat as winsgewend beskou word, of hulle nou 'n permit het of nie. Hy voer aan dat die regulatoriese stelsel van permitte onvermydelik strafregtelike sanksies meebring, wat persone wat sonder permitte tot die bedryf toetree, in misdadigers omskep. Dié toedrag van sake moet volgens dr Brooks klaarblyklik vermy word.

Hy aanvaar dat baie taxi-operateurs sonder besigheidsopleiding of -vaardighede taxi's bedryf ('n stand van sake wat herhaaldelik in die loop van besprekings met lede van die komitee deur taxi-operateurs bevestig is), maar doen aan die hand dat hulle probleme om hulle te versoen met ekonomiese realiteite en mededinging binne die taxibedryf en van ander vervoeroperateurs, het word deur 'n onvoldoende proses onder die lede van die bedryf. Hy het ook gewaarsku dat 'n probleem self te bestuur. regulatoriese stelsel wat probeer om gevestigde belange te beskerm en wat die uitwerking het dat ander persone uitgesluit word ten spyte van hulle vermoë om 'n ewe doeltreffende diens aan die gemeenskap te verskaf, nie geduld moet word nie.

Dr Brooks het egter toegegee dat beheer oor onpadwaardige voertuie, bestuurdersvaardighede en rybewyse, en die toepassing daarvan deur die een of ander vorm van voorgeskrewe dissipline, 'n regulatoriese stelsel wat toegepas word deur middel van 'n beheerliggaam, kan regverdig. Dr Brooks het onder andere 'n oorkoepelende gekoördineerde dereguleringsbeleid bepleit, en het die aandag gevestig op die verskillende vlakke van regering waarvandaan die vervoerbedryf beheer word; hy het beklemtoon dat dit lei tot 'n geheel en al onbevredigende toedrag van sake. Hoewel hy klem daarop gelê het dat vrye onderneming en mededinging nie 'n doel op sigself is nie, het hy verklaar dat die doel is dat die

samelewing sy hulpbronne op die beste moontlike manier gebruik. Hy het ook verklaar dat daar in sekere omstandighede "valid justification for a measure of regulation to counteract the negative effects that might possibly ensue from a totally open deregulated society" bestaan.

Die oorkoepelende indruk wat die komitee gekry het, was egter dat dr Brooks en die Raad op Mededinging nie enige regulatoriese stelsel ondersteun wat beperkings op die taxibedryf sou plaas of toegang daartoe verhinder nie, en dat hulle glo dat markkragte, indien hulle toegelaat sou word om deur opvoeding en behoorlike bestuur te funksioneer, uiteindelik die bedryf sal reguleer op 'n wyse wat vir die algemene publiek aanvaarbaar is.

11.4 In teenstelling met die getuienis wat deur dr Brooks namens die Raad op Mededinging gelewer is, het feitlik elke ander getuie wat getuienis gelewer het, besliste steun uitgespreek vir 'n allesomvattende regulatoriese stelsel wat streng toegepas en gepolisieer word. Hierdie benadering is gevolg deur konsultante, verteenwoordigers van plaaslike owerhede, die DVV en die taxibedryf self. Hoewel SABTA voorheen die beginsel van deregulering ondersteun het, het hy sy ondersteuning daarvan gekwalifiseer deur te sê dat deregulering 'n program moet wees wat oor 'n aantal jare ingefaseer word ten einde chaos in die bedryf te voorkom. Namens SABTA is daar aan die hand gedoen dat 'n bedryf wat geweldige groei oor 'n baie kort tydperk getoon het, onderworpe moet wees aan aansienlike regulatoriese dissipline ten einde die ontwikkeling van spanning en voortdurende uitbreek van geweld binne die bedryf, blokkades in stede en algemene anargistiese neigings te voorkom. Die regsverteenwoordiger van die DVV by die aanhoor van getuienis (adv J van den Berg) het, toe hy oor hierdie kwessie ondervra is, ook ongekwalifiseerde ondersteuning vir die handhawing van 'n duidelike, ondubbelsinnige regulatoriese stelsel vir die taxibedryf uitgespreek.

11.5 Die komitee beoog nie om die presiese aard van die getuienis wat deur elkeen van die getuies voorgelê is, te behandel nie, omdat hy tot die gevolgtrekking gekom het dat deregulering van die taxibedryf in die afsienbare toekoms nie aanbeveel kan word nie. Hierdie standpunt word nie net gebaseer op grond daarvan dat al die partye wat betrokke is by die taxibedryf 'n regulatoriese stelsel ondersteun nie, maar ook omdat die komitee van mening is dat deregulering binne 'n bedryf wat deur inherente geweld geteister word, 'n chaotiese situasie tot gevolg sal hê indien die aantal operateurs wat om klandisie meeding, dramaties sou toeneem. Die komitee neem veral die feit in ag dat die meeste minibustaxi-operateurs self erken het dat hulle 'n gebrek aan besigheidsopleiding en -vaardighede het. Verteenwoordigers van die bedryf het getuig dat omdat die minibustaxi beskou word as 'n bron van potensiële rykdom, baie persone aansienlike finansiële verantwoordelikhede en risiko's op hulle neem om 'n

minibustaxi te bekom, net om te vind dat die beloning nie so goed is as wat daar gesê word dit is nie. Ten einde hierdie verantwoordelikhede na te kom is die operateur verplig om aktief en selfs aggressief mee te ding. Dit lei tot konflik en geweld. Die komitee is hoegenaamd nie oortuig daarvan dat vryemarkkragte in hierdie spesifieke bedryf sal seëvier nie, aangesien die lede daarvan herhaaldelik hulle toevlug neem tot wetteloosheid en geweld om ontevredenheid en griewe reg te stel. Hierdie standpunt word ondersteun deur 'n aantal feite en faktore waarmee die operateurs in die bedryf tans op 'n daaglikse grondslag gekonfronteer word, naamlik:

11.5.1 Hoewel die taxibedryf vroeër jare 'n goeie inkomste verskaf het en 'n potensiële bron van rykdom vir operateurs was, is die bedryf tans onder ernstige druk met 'n netto inkomste (dit wil sê bruto inkomste afkomstig uit reisgeld minus bykoste) op vlakke wat moontlik onder die bestaanspeil is. Oor die algemeen word daar nie voorsiening gemaak vir slytasie op taxi's of vervangingskoste nie, wat beteken dat die toestand van voertuie vinnig agteruitgaan, wat hulle ongeskik vir passasiersvervoer maak.

11.5.2 Hoewel leningsfinansiering in die vroeë stadiums redelik maklik beskikbaar was, bestaan die gevaar dat die finansieringsbronne gou sal verdwyn as gevolg van die deurlopende versuim aan die kant van baie operateurs om gereelde betalings op kontrakte te maak.

11.5.3 Konflikterende belange het van tyd tot tyd tussen passasiers en taxi-operateurs ontstaan, en ongeag die oorsaak daarvan, wat van enige kant afkomstig kan wees, kan die verbruiker kies om ander vervoermiddele te gebruik, dit wil sê treine, busse, ensovoorts, omdat dit goedkoper, veiliger en betroubaarder is.

11.5.4 Openbare vervoer word gesubsidieer, maar nie die taxibedryf nie. Hoewel die Regering aangedui het dat hy besluit het om taxi's te subsidieer, is sy program in hierdie verband nog nie gepubliseer nie. Verwagtinge waaraan nie voldoen word nie, kan verdere ontevredenheid aanblaas in die bedryf, wat oortuig is dat daar onregverdig teen hom gediskrimineer word. Dit is moeilik om sien hoe enige vorm van subsidiëring op 'n gedereguleerde taxibedryf toegepas kan word.

11.5.5 Ten spyte van die uitreiking van permitte aan 'n groot aantal operateurs wat voorheen minibustaxi's sonder permitte bedryf het, word die bestaan van 'n permit steeds deur die houer daarvan as 'n bate beskou wat kommersiële waarde het. Die grootskaalse

uitreiking van permitte in die proses van deregulering sal natuurlik die waarde van die bate verminder. Dit op sigself kan die oorsaak van ontevredenheid en konflik wees.

11.6 Die onderliggende motivering vir deregulering is die aanvaarding van die beginsel dat 'n vrye mark die skaal of maatstaf sal verskaf waardeur die verbruiker die gehalte van diens en die prys wat daarvoor betaal moet word, kan meet. Dit veronderstel dat die verbruiker vry is om te kies en dat die diensverskaffers in staat is om te reageer op die seine wat deur die mark gegee word.

11.7 Indien deregulering geïmplementeer sou word (daar word reeds gemeen dat dit gedeeltelik in bedryf is) deur die uitreiking van permitte aan enigiemand wat die kwalitatiewe toets slaag, sal die gevolglike handelsmededinging lei tot verdere spanning, wat moontlik in geweld sal kulmineer.

11.8 In getuienis voor die komitee is daar aangevoer dat dit verkeerd sou wees om die vermoë van die gemiddelde taxi-operateur te onderskat om binne 'n vrye mark op te tree of om hom aan te pas by die eise wat ernstige handelsmededinging stel. Die feite wat aan die komitee voorgelê is, dui egter daarop dat baie klem geplaas moet word op die versoeke vir besigheidsopleiding wat van binne die bedryf kom. Die enigste interpretasie wat aan hierdie versoeke geheg kan word, is dat daar 'n algemene gebrek aan besigheidsvaardighede onder taxi-operateurs bestaan, wat hulle verhinder om die probleme wat deur 'n baie mededingende mark geskep word, ten volle te aanvaar. Voorbeelde van die tipe spanning wat ontstaan as gevolg van handelsmededinging is aan die komitee gegee; hierdie voorbeelde dui daarop dat in 'n omgewing waar sterk [illegible] handelsdruk (dit wil sê bedryfskoste en finansieringskoste) geplaas word op die operateurs wat om klandisie in dieselfde mark meeding, die resultaat nie is wat die voorstanders van die vryemarkstelsel sal verwag nie, naamlik 'n prysaanpassing om hulle in staat te stel om sodanige druk te hanteer en steeds 'n redelike wins op te lewer. Indien gehalte of die aard van die mededinging as onbillik gesien word, is die gevolg dikwels dat die reg in eie hande geneem word, wat tot fisiese geweld lei.

11.9 Daar is sterk getuienis dat die gemeenskap wat die passasiers vir die bedryf verskaf, 'n kragtige instrument tot sy beskikking het wat gebruik kan en moet word om geweld teen te staan, veral waar dit op die gemeenskap oorgaan. Vroeg in 1991 [illegible] die swart dorpe rondom Kaapstad op sy ergste was, het die ANC, as 'n maatreël om geweld tot 'n einde te bring, uitgeslape aan die hand gedoen dat die gemeenskap alle minibustaxi's moet boikot totdat die geweld ophou. Die gemeenskap het gereageer, met positiewe resultate, wat uiteindelik gekulmineer het in die stigting van CODETA.

Die komitee sien egter nie 'n boikot in bogenoemde omstandighede as 'n manifestering van die vrye mark in werking nie. Dit is eerder 'n geval van 'n gemeenskap wat aggressief reageer op die geweld waarby hy teen wil en dank betrokke geraak het. Die boodskap aan die taxibedryf, wat dié boodskap net tot sy eie nadeel sou ignoreer, is dat 'n gemeenskap kan kies om ander meer aanvaarbare vervoermiddele te vind ten einde te verhoed dat hy by taxigeweld betrokke raak.

11.10 Die komitee se gevolgtrekking dat deregulering as 'n moontlike metode om 'n einde te maak aan chaos in die taxibedryf nie oorweeg moet word nie, word verder versterk deur die volgende oorwegings:

11.10.1 Dit is nie onredelik om te verwag dat deregulering na alle waarskynlikheid baie nuwe operateurs na die mark sal bring nie. Vermoedelik sal die logiese gevolg die verwydering of onttrekking wees van diegene wat geen aanspraak op 'n ekonomiese bestaan binne daardie mark het nie. Dit is egter ernstig te betwyfel of dit in die praktyk sal gebeur. Die getuienis dui daarop dat operateurs wat onder druk geplaas is deur die mededinging van ander, of wat dit moeilik gevind het om wettig in die bedryf te wees deur voertuie in 'n padwaardige toestand te hou, afgewyk het van die "wettige" roetes om roofoperateurs te word wat met die goedkeuring, borgskap of verlof van 'n taxivereniging funksioneer op roetes wat nie aan gereelde wetstoepassing onderwerp word nie. (Volgens die getuienis is daar 'n aansienlike aantal rooftaxi's wat informeel optree [dit wil sê op roetes binne swart dorpe wat nie in die gewone gang van sake gepolisieer word nie] onder beskerming van sekere taxiverenigings. Dit is baie twyfelagtig of hierdie informele uitbreiding van die bedryf 'n moontlike bron van konflik of geweld is, maar daar is sekerlik die moontlikheid dat passasiers in gevaar verkeer omdat die voertuie nie padwaardig is nie.) Enige groei in die "rooftaxibedryf" moet vermy word.

11.10.2 Reisgelde betaalbaar deur passasiers is blykbaar nie direk gekoppel aan bedryfskoste nie, maar word eerder vasgestel in reaksie op mededinging van openbare vervoer, veral busoperateurs, en selfs in reaksie op aggressiewe eise van die gemeenskap. Die onvermydelike ekonomiese argument dat 'n taxirit duurder as 'n busrit moet wees, word deur die taxibedryf verwerp. Trouens, reisgelde word blykbaar bepaal om 'n goedkoper rit te verskaf, ongeag die feit dat, om duidelike redes, busse 'n groter aantal passasiers meer ekonomies en dus meer bekostigbaar teen laer tariewe as taxi's kan vervoer.

11.10.3 Die taxibedryf word deur magstryde geteister. Op nasionale vlak is SABTA, die grootste nasionale liggaam, die teiken van SALDTA en andere. Op plaaslike vlak ding individuele taxiverenigings met mekaar mee om klandisie. Geskiedkundig word die plaaslike sake van die bedryf toevertrou aan plaaslike taxiverenigings wat funksioneer op 'n manier wat daarop gemik is om die belange van hulle lede te beskerm, met inbegrip van die beskerming van belange op spesifieke roetes en by spesifieke staanplekke. Die geweld wat oor die algemeen bekend staan as die "taxi-oorlog", is in werklikheid 'n vete tussen mededingende taxiverenigings. 'n Deel van die funksies van 'n plaaslike taxivereniging is om die reisgeld te bepaal waarteen passasiers vervoer moet word, en hoewel die bepaling daarvan in 'n mate verband hou met reisgelde wat deur ander verenigings gevra word, hang dit meer af van ander faktore. Die komitee het tot die gevolgtrekking gekom dat die vrye mark 'n baie klein rol by die bepaling van tariewe speel.

11.10.4 Aangesien baie nuwe operateurs tot die mark toetree (op grond van die persepsie dat die vergoeding goed is), het die gemiddelde inkomste afkomstig uit 'n enkele taxi gedaal tot op 'n vlak wat oor die algemeen as onekonomies beskou word. Daar kan miskien verwag word dat die onekonomiese vlakke eenvoudig die swakste mededingers uit die mark sal dryf. Hoewel akkurate statistiek nie beskikbaar is nie en hoewel daar rede is om te glo dat sommige operateurs die bedryf verlaat het, is die algemene indruk wat die komitee gekry het, dat die taxibedryf steeds in sekere gebiede oorbevolk is.

Die stelling wat die komitee wil maak, is dat die gesofistikeerde oplossing van die probleem deur toe te laat dat vryemarkkragte wanbalanse herstel in 'n onvolwasse bedryf wat 'n grootliks ongesofistikeerde sektor van die bevolking bedien, waarskynlik meer negatiewe resultate as positiewe resultate sal oplewer. Die komitee gee geredelik toe dat wanneer informele dorpe en vestigings eers goed gevestigde, vreedsame gemeenskappe elk met sy eie infrastruktuur word, die bedryf self deregulering sal versoek.

11.11 Nieteenstaande sy ondersteuning vir die handhawing van 'n regulatoriese stelsel is die komitee ernstig van mening dat toegang tot die taxibedryf verkieslik nie gereserveer moet word vir 'n paar bevoorregtes en ontsê moet word aan andere wat net so gekwalifiseer en in staat is om die publiek veilig en gerieflik teen redelike pryse te vervoer nie. Gesonde mededinging binne die bedryf moet in belang van die publiek aangemoedig word. Ideaal gesproke moet daar 'n beleid wees wat uitgaan van 'n streng toegepaste regulatoriese stelsel, en wat beweeg na 'n stelsel wat groter klem plaas op kwalitatiewe

maatstawwe in teenstelling met ekonomiese maatstawwe. Die mate van beweging in die rigting van die vrye mark moet ooreenstem met die verbetering van die lewensgehalte van die gemeenskappe wat deur die bedryf bedien word.

12. REGULERING (IN TEENSTELLING MET DEREGULERING)

12.1 Die huidige stelsel van regulering word in sy geheel deur die DVV geadministreer. Verskillende getuies het aan die hand gedoen dat die klem wat deur die Regering gelê is op privatisering, deregulering en die vermindering van sy finansiële verantwoordelikhede, gelei het tot 'n beleidsvakuum wat op sy beurt bygedra het tot 'n toestand van onsekerheid en verwarring in alle sektore betrokke by die vervoerbedryf.

Die komitee het sekerlik 'n aansienlike mate van onsekerheid ten opsigte van die pad vorentoe in die getuienis van beamptes van die DVV bespeur. Hulle het sonder voorbehoud verklaar dat daar slegs 'n beperkte mate van deregulering toegelaat is om voorsiening te maak vir die wettiging van die rooftaxi's wie se teenwoordigheid in die bedryf juis die behoefte aan hulle bestaan bewys het, en dat deregulering in die bedryf nie 'n formule vir sukses sal wees nie ten spyte van die besluit van die Regering om die bedryf te dereguleer. Hierdie getuienis is gelewer na 'n onlangse openbare verklaring deur die Minister van Vervoer in die TV-program "Agenda" dat die minibustaxibedryf heeltemal gedereguleer is. Uit 'n verduidelikende verklaring wat daarna aan die komitee voorgelê is, het dit geblyk dat die Minister slegs verwys het na die huidige situasie in Johannesburg waar taxiblokkades plaasgevind het, en dat hierdie verklaring in die TV-program nie bedoel was om te verwys na die deregulering van die hele bedryf nie. Nietemin is die algemene persepsie aan die kant van baie getuies dat aansienlike of selfs totale deregulering die beleid van die DVV geword het, en dat permitte vrylik beskikbaar is.

12.2 Gedurende die aanhoor van getuienis het die komitee tot die besef gekom dat "deregulering" verskeie betekenisse gekry het, naamlik:

12.2.1 Daar word gereken dat dit die uitreiking van permitte met geen of min inagneming van die bepalings van artikel 15 van Wet 74 van 1977 beteken. In artikel 15(2)(a) van daardie Wet word voorsiening gemaak vir 'n bewyslas waaraan die applikant moet voldoen voordat 'n permit toegestaan kan word, maar voldoening aan al hierdie vereistes word blykbaar nie van applikante verwag nie. Ten tyde van die lewering van getuienis aan die komitee was die belangrikste maatstaf blykbaar dat 'n "behoefte" aan 'n diens bewys moet word. Die proses van die wettiging van rooftaxi's is blykbaar 'n goeie voorbeeld van hierdie tipe "deregulering".

12.2.2 Dit word vertolk as die totale deregulering van die bedryf soos deur die Witskrif beoog.

12.2.3 Dit word ook vertolk as *de facto*-deregulering in die sin dat die versuim deur die owerhede om die wet toe te pas (hoofsaaklik as gevolg van die gebrek aan mannekrag in die inspektoraat, en intimidasie) beteken dat die bedryf homself gedereguleer het.

12.3 Op beskuldigings van veral konsultante van die Munisipaliteit van Kaapstad dat daar 'n gebrek aan rigting en doelgerigtheid aan die kant van die DVV ten opsigte van beheer oor die taxibedryf is en, veral, dat die DVV en die PPVR'e nie aktief betrokke geraak het by die vind van oplossings vir die vele probleme wat uit die minibustaxibedryf ontstaan het nie, het beamptes van die DVV onweerlegbare bewys gelewer dat die hele probleem ten opsigte van die bedryf die onderwerp van intensiewe ondersoek, baie studies deur konsultante en ander kundiges, en talle verslae was. Die komitee is seker dat die DVV nie net baie bewus van die bestaan van die vele probleme in die bedryf is nie, maar ook aansienlike pogings aangewend het om die situasie te hanteer. Die deurlopende betrokkenheid van die DVV by die vind van oplossings is nie beperk tot wat interne studies en ondersoeke genoem kan word nie. Trouens, die DVV het wyd en omvattend oorleg pleeg. Indien hy wel gefouteer het ten opsigte van die geweld in Wes-Kaapland, lê sy fout daarin dat hy SABTA se verduideliking aanvaar het dat politiek die probleem veroorsaak, dat hy nagelaat het om by die vredesproses betrokke te raak en dat hy nagelaat het om met die betrokke taxigemeenskappe te kommunikeer.

12.4 Dit is egter simptomaties van die hele probleem ten opsigte van geweld in die bedryf dat die amptenary in werklikheid ver verwyderd is van die probleme wat op grondvlak in die bedryf voorkom. Dit is op hierdie gebied, miskien meer as op ander gebiede, dat oplossings nodig is. Die komitee het byvoorbeeld bevind dat die beskuldiging dat die PPVR'e as "remote issuing bodies" optree, goed gegrond is.

12.5 Die komitee het tot die gevolgtrekking gekom dat 'n ingrypende fundamentele herstrukturering van die regulatoriese stelsel nodig is. Hierdie probleem moet dringend hanteer word. Dit is noodsaaklik dat huidige operateurs binne die taxibedryf en voornemende toetreders tot die bedryf absolute duidelikheid moet hê ten opsigte van die regte, pligte en verpligtinge van taxi-operateurs wat binne die stelsel funksioneer.

12.6 Aangesien 'n regulatoriese stelsel noodwendig die oplê van strawwe vir die oortreding van regulasies impliseer, moet diegene wat binne hierdie stelsel funksioneer, noodwendig instem om hulle deur die regulasies te laat bind. Dit veronderstel die aanvaarding van geldige reëls en regulasies deur die taxibedryf, waarsonder die wettigheid van die bedryf altyd bevraagteken sal word. Die komitee beskou dit dus as

noodsaaklik dat die minibustaxibedryf direk betrokke moet wees by die daarstelling van die raamwerk van 'n stelsel wat bedoel is om sy bestaan te reguleer. Die minibustaxibedryf moet deel van die oplossing van die probleem word.

12.7 Hoewel die komitee aanvaar dat die daarstelling van 'n nasionale beleid vir openbare vervoer die plig van die Sentrale Regering moet wees, en dat die minibustaxi een van die komponente van openbare vervoer sal wees wat ingevolge so 'n beleid gereguleer moet word, hoort fisiese beheer oor die uitreiking van permitte en die toepassing van die regulatoriese stelsel natuurlik op 'n laer vlak van regering, veral indien daar 'n afwenteling van mag van die sentrale regering na streek- of plaaslike regeringsvlakke gaan wees.

12.8 Tot dusver was die PPVR'e die agente van die regering wat met die beheer oor openbare padvervoer belas is. Hoewel die PPVR'e volgens wet outonome liggame is, word hulle deur die taxibedryf en die publiek as 'n verlenging van die DVV gesien. Elke PPVR het as sy voorsitter 'n staatsamptenaar wat in die voltydse diens van die staat is. Die lede van die PPVR'e, hoewel hulle deur verskeie liggame genomineer word, word deur die Minister aangestel. Die algemene publiek, en veral die taxibedryf, het hoegenaamd geen direkte seggenskap in die verkiesing of aanstelling van die persone wie se besluite 'n baie wesenlike invloed op hulle lewens en inkomste kan hê nie. Die PPVR's, hoewel statutêr outonoom en dus nie [illegible] aan enigiemand nie, word [illegible]ien as 'n instrument wat deur die Regering gebruik word om sy padvervoerbeleid uit te voer. Hulle het [illegible] die oordra van die boodskap dat hul[illegible]nomie direk toegeskryf kan word aan die wetgewer se bedoeling om die permituitreikingsproses teen moontlike Staatsinmenging te beskerm. Hierdie uitstekende beginsel is gekortwiek deur die proses waardeur die voorsitter en lede van die PPVR'e aangestel is. Die eindresultaat was dat die PPVR'e begryplikerwys beskou is as 'n arm van die Regering en onder sy beheer.

12.9 Die begrip van 'n outonome raad wat jurisdiksie oor 'n bepaalde geografiese gebied geniet, moet van nader ondersoek word. Kragtens die Wet op Padvervoer No 74 van 1977 word geen bepaalde erkenning aan die minibustaxibedryf gegee nie. Toe daardie Wet van krag geword het, was slegs konvensionele sedantaxi's op 'n metergrondslag in bedryf. Die funksies van die PPVR'e, wat op 'n streekgrondslag kragtens daardie Wet tot stand gekom het, het ingesluit oorweging van aansoeke om permitte deur toetreders tot die konvensionele taxibedryf, en die maatstawwe wat van toepassing was, het geen bepaalde erkenning aan die vervoer van passasiers in enige ander vorm as konvensionele taxi's en busse gegee nie. Taxi-operateurs is van permitte voorsien om binne 'n bepaalde radius te werk, gemeet van die ligging van 'n bepaalde staanplek.

Die negepassasierminibus het feitlik ongemerk op die toneel verskyn, en is op dieselfde grondslag permitte toegestaan.

Busoperateurs het mededinging van hierdie sektor as onbillik beskou en het beswaar aangeteken teen feitlik elke aansoek om 'n negesitplektaxipermit op grond daarvan dat die bestaande busdienste toereikend in die behoefte aan openbare vervoer voorsien.

Hierdie feit en Regeringsbeleid het die aantal wettige negesitplekminibustaxi's in die bedryf doeltreffend beperk. Ten spyte van die subsidie wat deur busoperateurs ontvang is, was die minibus 'n meer aanvaarbare vorm van vervoer, soveel so dat baie onwettige ("roof-") operateurs tot die mark toegetree het.

Daar is geen statistiek beskikbaar om met enige mate van akkuraatheid te weerspieël wat die omvang van die rooftaxibedryf was of wat dit op enige gegewe moment is nie. Verskeie ramings dui daarop dat roofoperateurs in die bedryf enigiets tussen 40% en 60% van die totale taxivloot uitmaak. Hoofsaaklik twee tipes roofoperateurs bied hulle dienste aan die publiek: diegene sonder permitte van enige aard, en diegene wat die voorwaardes verbonde aan hulle permitte oortree. Die uiteindelike gevolg is dat nóg die DVV nóg die plaaslike owerhede enige presiese inligting kan verskaf ten opsigte van die aantal taxi-operateurs wat hulle dienste bied aan die verskillende gemeenskappe waarbinne hulle in bedryf is. Die komitee het dus tot die gevolgtrekking gekom dat die PPVR'e, as meganismes deur wetgewing daargestel om die poort na die taxibedryf te wees, soos hulle tans bestaan, grootliks ondoeltreffend geword het.

12.10 Die probleem word deur drie belangrike faktore vererger.

12.10.1 Die PPVR'e - en die DVV - werk kragtens 'n regulerende wet in 'n beleidsvakuum wat geskep is deur die verwarring wat gevolg het op die Sentrale Regering se aanvaarding van die vryemarkbeginsel soos vervat in die Witskrif, wat die totale afskaffing van ekonomiese maatstawwe vir toetrede tot die bedryf beoog het.

12.10.2 Hoewel die regulatoriese aard van die Wet streng, deurlopende wetstoepassing veronderstel, het die aantal inspekteurs wat deur die DVV in diens geneem is om die regulasies toe te pas, glad nie voldoen aan die behoefte aan inspekteurs wat aktief en sigbaar in die proses van wetstoepassing moes wees nie.

12.10.3 Sonder doeltreffende wetstoepassing om enige regulatoriese stelsel te rugsteun, het die rooftaxibedryf natuurlik gefloreer, met die uiteindelike gevolg wat neergekom het op *de facto*-deregulering.

12.11 Regulatoriese ontoereikendhede het 'n perfekte teelaarde gevorm vir operateurs wat die wet in eie hande wil neem. Die gebrek aan 'n toegewyde wetsraamwerk waarin die bedryf moet funksioneer, gepaard met 'n gebrek aan toereikende wetstoepassing, skep omstandighede waarin geweld en misdaad steeds floreer.

12.12 Die geografiese streke wat deur die verskillende PPVR'e bedien word, is duidelik so groot dat doeltreffende beheer van enige aard dwarsdeur 'n bepaalde streek deur enige PPVR (indien dit ooit die bedoeling was) fisiese onmoontlik is. Die PPVR in Kaapstad dek 'n gebied van George in die ooste tot Vioolsdrif (waar 'n taxi waarskynlik min gesien word) in die noordweste. Die PPVR in Johannesburg dek die gebied van Vanderbijlpark in die suide tot Pongola in die suidooste en sluit in Westonaria, Krugersdorp, Randfontein en omringende gebiede.

12.13 Die permanente personeel van die kantoor van 'n PPVR bestaan onder andere uit die voorsitter en die sekretaris, bygestaan deur [illegible] klerklike personeel. Aangesien sy statutêre [illegible] tot die oorweging van aansoeke om permitte vir deelname aan die hele padvervoerbedryf, is dit nie verbasend nie dat die PPVR'e, nie deur hulle eie toedoen nie, wyd gekritiseer is as niks meer nie as "remote issuing bodies". Die siening dat die PPVR'e net 'n beperkte statutêre funksie het om te verrig en dat hulle pligte nie strek tot bemiddeling in of selfs ondersoek na die oorsake van onenigheid en geweld in die taxibedryf nie, was skynbaar ook die siening van ten minste die voorsitter van Kaapstad se PPVR, wie se getuienis getuig het van 'n ontstellende gebrek aan besorgdheid oor en besef van die behoeftes van die gemeenskap. Die vrees dat die weiering van toestemming vir permitte kan lei tot hersieningsverrigtinge en negatiewe beslissings deur die howe, het blykbaar 'n baie groter rol in die besluitnemingsproses gespeel. Daar was skynbaar ook 'n algehele gebrek aan oorkoepelende beplanning en koördinering van beleid tussen die PPVR'e en plaaslike owerhede, wat gekulmineer het in 'n neiging dat die een die ander blameer vir die onvermoë van die bestaande regulatoriese stelsel om die chaos waarin die bedryf vasgevang was, te hanteer.

12.14 Die aansienlike verdeeldheid tussen die bedryf en die DVV word beklemtoon deur die eng interpretasie wat sommige PPVR'e aan hulle pligte en funksies heg. 'n Onsuksesvolle applikant vir 'n permit is wetlik nie daarop geregtig om meegedeel te word waarom die aansoek gemisluk het nie, en hoewel 'n beampte in die PPVR-kantoor nie-amptelik 'n applikant kan bystaan met die regstelling van foute in die aansoekvorm voor die voorlegging daarvan vir oorweging deur die PPVR, kan die reg om vas te stel waarom 'n aansoek geweier is, uitgeoefen word slegs deur appèl aan te teken en buitensporige voorgeskrewe gelde (tans R800) te betaal. Die komitee ag dit belaglik om van 'n onsuksesvolle applikant te verwag om R800 te betaal ten einde die redes waarom 'n aansoek

om 'n permit nie geslaag het nie, te verneem. (Die komitee se aanbevelings ten opsigte van die appèlstelsel word later volledíger behandel onder die opskrif "Geskilbeslegting, appèlle en stelsels vir die hantering van klagtes").

12.15 Die lisensie, permit of magtiging, in watter vorm dit ook al uitgereik word, wat die houer daarvan magtig om binne die bedryf op te tree, sal natuurlik die grondslag van enige regulatoriese stelsel vorm. Aangesien die beskikbaarheid van die diens aan die publiek sal afhang van die aantal permitte uitgereik binne die gebied of streek, en aangesien die gehalte van die diens beskikbaar vir die publiek sal afhang van die voorwaardes verbonde aan sodanige permitte, volg dit dat die uitreikingsliggaam aanspreeklik moet wees teenoor die publiek, aangesien sy enigste funksie is om die openbare belang te dien. Aanspreeklikheid, in die politieke sin van die woord, hou direk verband met die proses van demokratiese verkiesing. Die komitee het dus tot die gevolgtrekking gekom dat die liggaam wat met die funksie van die uitreiking van permitte belas word, aangestel moet word op 'n wyse wat openbare aanspreeklikheid behels.

12.16 Ten spyte van al hulle tekortkominge sal die vervanging van die PPVR'e deur 'n ander statutêre liggaam nie noodwendig groter sukses of 'n antwoord op die bestaande probleme bied nie, tensy so 'n liggaam spesifiek belas word met pligte en verantwoordelikhede wat tot dusver nie aan PPVR'e toevertrou is nie. Die komitee huiwer om 'n veld te betree wat in die eerste plek die terrein behoort te wees van persone wat kundiges geword het op grond van omvattende studies oor passasiersvervoer in al sy modusse en omstandighede, en tweedens van wetgewers wie se aandag toegespits moet wees op oorlegpleging en onderhandelinge met die oog op die vind van wesenlike konsensus onder almal wat waarskynlik deur toekomstige beleid geraak gaan word. Nietemin sal die getuienis wat aan die komitee gelewer is, dien as waardevolle bakens vir die vind van 'n aanvaarbare plaasvervanger vir die huidige gediskrediteerde PPVR'e. Verskeie getuies wat kundiges op die gebied van passasiersvervoer is, het na vore gekom met wat na hulle mening die pligte en funksies moet wees van 'n liggaam belas met die uitreiking van permitte of lisensies. Hulle voorstelle sluit die volgende in:

12.16.1 Vir langtermynstabiliteit in die taxibedryf sal 'n werklike vennootskap tussen taxiverenigings wat taxi-operateurs verteenwoordig, en die beheerowerheid tot stand moet kom.

12.16.2 Die beheerowerheid moet 'n statutêre liggaam wees met bevoegdheid om die maatstawwe wat nodig is vir toelating tot die minibustaxibedryf, daar te stel.

12.16.3 Permitte moet op plaaslike vlak uitgereik word, met inagneming van heersende plaaslike toestande.

12.16.4 Die maatstawwe wat 'n applikant op 'n permit geregtig sal maak, moet insluit -

12.16.4.1 bewys van beskikbaarheid van toereikende fasiliteite (wat oor die algemeen geïnterpreteer word as staanplekfasiliteite, maar wat ook gereserveerde bane, houfasiliteite wat deur tweerigtingradio's bedien word, ensovoorts, kan insluit);

12.16.4.2 'n geldige rybewys;

12.16.4.3 'n geskiktheidsertifikaat vir die betrokke voertuig, wat periodiek hernubaar is;

12.16.4.4 afwesigheid van 'n kriminele rekord ten opsigte van die operateur en/of bestuurder;

12.16.4.5 bewys van goeie gesondheid en sig, indien nodig;

12.16.4.6 'n permit of lisensie om 'n voertuig wat passasiers vervoer te bestuur, wat uitgereik word by voorlegging van bewys dat bepaalde opleidingstoetse slaag is (wat waarskynlik ook onderworpe moet wees aan periodieke hersiening);

12.16.4.7 bewys van eienaarskap van die betrokke voertuig, indien van toepassing, of bewys van lidmaatskap van 'n erkende taxivereniging.

Die uitreikingsliggaam moet in sekere omstandighede in staat wees om die minibustaxipermit in te trek. Hierdie uiterste sanksie, wat nie van die kriminele vervolging van die permithouer behoort af te hang nie, sal die ergste vorm van ekonomiese straf wees, wat slegs in gevalle van ernstige oortredings opgelê moet word.

Elke besluit van die uitreikingsliggaam moet onderworpe wees aan 'n eenvoudige, goedkoop vorm van appèl en daar moet 'n onafhanklike, toeganklike prosedure vir die hantering van klagtes op plaaslike vlak wees.

komitee vind aansienlike meriete in elk van oorstelle, en beveel aan dat die nodige oorweging enk word wanneer beleid op sowel nasionale as ik geformuleer word. Die komitee beklemtoon dat ings niks meer as riglyne is nie, wat r het uit die getuienis wat deur 'n groot aantal oed gekwalifiseerde getuies aan hom voorgelê is.

Langtermynstabiliteit in die minibustaxibedryf, wat so 'n belangrike rol in feitlik elke Suid-Afrikaanse gemeenskap speel, sal bereik word slegs indien daar 'n opregte deurlopende verbintenis tot samewerking tussen die taxiverenigings en die beheerowerhede bestaan. Die bestaande stelsel het misluk omdat dit nooit bedoel was as 'n gebruikersvriendelike stelsel gerig op 'n nuwe bedryf in die vervoersektor nie. Dit moet vervang word deur 'n stelsel wat die plek van die minibus in die bedryf erken en die belange van almal beskerm - passasiers, taxi-operateurs en die algemene publiek.

13. SUBSIDIëRING

13.1 Die woordvoerders van die taxibedryf het ernstig versoek dat 'n vorm van subsidiëring vir die bedryf ingevoer moet word om hom op gelyke voet te stel met sy mededingers in die busbedryf, wat tans gesubsidieer word. Verskillende metodes, soos 'n vervoerkoeponstelsel, is voorgestel om die praktiese implementering van subsidies vir taxi's te vergemaklik.

13.2 Hoewel die Minister van Vervoer blykbaar in beginsel tot die subsidiëring van taxi's toegestem het (geen besonderhede van so 'n stelsel is gepubliseer nie), en hoewel die komitee homself nie as bevoeg beskou om by 'n bespreking oor die voor- of nadele van taxisubsidies betrokke te raak nie, het die komitee 'n probleem met die konsep van subsidies wat op 'n deurlopende grondslag betaal word, totdat die presiese totale koste van sulke subsidies gekwantifiseer kan word. 'n Subsidie veronderstel beskikbaarheid van statistiek waarvolgens die koste van die subsidie bereken kan word. Die getuienis dui daarop dat daar 'n besliste gebrek aan akkurate statistiek is waarop betekenisvolle berekenings gegrond kan word. Ramings deur getuies ten opsigte van die aantal taxi's wat in metropolitaanse Kaapstad in bedryf is, het byvoorbeeld gewissel van 3 000 tot 9 000. Statistiek in ander gebiede is ook onderworpe aan aansienlike variasie.

13.3 Aangesien daar aanvaar word dat subsidiëring tot voordeel sal wees van slegs wettige taxi-operateurs wat op erkende roetes of tussen gespesifiseerde punte werk, kan die skema om subsidies in te voer die uitwerking hê dat dit die onwettige of "rooftaxi's" marginaliseer en hulle uiteindelik uit die bedryf dwing of om hulle te oorreed om gewettig te word. Hoewel dit 'n wenslike gevolg kan wees, kan dit ook 'n baie duur manier wees om die roofelement in die bedryf uit te skakel.

13.4 Indien die afwenteling van mag na streke en metropolitaanse gebiede deel gaan word van 'n nuwe politieke bedeling wat tans onderhandel word, sal enige subsidieskema logieserwys 'n streek- of selfs plaaslike kwessie word. Dit lyk ook logies dat indien vervoeraangeleenthede, wat tot nou toe die verantwoordelikheid van die Sentrale Regering was, afgewentel moet word na 'n ander regeringsvlak, laasgenoemde

volle gesag, verantwoordelikheid en aanspreeklikheid vir die regulering van hierdie aangeleenthede binne sy streek sal moet aanvaar. Indien 'n subsidieskema ingevoer gaan word, kan dit die meganismes kompliseer wat gebruik word om enige subsidie wat aan vervoeroperateurs beskikbaar is, op billike wyse toe te ken. Die komitee het sekere voorbehoude ten opsigte van die toepassing van sodanige meganismes, veral aangesien enige subsidie primêr die taxi-operateurs moet help om doeltreffender op te tree en om die peil van diens beskikbaar aan passasiers te verbeter. Daar is voor die komitee getuig dat daar in ander gebiede waar subsidies ingevoer is, en waar subsidies ontwerp is om reisgelde te verminder en dienste te verbeter, slegs beperkte sukses behaal is. Slegs ongeveer die helfte van die subsidie is in werklikheid in laer reisgelde weerspieël en daar was min verbetering van die dienste (volgens 'n beleidstudie van die Wêreldbank).

13.5 Die komitee is ook ietwat skepties oor die vraag of 'n subsidieskema die verlangde resultaat sal hê om die taxibedryf in 'n meer winsgewende en minder gewelddadige bedryf te omskep. Die komitee is bang dat, net soos ander vorme van subsidiëring, die subsidie self eenvoudig in die gemeenskaplike rekening van inkomste en uitgawes sal beland en indien die eindresultaat teleurstellend is, 'n groter subsidie nodig sal wees, wat indien dit om die een of ander rede nie beskikbaar is nie, meer rede tot ontevredenheid kan skep.

Die komitee is nie daarvan oortuig dat 'n subsidie die probleme in die bedryf in so mate sal verlig dat geweld verminder of uitgeskakel sal word nie. Nietemin is dit klaarblyklik onbillik dat een deel van die openbare vervoerbedryf gesubsidieer word, terwyl 'n ander, wat miskien groter is, nie gesubsidieer word nie. Direkte subsidiëring in die vorm van kontantbetalings kan nie gesteun word nie en moet nooit oorweeg word nie. Die komitee het verskeie aanbevelings met betrekking tot indirekte subsidiëring ontvang.

13.6 Gedurende die aanhoor van getuienis is daar ook aan die hand gedoen dat die Regering en die oliebedryf versoek moet word om die sogenaamde rasionaliseringsplan (die RAS-plan) te wysig ten einde taxi-operateurs toe te laat om brandstof teen verminderde of groothandelpryse te koop. Indien die enorme volume brandstof wat elke dag in die tenks van minibustaxi's beland (daar word gesê dat dit meer as 10% van die totale nasionale brandstofverbruik is) en die enorme aantal passasiers wat elke dag vervoer na en van die werk nodig het op roetes wat nie deur openbare vervoer bedien word nie, in ag geneem word, vind die komitee regverdiging daarvoor om aan te beveel dat hierdie indirekte metode van subsidiëring ernstig en so gou as moontlik oorweeg moet word. Indien dit beteken dat plaaslike taxiverenigings hulleself moet laat inkorporeer as koöperatiewe verenigings om die verlangde voordele te verkry, sal 'n presiese beleid om die koop van brandstof deur *bona fide*-taxi-operateurs teen verlaagde pryse te reguleer, uitgewerk moet word en sal riglyne oor hoe om toegang tot die

skema te verkry, deur die DVV en/of die oliebedryf aan die taxibedryf voorsien moet word.

13.7 Daar is ook voorstelle gemaak dat, in plaas van die invoering van 'n direkte subsidie wat deur taxi-operateurs ingesamel moet word, 'n indirekte subsidiëring oorweeg moet word deur die beskikbaarstelling van fondse vir die daarstelling van fasiliteite, soos staanplekke, vir die taxibedryf. Daar word geredeneer dat deur bystand te verleen vir die daarstelling van verbeterde fasiliteite vir taxi's, die bronne van ontevredenheid en spanning binne die bedryf verminder sal word. Die komitee kon geen logiese rede vind waarom hierdie voorstel teengestaan moet word nie, en beveel aan dat dit oorweeg word.

13.8 Die komitee vind aansienlike meriete in hierdie aanbevelings, veral indien daar 'n tekort aan fondse vir die skepping van fasiliteite bestaan. Daar kan ook inderdaad ernstige oorweging geskenk word aan 'n skema, wat deur middel van 'n gewysigde RAS-plan ingevoer moet word, wat sal lei tot 'n tweevoudige resultaat in die vorm van goedkoper brandstof [illegible] aan die een kant, en 'n heffing of bydrae wat by die bron ingesamel moet word wat aangewend kan word vir fasiliteite vir [illegible], aan die ander kant.

14. ERKENNING VAN DIE GEORGANISEERDE MINIBUSTAXIBEDRYF

14.1 Die sukses of mislukking van enige strategiese plan of nasionale beleid om passasiersvervoer te reguleer, sal afhang van die betrokkenheid by en deelname aan die formulering en uitvoering daarvan deur die verskillende taxiverenigings wat die minibustaxi-operateurs verteenwoordig, sonder wie se bystand en samewerking enige sodanige plan tot mislukking gedoem is. Trouens, die formulering van enige nasionale beleid sal 'n inset van alle betrokkenes by die vervoer van passasiers vereis.

14.2 Die onderliggende sterkte, en dus die vooruitsig van die bereiking van langtermynstabiliteit in die bedryf, lê juis in die bestaan van die vele taxiverenigings dwarsdeur die land. Dit sal dus nodig wees om die verenigings wat geraadpleeg sal moet word by die formulering van 'n strategiese plan vir enige bepaalde gebied, te identifiseer. Verteenwoordigers van taxiverenigings wat aanspraak maak op erkenning binne die onderhandelingsforum en uiteindelik in enige vervoerowerheid wat tot stand kan kom, moet op 'n proporsionele grondslag gereël word, waardeur erkenning verleen word aan die getalsterkte van elke [illegible] georganiseerde taxivereniging.

14.3 Op die combi [illegible] daar 'n aantal minibus-taxiverenigings, bv. SARCA, SALDTA, NAFTO, ensovoorts, wat slegs betrekking het op [illegible] minibustaxi-operateurs wat [illegible] kontrole is nie daar [illegible] van die nasionale taxiverenigings 'n ledelys, wat die naam en adresse van opbetaalde lede van die vereniging

werkgeëll[illegible] koerante met die aantal operateurs wat die verenigings beweer hulle verteenwoordig nie. Dit is verstaanbaar dat lede kom en gaan en dat die totale lidmaatskap uitgedruk word in syfers wat daartoe neig om te skommel. Aangesien dit egter noodsaaklik is dat hierdie verenigings deur die owerhede geraadpleeg moet word by die formulering van 'n nasionale vervoerbeleid vir die vervoer van passasiers, moet daar van elke vereniging wat geraadpleeg wil word, vereis word om sy ledetal te bewys, en indien besluite deur middel van stemming geneem moet word, moet sulke verenigings proporsionele verteenwoordiging vir daardie doel verkry.

Die komitee wil die Regering ernstig versoek om nie te poog om 'n enkele vereniging te identifiseer as die verteenwoordiger van die hele taxibedryf nie. Getuienis voor die komitee het daarop gedui dat nasionale verenigings steeds kan wees in sommige state en swak kan wees in ander state. Dit is dus denkbaar dat sekere plaaslike taxiverenigings verteenwoordig sal wil word by die besprekings wat die formulering van 'n nasionale beleid voorafgaan en dat sodanige plaaslike verenigings [illegible] nasionale verenigings [illegible].

14.4 Die komitee is van mening dat, wanneer die georganiseerde taxibedryf in metropolitaanse gebiede erken word, slegs die plaaslik gebaseerde taxiverenigings, in teenstelling met die nasionale verenigings, verkieslik geraadpleeg moet word, hoewel dit die moontlikheid laat dat daar by geleenthede voldoende rede kan wees om 'n nasionale vereniging oor spesifieke kwessies te raadpleeg, veral by die beslegting van geskille of die bemiddeling van konflikte tussen plaaslike verenigings wat by dieselfde nasionale vereniging geaffilieer is.

15. OPLEIDING

15.1 Daar is dikwels melding gemaak van die baie ongelukke op Suid-Afrikaanse paaie wat toegeskryf word aan swak bestuursvernuf en die oortreding van verkeersreëls deur taxi-operateurs. Die gebrek aan bedrewenheid wat oor die algemeen binne die bedryf heers en die druk wat deur die afwesigheid van bedrewenheidsvaardighede geskep word, is reeds vroeër vermeld.

15.2 Die komitee doen aan die hand dat ten einde te kwalifiseer vir 'n bedryfspermit, daar van elke nuwe toetreder tot die bedryf vereis moet word om benewens die gewone rybewys, ook bewys te lewer van die vermoë om 'n minibus in alle verkeerstoestande veilig te hanteer. Dit beteken dat elke nuwe toetreder 'n toets moet ondergaan, en die resultaat daarvan moet vir die uitreikingsowerheid aanvaarbaar wees. Voordat 'n toets afgeneem word, sal die aspiranttaxibestuurder moontlik geleer moet word om te bestuur. Erkende bestuurskole wat genoeg bestuurders kan oplei, is natuurlik noodsaaklik.

15.3 Verskeie skemas is genoem, waarvan Project Spear, wat aanvanklik deur SABTA geborg is, maar een is. Daar is aan die hand gedoen dat 'n tekort aan geld die beskikbaarheid van bestuurskole ernstig beperk en dat die privaat sektor as 'n moontlike bron van finansiering geïdentifiseer is, natuurlik op die grondslag dat werkers wat in die privaat sektor in diens is, veilige en betroubare vervoer na en van werk nodig het.

Die komitee versoek die nasionale taxiverenigings om hulle hulpbronne te monster ten einde die privaat sektor, en veral die outomobielverwante bedrywe wat by 'n suksesvolle taxibedryf kan baat, te betrek by die daarstelling van genoeg bestuurskole waardeur die vereiste vlak van vaardigheid vir aspirantbestuurders beskikbaar sal wees. Sommige organisasies in die privaat sektor het reeds bygedra, maar 'n nasionale program met die ondersteuning van almal wat betrokke is by die vervoer van passasiers deur minibustaxi's, sal moontlik 'n antwoord op hierdie probleem bied. Ideaal gesproke moet die georganiseerde handel en nywerheid betrokke raak by die vind van praktiese oplossings vir hierdie probleem.

15.4 Die verskaffing van besigheidsopleiding is blykbaar 'n komplekser probleem. Die komitee is meegedeel dat baie taxibestuurders geheel en al ongeletterd is, terwyl ander slegs gedeeltelik geletterd is. Enige basiese opleiding ten opsigte van aangeleenthede betreffende besigheid veronderstel die vermoë om te lees en te skryf. Hoewel dit nie lyk of daar 'n maklike oplossing is nie, is die komitee van mening dat die finansiële instellings wat huur- of huurkoopfinansiering aan die bedryf verskaf, stelsels moet invoer wat daarop gemik is om aan hulle sekerheid te bied dat enigiemand wat aansoek doen om finansiering, in staat is om ten volle te besef wat sy of haar finansiële verpligtinge sal wees, en hoe hierdie verpligtinge nagekom sal word. Indien elke sodanige instelling van tyd tot tyd 'n basiese kortkursus in die finansiële bestuur van 'n minibustaxi kan aanbied, kan die beskikbaarheid van sulke kursusse deur middel van die plaaslike taxiverenigings geadverteer word, wie se woordvoerders herhaaldelik om hulp op hierdie gebied gevra het.

16. FASILITEITE EN FINANSIERING

16.1 Mededinging om staanplekke is een van die vernaamste oorsake van onenigheid in ten minste een metropolitaanse gebied. Daar is baie gesê oor die weiering van 'n PPVR om die gebrek aan staanplekfasiliteite in ag te neem by die uitreiking van permitte omdat, so is aangevoer, dit beteken het dat die houer van die nuwe permit aanspraak sou maak op reeds oorvol staanplekfasiliteite. Dit was inderdaad die geval.

Aan die ander kant het die PPVR aangevoer dat dat, wanneer daar besluit moet word of die beskikbaarheid van

staanplekfasiliteite in ag geneem moet word, daar voorkeur gegee moet word aan die belange van die pendelaar wat vervoer nodig het. Die kern van hierdie argument is die feit dat daar in sommige gebiede plaaslike owerhede is wat versuim het of nie in staat was nie om met 'n bloeiende bedryf tred te hou ten opsigte van die verskaffing van geskikte staanplekfasiliteite.

16.2 In die loop van die ondersoek is 'n aantal staanplekke en die funksionering daarvan op verskillende plekke geïnspekteer, met inbegrip van Kaapstad, Pietersburg, Groblersdal, Marble Arch en Durban.

16.2.1 Dit is 'n feit dat daar steeds 'n werklike behoefte, veral in Kaapstad, aan toereikende fasiliteite bestaan. In die Kaapstadse stadsentrum, in Strandstraat, waar verskeie taxiverenigings staan en passasiers oplaai of aflaai, is daar geen sigbare verandering nie in die fasiliteite wat bestaan het gedurende die hoogtepunt van die taxi-oorlog toe daar dikwels klagtes was oor die probleme wat ontstaan as gevolg van ontoereikende staanplekfasiliteite. Die komitee is verstom dat daar na verloop van meer as 'n jaar 'n debat in die Stadsraad voortgeduur het oor waar SSD-staanplekke geplaas moet word. Die situasie is te ernstig dat dit deur 'n burokratiese vertraging op plaaslike politieke vlak belemmer moet word.

16.2.2 Op Pietersburg en Groblersdal is daar pragtige staanplekke geskepp 'n end weg van die groot winkelsentrums, met die gevolg dat die fasiliteite, hoe goed dit ook al mag wees, grotendeels nie gebruik word nie. Een oplossing kan wees om so 'n fasiliteit as 'n hougebied te gebruik en oplaai- en aflaaipunte in die sentrale gebied te skep, wat soos gewone bushaltes gebruik kan word. Indien hierdie metode gebruik gaan word, sal dit goed wees om alle belanghebbende partye deeglik te raadpleeg en deur toereikende toepassing van die ooreenkoms te verseker dat sodanige oplaai- en aflaaipunte nie omskep word in ministaanplekke deur minibusse wat te lank vir passasiers wag nie.

16.2.3 Die Marble Arch-staanplek is in privaat besit. Die eienaar, mnr Gigi Giddan, stel persoonlik intens belang in die staanplek en is in voortdurende aanraking met die operateurs. Dit is 'n klein staanplek wat baie sentraal geleë is, en dit word feitlik uitsluitlik deur die Marble Arch Taxi Association gebruik. Dit word sonder enige taxiverwante geweld bedryf sedert die begin daarvan 'n aantal jare gelede.

16.3 Die organisering van die taxibedryf in die stad Durban is indrukwekkend. Die Stadsraad van Durban en sy "agent", die Durbanse Stadspolisiemag, werk nou saam met die bedryf en het 'n model ontwikkel wat goed werk en wat kortliks hieronder beskryf sal word. Hoewel dit as 'n praktiese voorbeeld dien, is dit nie die komitee se bedoeling dat dit die enigste oplossing is wat nagevolg moet word nie. Trouens, die geografiese eienskappe van 'n stad of dorp kan hulle dalk nie daartoe leen nie. Byvoorbeeld, in plaas van 'n groot aantal klein staanplekke kan een groot staanplek met hougebiede meer geskik wees. Sekere verdelings in 'n groot staanplek kan moontlik prakties wees aangesien die Durban-model getoon het dat dit oor die algemeen makliker is om met kleiner groepe te kommunikeer en oorleg te pleeg.

Die essensiële eienskappe van die Durban-taxistelsel is die volgende:

(i) 'n Toegewyde openbare vervoereenheid van die Durbanse Stadspolisie onder sersant Moorhouse, wat beskryf kan word as die plaaslike "mnr Taxi", patrolleer die staanplekke, kommunikeer en pleeg oorleg oor probleme.

(ii) Ongeveer 90 staanplekke van wisselende grootte, elkeen met sy eie toegewyde inhamme, omring die sentrale sakedistrik. Hierdie staanplekke verkry passasiers van omringende gebiede. Aparte dienste is in bedryf binne die "ring".

(iii) Staanplekke word geskep ooreenkomstig die vraag sodat 'n verhouding gehandhaaf word tussen die aantal permitte uitgereik en die aantal staanplekke beskikbaar. Elke staanplek het 'n staanplekkomitee wat gekies word uit al die permithouers wat daarop geregtig is om daar te staan.

(iv) Staanplekke word deur die Stadsraad geplaas. In oorleg met die staanplekkomitee bepaal die Stadsraad die getal minibusse wat by elke staanplek geakkommodeer gaan word in 'n verhouding van twee tot vier minibusse per inham.

(v) Operateurs wat daarop geregtig is om 'n staanplek te gebruik, word voorsien van staanplekpermitte met betrekking tot 'n spesifieke staanplek, welke permitte getoon moet word. Staanplekpermitte word elke jaar hernu, maar is nie oordraagbaar nie en kan nie gekoop of verkoop word nie. Wanneer 'n staanplek 'n opening het, word dit geadverteer. Voorkeur word gegee aan operateurs wat woon in die gebied wat deur die staanplek bedien word.

Hierdie en ander eienskappe word verder bespreek in die geredigeerde weergawe van 'n memorandum deur sersant Moorhouse, wat by hierdie verslag aangeheg word.

16.4 Die komitee beveel aan dat plaaslike owerhede en plaaslike taxiverenigings dringend ontmoet om die volgende te bepaal:

164.1 Die aard en toereikendheid van bestaande staanplekfasiliteite;

16.4.2 die behoefte aan die verskaffing van nuwe of uitbreiding van bestaande fasiliteite.

Daar word beklemtoon dat taxi-operateurs deur middel van hullé plaaslike taxiverenigings geraadpleeg moet word om te verseker dat hulle betrokke is by die vind van oplossings vir probleme ten opsigte van staanplekke en oplaai- en aflaaipunte.

Wanneer antwoorde op bogenoemde vrae gevind is, moet die betrokke plaaslike owerhede dringende stappe doen om die fasiliteite te skep wat nodig is om die gladde en vreedsame bedryf van die minibustaxistelsel in hulle gebiede te verseker.

16.5 Hoewel die afwesigheid van skuilplekke en openbare toilette nie direk kan bydra tot die stryd tussen wedywerende taxigroepe nie, het baie operateurs dit genoem as 'n bron van ontevredenheid en frustrasie. Hierdie aspekte van toekomstige beleid moet dringende aandag geniet, en alle plaaslike owerhede word versoek om voorkeur te gee aan die daarstelling van sulke fasiliteite.

16.6 Die komitee is van mening dat toesighouding en beheer oor verkeer deur die staanplekke, sowel voertuig- as voetgangerverkeer, deur die taxi-operateurs self behartig moet word. In ander digbevolkte lande werk taxi-operateurs suksesvol saam met die regulering van die vloei van verkeer deur staanplekke, wat gewoonlik toegeken word coreenkomstig die roetes of bestemmings wat vanaf sulke staanplekke bedien word. Deur hulle eie verkeerstoesighouers in te voer, aan wie se gesag wesenlike statutêre erkenning gegee moet word, sal taxiverenigings die waarskynlikheid van wrywing tussen operateurs en die verkeerspolisie verminder. Dit moet in elk geval die verkeerspolisie se noodsaaklike taak wees om die verkeers- en ander wette toe te pas wat op passasiersvervoer op openbare paaie van toepassing is.

17. WETSTOEPASSING

17.1 In die veronderstelling dat die minibustaxibedryf in geheel direk betrokke sal wees by die formulering van 'n beleid vir die beheer oor die vervoer van passasiers en die regulasies wat nodig is om daardie beleid toe te pas, moet daar noodwendig 'n verbintenis van die bedryf wees om binne

die raamwerk van die beleid te werk en om by die regulasies te hou. Dit impliseer die aanvaarding deur die bedryf van die sanksies wat moet volg wanneer die regulasies oortree word. Dit impliseer ook noodwendig aanvaarding deur die bedryf van die regsoewereiniteit, asook gewilligheid om wetstoepassing deur die erkende wetstoepassingsagentskappe te aanvaar.

17.2 Die komitee aanvaar dat, reg of verkeerd, in sekere gebiede die verhouding tussen die verkeerspolisie en taxi-operateurs en in ander gebiede tussen verkeersoperateurs en die SA Polisie veel te wense oorlaat. Dit is te hope dat 'n nuwe konstitusionele bedeling onmiddellik, moontlik as een van die belangrikste gevolge daarvan, wetstoepassingsagente tot stand sal laat kom wat respek en gesag afdwing, waarsonder doeltreffende wetstoepassing misluk, soos wat dit in groot mate in die taxibedryf gebeur het. Intussen word die bestaande wetstoepassingsagente (SA Polisie, verkeerspolisie en inspekteurs in diens van die DVVs) dringend versoek om betrokke te bly by die doeltreffende toepassing van die bestaande wette en regulasies. Hoewel die komitee tot die gevolgtrekking gekom het dat die bestaande regulatoriese stelsel vervang moet word, is dit steeds in bedryf en regulasies moet nagekom en toegepas word totdat dit deur ander vervang word.

17.3 Die komitee is van mening dat die funksies wat tot dusver deur inspekteurs in diens van die DVV verrig is, oorgeplaas moet word na die plaaslike owerhede, en meer spesifiek na die verkeerspolisie. Die inspekteurs se pligte behels tans blykbaar net om te bepaal of 'n taxi-operateur 'n behoorlike permit het, en hierdie funksie kan maklik deur die verkeerspolisie verrig word. Die komitee is ook van mening dat daar aansienlike duplisering van funksies op hierdie gebied is. Indien daar ander goeie redes is waarom die inspektoraat behou moet word, beveel die komitee aan dat hulle getalle drasties vermeerder word om die mag meer doeltreffend te maak. Volgens getuienis tree die inspekteurs in Kaapstad nie meer in die satellietdorpe op nie, hoofsaaklik as gevolg van die bedreiging van geweld, maar ook omdat hulle swak toegerus is om enige konfrontasiesituasie te hanteer. Indien hulle moet aanbly, moet die owerhede toesien dat hulle getalle vermeerder word en dat toestande geskep word wat hulle toelaat om hulle werk te doen.

17.4 Die komitee het hom daarvan vergewis dat vervolging in baie gevalle misluk omdat getuies wat gewoonlik na vore sou kom om te getuig, geïntimideer word in 'n mate wat dit onmoontlik maak om met sekere vervolgings voort te gaan. Die Prokureur-generaal, Kaapstad, wat deur die komitee geraadpleeg is, het bevestig dat 'n aantal vervolgings van persone wat aangekla is van die pleeg van taxiverwante geweld, nie kon voortgaan nie omdat getuies nie op die vasgestelde dag opgedaag het nie of die inhoud van verklarings wat voorheen gemaak is, verander het, waardeur die substansie van getuienis waarop skuldigbevindings gebaseer sou word, verwyder is.

Dit lyk vanselfsprekend dat die klag van partydigheid of ondoeltreffendheid aan die kant van die polisie die beste hanteer kan word indien daar aan die gemeenskap bewys kan word dat mense wat tereg aangekla word van die pleeg van geweld, voor die hof gedaag word en skuldig bevind word. Aangesien die tydsverloop tussen die datum van die ondersoek deur die polisie en die uiteindelike datum van die strafregtelike verhoor op sigself lei tot omstandighede waarin intimidasie van getuies kan plaasvind, is die komitee van mening dat reg moet geskied, sigbaar moet geskied en ook so vinnig as moontlik moet geskied. Die komitee vra die Departement van Justisie en die howe om dringend 'n program te ontwikkel wat vinnige, doeltreffende vervolging verseker van alle persone wat van taxiverwante misdade aangekla word, waar die moontlikheid bestaan dat getuies geïntimideer kan word of kan verdwyn.

17.5 Indien 'n daad van taxiverwante geweld in enige bepaalde gemeenskap gepleeg word, raak dit die hele gemeenskap in so 'n mate dat passasiers en inwoners in die gebied in gevaar verkeer. Geweld en reaktiewe geweld is geneig om oor te spoel na die omringende gemeenskappe, en onskuldige mense word die slagoffers van geskille waarby hulle glad nie betrokke was nie.

Hoewel daar botsende standpunte oor die onderwerp bestaan, lyk dit of die polisie 'n rol gespeel het of ten minste probeer het om 'n rol te speel ter bemiddeling van konflik tussen verskillende taxigroepe. Onvermydelik kan hierdie rol (soos dit in Kaapstad gebeur het) lei tot die persepsie dat die polisie [illegible]partydig is nie of dat hulle die een groep bo die ander groep bevoordeel. Hoewel hulle *bona fides* aanvanklik aanvaar kan word, kan die eindresultaat lei tot verlies aan vertroue in die polisie as gevolg van hulle onvermoë om die geskil te besleg of om die skuldiges suksesvol te vervolg. In sommige gevalle lyk dit vir die klaer of aanmeldings by die polisie nie opgevolg word nie en of die ondersoek van misdade wat teen lede van die taxigemeenskap gepleeg is, tot 'n onbesliste einde kom.

Die komitee beskou dit as noodsaaklik dat indien aanmeldings en verklarings ten opsigte van sodanige geweld deur lede van die gemeenskap aan die polisie gemaak word, laasgenoemde, waar dit hoegenaamd moontlik is, die gemeenskapsleiers en die taxigroepe ingelig moet hou oor die vordering wat met die ondersoek van die misdaad en die vervolging van die skuldige persone gemaak word. Doeltreffende kommunikasie sal voorkom dat die polisie daarvan beskuldig word dat hulle niks doen nie of selfs partydig is in so mate dat hulle die wandade van die skuldiges toesmeer.

17.6 Aangesien doeltreffende wetstoepassing 'n noodsaaklike bestanddeel van 'n suksesvolle regulatoriese stelsel is en aangesien die sukses van die stelsel afhang van die

ondersteuning wat dit ontvang van die bedryf wat gereguleer word en die gemeenskap wat daardeur bedien word, beskou die komitee dit as noodsaaklik dat ten minste een persoon deur die betrokke plaaslike owerheid aangestel moet word wie se primêre taak dit sal wees om kommunikasiekanale tussen die plaaslike taxiverenigings en die res van die gemeenskap wat deur dié verenigings bedien word, daar te stel. Soos hierbo vermeld, is daar ten minste een sentrum in Suid-Afrika waar die taxibedryf definitief minder stormagtig is, en hierdie toestand kan direk toegeskryf word aan die teenwoordigheid en geredelike beskikbaarheid van 'n persoon wat geïdentifiseer is as 'n onafhanklike, onpartydige skeidsregter of toegewyde ombudsman as gevolg van sy deurlopende toewyding aan bemiddeling in konflik en geskille in die taxibedryf. Ondersoeke toon dat hierdie persoon deur die taxigemeenskap aanvaar en vertrou word, wat beteken dat hy in staat is om te bemiddel sonder om bang te wees dat hy van partydigheid beskuldig kan word.

18. GESKILBESLEGTING, APPèLLE EN STELSELS VIR DIE HANTERING VAN KLAGTES

18.1 As gevolg van die felheid van die mededinging in die bedryf lyk toekomstige konflik onvermybaar. Permanente meganismes moet geskep en beskikbaar wees om geskille in 'n vroeë stadium te bemiddel en sodoende die eskalering van frustrasie en die moontlikheid van geweld te vermy.

18.2 Verskeie vredestrukture is geskep in 'n poging om daartoe by te dra om die vlak van geweld in die taxibedryf te verlaag. Die Munisipaliteit van Kaapstad was veral aktief in sy pogings om oplossings te vind en om 'n skietstilstand te bemiddel. Die komitee glo dat hierdie pogings grootliks bygedra het tot die skepping van CODETA. In teenstelling hiermee het die DVV en die Wes-Kaapse PPVR geen rol hoegenaamd by die stigting van CODETA gespeel nie.

18.3 Die komitee se standpunt is dat die konflik in die taxibedryf die probleem is van almal wat by die bedryf betrokke is, hetsy wetgewer, plaaslike owerheid of wetstoepassingsagent. Hy beveel dus aan dat daar op plaaslike vlak 'n taxiskakelkomitee gestig word met genomineerde verteenwoordigers van die streek- of plaaslike vervoerowerheid, die plaaslike owerhede, die wetstoepassingsagente (polisie en verkeerspolisie), die taxiverenigings en die gemeenskap, met inbegrip van burger- of belastingbetalersverenigings. Geskille moet na hierdie komitees verwys word vir informele ondersoek en bemiddeling. Die sukses van so 'n komitee sal grootliks afhang van die steun wat dit ontvang van die lede waaruit dit bestaan. Daar moet dus 'n aktiewe reklame- en bemarkingsprogram oor die beskikbaarheid en toeganklikheid van die geskilbeslegtingsfasiliteit onderneem word.

18.4 Die stelsel van appèlle teen besluite van 'n PPVR voldoen blykbaar nie aan die vereistes van die taxibedryf nie. As gevolg van hulle ongesofistikeerde agtergrond vind baie taxi-operateurs dit moeilik om die formalistiese aard van die aansoek- en appèlprosedure te bemeester. Hulle het in 'n baie vroeë stadium bystand nodig wanneer die besluit om tot die taxibedryf toe te tree, geneem word en aansoek om 'n permit gedoen word. Sodanige bystand moet na die mening van die komitee van die vervoerowerhede self afkomstig wees. Ten minste een persoon, wat in staat is om met die applikant in sy eie taal te kommunikeer, moet aangewys word om die voornemende taxi-operateur by te staan met die invul van die aansoekvorms en om hom te adviseer oor die maatstawwe wat die vervoerowerheid sal toepas wanneer die aansoek oorweeg word.

Die volgende stadium waarin verduideliking dikwels nodig is, is wanneer 'n applikant nie suksesvol was nie. Enige suksesvolle applikant is geregtig op 'n skriftelike verduideliking en dit moet, roetinegewys, deur die vervoerowerheid gegee word, in duidelike ondubbelsinnige taal, met vermelding van die redes waarom die aansoek nie geslaag het nie.

18.5 Die appèlreg moet nie belemmer word nie. 'n Appèl moet so eenvoudig, goedkoop en toeganklik as moontlik gemaak word. Enige applikant wat voel dat, gegee dieselfde omstandighede, 'n ander owerheid tot 'n ander gevolgtrekking sou kom, moet in staat wees om daardie appèlreg uit te oefen. Verkieslik moet appèlle vroeg aangeteken word by en verhoor word deur persone genomineer deur die nasionale vervoerowerheid, welke persone aansienlike ervaring op daardie gebied moet hê maar nie in diens van die Staat moet wees nie.

18.6 Benewens die wetlike appèlreg moet elke applikant wat benadeel voel deur die resultaat van sy aansoek en glo dat dit nie ten volle en regverdig oorweeg is nie, die reg hê om die lêer ten opsigte van die aansoek te laat ondersoek en te laat hersien deur 'n onafhanklike instansie wie se funksie soortgelyk aan dié van die klassieke ombudsman moet wees.

Aangesien die ondersoek van klagtes ten opsigte van onbillike behandeling waarskynlik nie op 'n daaglikse of selfs gereelde grondslag sal plaasvind nie, moet die taak opgedra word aan die Suid-Afrikaanse ombudsman, wat die wetlike gesag het om sy funksie aan andere te delegeer en wat in staat moet wees om 'n gepas gekwalifiseerde persoon binne die gemeenskap of bepaalde streek te identifiseer om daardie funksie op 'n *ad hoc*-grondslag te verrig. In die metropolitaanse gebiede waar die plaaslike owerheid oor 'n voltydse ombudsman beskik, moet die plig om ondersoek in te stel en om 'n aanbeveling te maak aan sodanige ombudsman opgedra word deur vooraf reëlings te tref.

19. ALGEMEEN

19.1 Benewens bogenoemde aanbevelings is die komitee oortuig dat die oplossing van 'n groot gedeelte van die probleem in die hande van die taxi-operateurs lê.

In vroeëre verslae het die komitee die onaanvaarbare vlakke van selfsugtigheid, hebsug en onverdraagsaamheid vermeld wat in die taxibedryf heers, wat alles lei tot ewe onaanvaarbare vlakke van wetteloosheid en minagting van die reg. Soos vroeër in hierdie verslag vermeld, is die magstryde en wetteloosheid op die ou end die oorsaak van baie van die konflikte.

19.2 Taxi-operateurs het telkens wanneer daar gereageer is op ondersoeke ten opsigte van geweld, verontskuldigende houdings aangeneem deur andere te blameer in plaas daarvan om self 'n gedeelte van die blaam te dra. Verwere van selfverdediging en die behoefte aan selfbeskerming is voorgehou; enige aanval op lewe of eiendom het sonder voorbehoud gewelddadige reaksie geregverdig. Indien tradisionele vetes wat in verskillende dele van die land heers in ag geneem moet word, sal taxi-oorloë as dit eers begin het, moontlik nooit eindig nie. Die eeue-oue ingesteldheid dat gewilligheid om te onderhandel neerkom op swakheid of lafhartigheid, heers ook onder taxi-operateurs.

Die koms van die minibustaxi as 'n verkieslike vervoermiddel vir 'n groot deel van die Suid-Afrikaanse samelewing skep waardevolle geleenthede vir swart vooruitgang en die bereiking van welvaart. Ongelukkig word hierdie geleenthede voortdurend vernietig en sal dit heeltemal verdwyn tensy diegene wat deel uitmaak van die taxibedryf, besef dat daar 'n onmiddellike behoefte aan selfdissipline en selfregulering is. Die handel en nywerheid het reeds tasbare erkenning aan die koms van hierdie relatief nuwe bedryf gegee; daar bestaan geen twyfel oor hulle gewilligheid om daardie bedryf se hand te vat en om selfs beter, winsgewender geleenthede vir taxi-operateurs te skep nie. Die outomobielverwante bedryf en die finansiële dienstebedryf, gesamentlik en afsonderlik, was bereid om deel te neem aan die ontwikkeling en ontplooiing van die minibustaxibedryf toe die potensiaal daarvan vir die eerste keer in die middel tagtigerjare erken is. Dat hulle teruggetrek het as gevolg van die grootskaalse skade aan eiendom en bedreiging van lewens, is nie verbasend nie. Hierdie bedryf is in 'n posisie om die opwindende uitdaging om te groei en 'n bydrae tot die welvaart van almal daarby betrokke te maak, of, indien geweld voortduur, om homself te vernietig. Die antwoord lê in sy eie hande.