



**GAUTENG PROVINCE**

Department: Roads and Transport  
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

**BELEID OOR  
REGULERING VAN DIE  
INSLEEPWABEDRYF IN  
GAUTENG**

**Soos goedgekeur – April 2013**

**Departement van Paaie en Vervoer**  
**Beleid oor regulering van die insleepwabedryf**

**Oproep om kommentaar deur die publiek**

Die Lid van die Uitvoerende Raad verantwoordelik vir paaie en vervoer beoog om die beleid soos hieronder uiteengesit te maak.

Belangstellende persone en organisasies word uitgenooi om skriftelike kommentaar oor die beleid in te dien, binne 30 dae vanaf 1 Oktober 2013. Skriftelike kommentaar moet gestuur word aan mnr. MM Rabothata by: 086 720 3199 of [tow.truck@gauteng.gov.za](mailto:tow.truck@gauteng.gov.za).

KONSEPT

## Woordelys

Definisies van woorde en akronieme wat in hierdie dokument gebruik word, soos hieronder gedefinieer:

<b>AARTO</b>	Wet op die Administratiewe Beregting van Padverkeersmisdrywe (No. 46 van 1998)
<b>BBBEE</b>	Breë Swart Ekonomiese Bemagtiging
<b>CPA</b>	Wet op Verbruikersbeskerming (No. 68 van 2008)
<b>DGV</b>	Gautengse Departement van Gemeenskapsveiligheid
<b>DPV</b>	Departement van Paaie en Vervoer
<b>GPR</b>	Gautengse Provinsiale Regering
<b>LUK</b>	Lid van die Uitvoerende Komitee
<b>LBK</b>	Lid van die Burgemeesterskomitee
<b>WNLV</b>	Wet op Nasionale Landvervoer (No. 5 van 2009)
<b>NVO</b>	Nasionale Vervolgingsowerheid
<b>WNPV</b>	Wet op Nasionale Padverkeer (No. 93 van 1996)
<b>NPVR</b>	Nasionale Padverkeersregulasies
<b>PVBK</b>	Padverkeerbestuurskorporasie
<b>SABS</b>	Suid-Afrikaanse Buro vir Standaarde
<b>SANRAL</b>	Suid-Afrikaanse Nasionale Padagentskap
<b>SANS</b>	Suid-Afrikaanse Nasionale Standaarde
<b>SAPD</b>	Suid-Afrikaanse Polisie diens
<b>SAID</b>	Suid-Afrikaanse Inkomstediens
<b>WRDM</b>	Wes-Randse Distriksmunisipaliteit

## VOORWOORD

Gauteng se voertuigbevolking het oor die jare aansienlik toegeneem en die provinsie het die hoogste aantal gelisensieerde voertuie in die land. Gevolglik het die risiko van ongelukke en meganiese teëspoed op ons paaie in onlangse jare heelwat toegeneem. Die nodigheid van die vinnige verwydering van voertuie wat in ongelukke beskadig is en/of wat onklaar geraak het, het aanleiding gegee tot 'n hoogs mededingende maar ongereguleerde insleepwabedryf.

As gevolg van die aard van die insleepwabedryf en die dienste wat voorsien word, kom insleepwa-operateurs dikwels eerste by die ongelukstoneel en voorsien hulle uiters nodige bystand aan mense in nood. Hulle help ook padverkeersowerhede om die paaie op te ruim deur beskadigde motors te verwyder, verkeersopeenhoping te verminder en om veiligheid en sekuriteit aan slagoffers van ongelukke te voorsien.

In die afwesigheid van 'n doeltreffende reguleringstelsel het bewerings van misdrywe teen insleepoperateurs egter toegeneem. Hierdie bewerings sluit in die omkoop van polisiebeamptes om eerste in kennis gestel te word van 'n ongeluk; aanbeveling van duikkloppers wat kommissie betaal; storting van olie op paaie, veral by skerp draaie; roekelose bestuur en die heffing van buitensporige insleeptariewe. In party gevalle het diensverskaffing gevolglik onprofessioneel geword, wat party padgebruikers verontreg en ontevrede laat voel het.

Die insleepwabedryfsverenigings is oor hierdie beleid geraadpleeg en stem oor die algemeen saam dat die bedryf gereguleer moet word om die veiligheid van die publiek te verseker, om die gehalte van diens en standaarde te verbeter en om 'n bevorderlike, mededingende atmosfeer onder die insleepwa-operateurs te skep. Die bedryf erken dat insleepwa-operateurs alle bestaande padverkeersregulasies moet gehoorsaam aangesien hulle sakebedrywighede op openbare paaie uitgevoer word.

Die beleid se oogmerk is om te verseker dat insleepdienste verbeter word met betrekking tot veiligheid, bekostigbaarheid, toeganklikheid en betroubaarheid. Daarbenewens beoog dit om die transformasie van die bedryf te bevorder en opkomende insleepwa-operateurs te ondersteun in

ooreenstemming met die provinsiale regering se doelwitte in verband met breë swart ekonomiese bemagtiging (BBBEE).

Ek vertrou dat die goedgekeurde beleid die groei en ontwikkeling van die insleepwabedryf sal stimuleer en dat dit verbeterde diens aan die publiek tot gevolg sal hê.

---

ISMAIL VADI

LUK vir Paaie en Vervoer

8 April 2013

Publiseer vir kommentaar deur die publiek.

Aanvaar deur die EMT op 8 April 2013.

KOMSEK

# **BELEID OOR REGULERING VAN DIE INSLEEPWABEDRYF IN GAUTENG**

## **1. DOEL**

Hierdie beleid sit die doelwitte, oogmerke en beginsels uiteen waarvolgens die insleepwabedryf in Gauteng gereguleer sal word.

## **2. DOELWIT**

Om die insleepwabedryf in Gauteng te reguleer, professionele sakepraktyke te bevorder en 'n bydrae te lewer tot transformasie daarin.

## **3. OOGMERKE**

Die oogmerke van hierdie beleid is om:

- 3.1 die insleepwabedryf aan te spoor om voort te gaan met en te verbeter op die lewering van 'n nuttige diens wat passasiers en bestuurders betrokke by teëspoed en voertuigongelukke bystaan;
- 3.2 mededinging aan te moedig wat gegrond is op deursigtige reëls wat konsekwent toegepas word deur die hele insleepwabedryf;
- 3.3 insleepwadiensvlakke te verbeter gegrond op die behoeftes van klante;
- 3.4 'n skoon omgewing te verseker asook die toegang tot insleepwadienste in al die gebiede in Gauteng;
- 3.5 die transformasie, produktiwiteit en volhoubaarheid van die insleepwabedryf te bevorder;
- 3.6 institusionele reëlins en 'n reguleringsraamwerk in te stel wat reageer op goeie beheer van die insleepwabedryf; en
- 3.7 veilige, bekostigbare, koste-effektiewe en doeltreffende insleepdiens te verseker.

#### **4. GRONDREDE VIR DIE INSLEEPWABELEID**

Die insleepwabedryf word tans in 'n ongereguleerde omgewing bedryf. Gevolglik is die bedryf blootgestel aan toenemende kritiek deur die publiek, wat dink dat dit nie waarde vir geld ontvang nie. Die volgende is die algemene klagtes met betrekking tot die insleepwabedryf:

- 4.1 Insleepwa-operateurs jaag na 'n padongeluk om die eerste bestuurder op die toneel te wees, waardeur ander padgebruikers in gevaar gestel word;
- 4.2 Onnodige opeenhoping by padongelukstonele wat veroorsaak word deur meer as een insleepwa-opeateur by die ongeluk, wat tot sekondêre ongelukke kan lei;
- 4.3 Gewelddadige gedrag onder insleepwa-operateurs en ander padgebruikers by ongelukstonele;
- 4.4 Intimidasie en teistering van ongelukslagoffers deur insleepwa-operateurs;
- 4.5 Gepeuter met getuienis vir bewys- en vervolgingsdoeleindes;
- 4.6 Bewerings van diefstal van voertuie of voertuigonderdele deur insleepwa-operateurs;
- 4.7 Afwesigheid van voldoende voertuigbergingsfasiliteite en relatiewe afstande van hierdie fasiliteite van die ongelukstoneel; en
- 4.8 Nieregulering van die bedryf.

Dit is gevolglik nodig om 'n beleid te vorm en om die insleepwabedryf te reguleer in die gemeenskaplike belang van alle belanghebbers, naamlik motoriste en insleepwa-operateurs.

#### **5. BELEID EN WETGEWENDE KONTEKS**

Hierdie beleid is gebaseer op die beginsels, beleide en regulasies met betrekking tot goeie sakepraktyke en verbruikersbeskerming op nasionale en provinsiale regeringsvlak. Dit weerspieël die prioriteite van die Gautengse Departement van Paaie en Vervoer (DPV) wat gemik is op die bevordering van ekonomiese groei, werkskepping, maatskaplike ontwikkeling en die skepping van 'n geïntegreerde vervoerstelsel in die provinsie. Dit erken dat die insleepwabedryf 'n integrerende deel van die breër vervoerstelsel vorm.

Die uitgangspunt van die beleid is die volgende wetgewende raamwerk:

### 5.1 Grondwet van die Republiek van Suid-Afrika

Bylae 4 van die Grondwet maak voorsiening vir die funksionele gebiede van gelyktydige nasionale, provinsiale en munisipale wetgewende bevoegdheid. Hieronder is 'n funksie van padverkeerbeheer, wat die insleepwabedrywighede insluit.

### 5.2 Witskrif oor die Nasionale Vervoerbeleid

Die Witskrif oor die Nasionale Vervoerbeleid het, onder meer, padveiligheid geïdentifiseer as 'n fokuspunt, wat verband hou met die gehalte van padvoertuie, bestuurders van voertuie, operateurs van voertuie, voetgangers, padverkeerbedrywighede, die padomgewing en interaksie in die padnetwerk, insluitend die onderlinge interaksie tussen padgebruikers en die interaksie tussen padgebruikers, die padinfrastruktuur en die padomgewing. Die konsep “padverkeersgehalte” sluit in verkeersveiligheid, verkeersdissipline, die beskerming van die padinfrastruktuur en die omgewing, administratiewe orde in padverkeer en ekonomiese orde in padverkeer. Insleepwabedrywighede is nie immuun teen hierdie bepaling nie.

### 5.3 Wet op Nasionale Padverkeer (No. 93 van 1996)

Die Wet op Nasionale Padverkeer (No. 93 van 1996) beoog om voorsiening te maak vir padsake wat eenvormig oor die hele Suid-Afrika van toepassing is. Dit voorsien leiding oor die regulering van algemene padverkeersake. Spesifieke artikels beskerm die belange van alle padgebruikers, insluitend kategorieë van voertuie wat moontlik vrygestel is van die algemene snelheidsgrens op die pad. Die Wet sit ook uiteen wie die verwydering van 'n voertuig van 'n ongelukstoneel kan magtig.



#### 5.4 Wet op die Padverkeersbestuurskorporasie (No. 20 of 1999)

Die Wet op die Padverkeersbestuurskorporasie (No. 20 van 1999) maak voorsiening vir die koördinasie van strategiese beplanning, regulering, fasilitering en wetstoepassing ten opsigte van padverkeersake deur die nasionale, provinsiale en plaaslike sferes van regering. Dit sê dat dit nodig is om die konstruktiewe rol van provinsiale owerheid en plaaslike regeringsliggame te reguleer en tot die maksimum te vergroot ter ondersteuning van die voorsiening van 'n verbeterde padverkeersdiens en veral van padverkeerswetstoepassing. Die Wet maak ook voorsiening vir die beweging en verwydering van voertuie wat in padongelukke betrokke was.

#### 5.5 Wet op Verbruikersbeskerming (No. 68 van 2008)

Die Wet op Verbruikersbeskerming (No. 68 van 2008) maak voorsiening vir die reg van verbruikers om te hulle eie verskaffers te kies sonder enige ontoepaslike druk van enige verskaffer van goedere of dienste. In die konteks van insleepdienste is die algemeenste klage van die publiek dat motoriste in nood dikwels deur insleepwa-operators gedwing word om bindende ooreenkomste aan te gaan eerder as die eintlike insleep van hulle voertuie.

#### 5.6 Wet op Mededinging (No. 89 van 1998)

Die Wet op Mededinging (No. 89 van 1998) verbied assosiasies om by prysknoeiery betrokke te raak, die toewysing van gebiede vir die voorsiening van spesifieke soorte goedere of dienste of kartelle wat gestig word vir die doel van prysknoeiery.

#### 5.7 Wet op Nasionale Landvervoer (No. 5 van 2009)

Die Wet op Nasionale Landvervoer (No. 5 van 2009) voorsien die reguleringsraamwerk vir openbare vervoer in die hele land. Van besondere belang is die uitreiking van permitte of bedryfslisensies vir operateurs van openbare vervoer. Reguleringsentiteite, soos die Gautengse Provinsiale Reguleringsentiteit, moet vir hierdie doel gestig word.

#### 5.8 Wet op Vaardigheidsontwikkeling (No. 97 van 1998)

Die Wet op Vaardigheidsontwikkeling (No. 97 van 1998) voorsien 'n institusionele raamwerk om nasionale, sektorale en werkplekstrategieë te formuleer en om die vaardighede van die werkmag te ontwikkel en te verbeter. Hierdie Wet moet gesien word in die konteks van die begeerte om insleepwabedrywighede so professioneel moontlik te maak.

#### 5.9 Wet op die Administratiewe Beregting van Padverkeersmisdrywe (No. 46 of 1998)

Die Wet op die Administratiewe Beregting van Padverkeersmisdrywe (No. 46 van 1998) moedig nakoming aan van nasionale en provinsiale wette sowel munisipale verordeninge sover dit padverkeersbestuur betref. Dit bevorder ook padveiligheid. Dit voorsien vir die penalisering van bestuurders en operateurs wat skuldig is aan oortredings of misdrywe deur die oplegging van strafpunte, wat uiteindelik kan lei tot die opskorting of kansellering van bestuurslisensies, professionele bestuurspermitte en operateurskaarte. Insleepwa-operateurs en -bestuurders is onderhewig aan die bepalings van die Wet.

#### 5.10 Die Wet op die Suid-Afrikaanse Nasionale Padagentskap Beperk (No.7 of 1998)

Die Wet op die Suid-Afrikaanse Nasionale Padagentskap Beperk (No. 7 van 1998) skets die funksies, bevoegdhede en verantwoordelikhede van SANRAL soos dit verband hou met die bestuur van nasionale paaie. Betekenisvol is die voorsiening vir SANRAL om 'n ongebruikte voertuig, masjien of 'n ongebruikte deel van 'n voertuig of masjien wat op 'n nasionale pad gevind word, te verwyder. Die Wet bepaal verder dat SANRAL die koste vir die verwydering kan verhaal van die persoon wat die ongebruikte voertuig, masjien of deel daarvan daar gelaat het.

## 5.11 Munisipale verordeninge

Munisipaliteite het die grondwetlike reg om waar toepaslik verordeninge uit te vaardig met inagneming van die beperkings soos uiteengesit in Bylae 4 en 5 van die Grondwet. Byvoorbeeld, in Gauteng het die Wes-Randse Distriksmunisipaliteit sy eie munisipale verordeninge uitgevaardig wat insleepdienste reguleer, naamlik “Straat- en Allerlei verordeninge”.

Dit maak voorsiening vir 'n verbod op enige persoon/liggaam om 'n nood- of insleepvoertuig te gebruik om 'n voertuigterugneem- of insleepdiens te voorsien sonder om eers geregistreer te wees by die toepaslike insleepvereniging wat in die Wes-Randse Distriksmunisipaliteit werksaam is. Daarbenewens het die munisipaliteit 'n goedgekeurde Gedragskode vir insleepwa-operateurs.

## 6. SOSIO-EKONOMIESE KONTEKS

- 6.1 Insleepwa-operateurs voorsien 'n noodsaaklike diens aan motoriste in nood, help om ongelukstonele op te ruim om sekondêre ongelukke te vermy en verminder verkeersopeenhoping. Die gebrek aan 'n spesifieke reguleringsraamwerk en toesigmeganisme vir die insleepbedryf het gelei tot 'n agteruitgang in die gehalte van dienste wat aan die algemene publiek gelewer word. Die veronderstelde selfregulerende aard van die bedryf het 'n minimale impak gehad op die verbetering van die gehalte van dienste wat gelewer word en kan selfs beskou word as 'n bron van konflik onder die operateurs self.
- 6.2 Konflik en besigheidsmededinging in die bedryf het gelei tot wrede gebiedsoorloë wat aanleiding gegee het tot bewerings van korrupsie, prysknoeiery, ontstaan van kartelle, samespanning, doelbewuste veroorsaking van motorvoertuigongelukke, teistering, intimidasie en diefstal van voertuigonderdele.
- 6.3 Die versekeringsbedryf speel 'n kritieke rol in verband met die insleepwabedryf, veral met betrekking tot skakeling met hulle klante ten tyde van ongelukke. Die bedryf het

egter nie op doeltreffende wyse betrokke geraak by die implementering van 'n Gedragskode vir insleepwaens, wat hoofsaaklik aan die insleepwaverenigings oorgelaat word om te bestuur nie. Daarbenewens sluit dit ook 'n groot groep motoriste uit wat nie versekering het nie en moontlik vind dat hulle aan die genade van insleepwa-operateurs oorgelaat is.

- 6.4 Ná 1994 is die insleepwabedryf nie ten volle getransformeer nie, en daar is nog steeds streng marktoetreevereistes vir histories benadeelde operateurs. Dit het gelei tot bewerings van uitsluiting deur kleiner operateurs en van rassisme.

## **7. BELEIDSVERKLARINGS**

- 7.1. 'n Goed geregleerde insleepwabedryf is gegrond op die visie wat hieronder genoem word.

**'n Lewensvatbare, onafhanklike, betroubare, volhoubare, getransformeerde en goed geregleerde insleepwabedryf wat 'n betekenisvolle rol speel deur die lewering van doeltreffende en doelmatige diens aan die algemene publiek deur insleepoperateurs.**

- 7.2. Om hierdie visie te verwesenlik, moet 'n aantal breë doelwitte nagejaag word. Dit word hieronder aangegee.

7.2.1 Verbetering van veiligheid, sekuriteit, betroubaarheid, gehalte en doeltreffendheid van insleepwabedryghede en -dienste in Gauteng.

7.2.2 Instaatstelling van gebruikers van insleepdienste om op die doeltreffendste manier moontlik van die insleepbedryf gebruik te maak.

7.2.3 Transformasie van die bedryf laat toe vir die verdere groei en ontwikkeling van opkomende insleepwa-operateurs.

- 7.3. Die uitgangspunt van die beleid is die onderstaande beginsels.

- 7.3.1 Insleepwa-operateurs moet by bestaande wetgewing en regulasies met betrekking tot padverkeersbestuursveiligheid bly en dit nakom;
- 7.3.2 die voorsiening van diens van goeie gehalte aan die publiek moet die oorheersende oogmerk van die insleepwabedryf wees;
- 7.3.3 die provinsiale regering sal sy reguleringsrol behou om die onbevooroordeelde regulering van padveiligheid in ooreenstemming met nasionale en provinsiale standaarde te verseker;
- 7.3.4 regulasies moet tot 'n minimum beperk word sonder om provinsiale en munisipale standaarde in gevaar te stel;
- 7.3.5 deelnemers aan die mark moet regverdig en deursigtig wees; en
- 7.3.6 insleepdienste moet koste-effektief wees en moet gebaseer wees op die “waarde vir geld”-beginsel.

## **8. REGULERINGSRAAMWERK**

- 8.1 Insleepwa-operateurs sal die minimum vereistes moet nakom soos bepaal word in die Wet op Nasionale Padverkeer (No. 93 van 1996) en die Regulasies wat daarmee gepaard gaan, en dié wat ingestel is deur die Suid-Afrikaanse Nasionale Standaard (SANS) wat van toepassing is op gemodifiseerde voertuie soos insleepwaens voordat hulle toegelaat sal word om as insleepwaens gebruik te word.
- 8.2 Buiten die vereiste inligting, moet die Insleepwa-operateurskaart, uitgereik deur Registrasiewerhede, die volgende inligting bevat:
  - 8.2.1 Die handelsnaam;
  - 8.2.2 Soort onderneming;
  - 8.2.3 Posadres;
  - 8.2.4 Straatadres;
  - 8.2.5 Telefoonnommer;
  - 8.2.6 Faksnommer;
  - 8.2.7 E-posadres, indien enige; en
  - 8.2.8 'n Oorspronklike Belastingklaringsertifikaat moet aangeheg word.

Die volgende besonderhede van die insleepwa-operateur en die bestuurder, indien van toepassing, moet ook op die Insleepwa-operateurskaart gedruk wees:

8.2.9 Van

8.2.10 Eerste naam/name

8.2.11 Identiteitsnommer

8.2.12 Foto van die persoon

8.2.13 Soort identifikasie

8.2.14 Telefoonnommer

8.2.15 Selfoonnommer.

8.3 Die bogenoemde inligting sal help met die ontwikkeling van 'n databasis van wetlik geregistreerde insleepwa-operateurs en sal verseker dat ongeregisteerde operateurs nie toegelaat word nie. Dit sal verder verseker dat 'n databasis van geregistreerde operateurs beskikbaar is ingeval 'n lid van die publiek of 'n maatskappy dit nodig het vir enige navrae wat hulle mag hê.

8.4 Insleepwa-operateurs moet sigbare identifikasieplate aan hulle insleepvoertuie hê.

8.5 Vir alle voertuie wat van 'n ongelukstoneel verwyder word, moet toestemming van die eienaar en/of die bestuurder van die betrokke voertuig vooraf verkry word, of van 'n persoon wat wetlik van sodanige voertuig besit kan neem, buiten wanneer dit nodig is om die verkeersvloei toe te laat. 'n Standaardvorm soos toepaslik in die bedryf moet gebruik word.

8.6 Die Departement moet 'n Gedragskode formuleer wat van toepassing is op die insleepwabedryf.

8.7 'n Gautengse Insleepwabedryf-forum wat bestaan uit die toepaslike belanghebbers moet gestig word deur die Departement vir die gemeenskaplike voordeel van die Departement en die insleepwabedryf en om die Gautengse Lid van die Uitvoerende Komitee (LUK) vir Paaie en Vervoer in te lig oor sake in verband met die insleepwabedryf.

- 8.8 Gepaste beheerstrukture moet ingestel word deur die LUK vir Paaie en Vervoer om behoorlike konsultasie, koördinasie, voorsiening van infrastruktuur, toesig en beleidstoepassing te verseker.
- 8.9 Gegronde op die goedgekeurde beleid, sal Regulasies geformuleer word om die registrasie en bedrywigheede van insleepwa-operateurs te reguleer.

EINDE

KONSEPT