

REPUBLIC
OF
SOUTH AFRICA



REPUBLIEK
VAN
SUID-AFRIKA

Government Gazette Staatskoerant

Vol. 372

PRETORIA, 14 JUNE
JUNIE 1996

No. 17253

ALGEMENE KENNISGEWING

KENNISGEWING 705 VAN 1996

DEPARTEMENT VAN VERVOER

**KONSEPWITSKRIF OOR DIE MULTILATERALE
MOTORVOERTUIGONGELUKKEFONDS**

Hierdie Konsepwitskrif word aan die algemene publiek voorgehou vir bespreking. Skriftelike kommentaar kan ingedien word by die Direkteur-generaal: Vervoer, Departement van Vervoer, Privaatsak X193, Pretoria, voor of op 31 Julie 1996.

VOORWOORD

Die Multilaterale Motorvoertuigongelukkefonds (MMF) is die opvolger van die Motorvoertuigongelukkefonds en sy eweknieë in die toenmalige TBVC-state, en het op 1 Mei 1989 in werking getree ingevolge die bepalings van die Multilaterale Motorvoertuigongelukkefondswet 93 van 1989 en soortgelyke wetgewing in die TBVC-state. Die Padongelukfondswetsontwerp, 1996, het onlangs voor die Parlement gedien. Daardie Wetsontwerp erken dat die MMF nie meer gegrond is op 'n multilaterale ooreenkoms tussen vyf ledestate nie en verander gevolglik die naam van die MMF na die Padongelukfonds. Hierdie dokument sal egter steeds die naam MMF gebruik. Die doel van die MMF en sy voorgangers is om skadevergoeding te betaal aan slagoffers van motorvoertuigongelukke (MVO's) op die bedinge en voorwaardes waarvoor voorsiening gemaak word in die verskillende wette wat sodanige skadevergoeding reël.

Die MMF is die gevolg van 'n lang historiese ontwikkeling wat oor ongeveer 50 jaar strek en wat in 1942 'n aanvang geneem het met die invoer van verpligte MVO-versekering en uitloop het op die huidige stelsel van skadevergoeding vir slagoffers. Met verloop van tyd is die stelsel van skadevergoeding vir MVO-slagoffers onderwerp aan talle kommissies van ondersoek ('n benaderde gemiddelde van een kommissie van ondersoek elke sewe jaar), waarvan die jongste die Melamet-kommissie in 1992 was. Daar was baie wysigings van die reëlingswette. Ten spyte van die implementering van die aanbevelings van die onderskeie kommissies van ondersoek en gereelde wysigings van die reëlingswette, het die finansiële toestand van die stelsel toenemend agteruitgegaan.

Hierdie Konsepwitskrif poog om die oorsake van sodanige agteruitgang opnuut te identifiseer en te ontleed, en om doeltreffende en blywende oplossings voor te stel vir die probleme wat die skadevergoedingstelsel in die gesig staar, met inbegrip van maatreëls om die stelsel te vergemaklik en te vereenvoudig en om die breukdeel van die beskikbare middele wat die slagoffer by wyse van vergoeding bereik, te maksimaliseer. Terselfdertyd is die bedoeling om wyd belangstelling, bespreking en konstruktiewe en konkrete voorstelle uit te nooi en te genereer wat aan die Regering leiding kan gee ten opsigte van die fundamentele hersiening van die skadevergoedingstelsel vir die slagoffers van MVO's.

INHOUD

Paragraaf	Bladsy
-----------	--------

Voorwoord	2
-----------	---

HOOFSTUK I

INLEIDING

1	Oorsig van inhoud	5
2	Regsgeskiedenis	5
3	Melamet-kommissie van ondersoek	11
4	Finansiële geskiedenis	14

HOOFSTUK II

REGSBASIS EN EISPROSEDURE

5	Regsgrondslag	17
6	Eiseprosedure	18

HOOFSTUK III

FINANSIËLE ONTLEDING

7	Hoë ongeluksyfer	21
8	Brandstofheffingsinkomste	23
9	Beleggingsinkomste	26
10	Uitgawes	27
11	Eise betaal	27
12	Skikkingskoste	31
13	Hoofde van skadevergoeding	32
14	Styging in voorsiening vir uitstaande eise	33
15	Administratiewe koste	37
16	Wanbalans tussen inkomste en uitgawes	38

HOOFSTUK IV**VOORSTELLE**

17	Staatsbetrokkenheid	40
18	Algemene omvang van skadevergoeding	42
19	Versekerde gebeurtenis	43
20	Versekerde party	45
21	Versekeraar	45
22	Die direksie van die MMF	47
23	Huidige stelsel ondoeltreffend	49
24	Skikkingsvertragings	50
25	Swaar bewyslas	54
26	Hoë skikkingskoste	54
27	Onderliggende filosofie	56
28	Ernstig beseerde en armer slagoffers	58
29	Passasierseise	61
30	Skuldlose voordele	61
31	Minimalisering van regskoste	64
32	TAC in Victoria, Australië	64
33	Mediese koste	65
34	Permanente-ongeskiktheidsvoordeel	65
35	Verlies van verdienste	66
36	Permanente verlies van verdienste of verdienvermoë	67
37	Verlies van onderhoud	67
38	Begrafniskoste	67
39	Aanpassing vir inflasie	68
40	Finansiële uitwerking	68

HOOFSTUK V

OPSOMMING VAN VOORSTELLE	73
---------------------------------	-----------

INLEIDING**HOOFSTUK I****1. OORSIG VAN INHOUD**

1.1 By wyse van inleiding tot die onderwerp gee hierdie Hoofstuk kort regs- en finansiële geskiedenis van motorvoertuigongelukke(MVO)-skadevergoeding.

1.2 Ten einde die leser verder te oriënteer, gee Hoofstuk II 'n kort uiteensetting van die huidige regsgrondslag en eisprosedure, met 'n aanduiding van die algemene aard van die probleme wat op elke gebied ontstaan.

1.3 Hoofstuk III ontleed die finansiële resultate in onlangse jare redelik uitvoerig, en werp lig op die oorsake en omvang van baie van die probleme.

1.4 In Hoofstuk IV word al hierdie probleme in meer besonderhede bespreek, en word oplossings voorgestel om die lewering van MVO-skadevergoeding doeltreffender, meer bekostigbaar en meer verstaanbaar vir die breë publiek te maak, en om die MMF op 'n gesonde finansiële grondslag te plaas.

1.5 Hoofstuk V som al die voorstelle op wat in hierdie dokument gedoen is.

2. REGSGESKIEDENIS**Opsomming**

2.1 Die onderstaande tabel gee 'n opsomming van die belangrikste gebeure wat met die regsgeskiedenis van MVO-skadevergoeding verband hou:

Nuwe Wet	Wysigingswette	Kommissies van Onderzoek
Motorvoertuigassuransiewet, 29 van 1942	27 van 1952 31 van 1959 60 van 1964 14 van 1966 46 of 1966 30 of 1969	Corder (1954) Du Plessis (1962)
Wet op Verpligte Motor- voertuigversekering, 56 van 1972	22 van 1974 94 van 1974 87 van 1976 69 van 1978 23 van 1980 2 van 1982 4 van 1983	Wessels (1976) Grosskopf (1985)
Motorvoertuigongelukkewet, 84 van 1986		Viviers (1987)
Multilaterale Motorvoertuig- ongelukkefondswet, 93 van 1989	Prok. 102 van 1991 Wet 22 van 1992 Prok. 62 van 1993	Melamet (1992)

Motorvoertuigassuransiewet 29 van 1942

2.2 In die lig van die gevaar wat motorvoertuigverkeer vir padgebruikers ingehou het, is openbare druk gedurende 1934 op die Parlement uitgeoefen om 'n skadevergoedingstelsel vir MVO-slagoffers in te stel. Dit was in pas met ontwikkelinge elders in die wêreld. Die hoofgedagte was dat beskerming verleen moes word aan hoofsaaklik persone wat nie in of op 'n spesifieke voertuig is nie, dit wil sê voetgangers. Hierdie spesifieke standpunt moet gesien word teen die heersende sosio-ekonomiese toestande van daardie tyd. In daardie stadium van Suid-Afrika se ontwikkeling was die motorvoertuig 'n relatief nuwe vervoermiddel en,

vergeleke met die situasie vandag, was daar baie min sulke voertuie op die pad. Ander openbare vervoer as per spoor of trem was nie algemeen nie.

2.3 Die Wet het op 1 Mei 1946 in werking getree. Die Tweede Wêreldoorlog het egter die vertraging in die indiening van die Wet en die uiteindelijke inwerkingtreding daarvan meegebring.

2.4 Die doelwit van die Wet soos in die lang titel verklaar, was die volgende:

"Om voorsiening te maak vir vergoeding van sekere verlies of skade onregmatig veroorsaak deur middel van motorvoertuie en vir daarmee in verband staande sake."

2.5 Die regsgrondslag van die Wet was die deliktereg soos in sekere opsigte deur die Wet aangepas. 'n Belangrike dimensie van die Wet was die instelling van verpligte versekering sodat eisers verseker kon wees van verhaling van die skadevergoeding waarop hulle geregtig was.

2.6 Die 1942-Wet is gewysig by Wet 27 van 1952, Wet 31 van 1959, Wet 60 van 1964, Wet 14 van 1966, Wet 46 van 1966 en Wet 30 van 1969.

2.7 Die vernaamste wysiging van die 1942-Wet is gedurende die sestigjarige gedoen, toe dit duidelik geword het dat sekere versekeraars onvoldoende inkomste het om eise te dek, wat tot die likwidasie van 'n aantal maatskappye gelei het, terwyl ander versekeraars tot nadeel van die publiek by sekere wanpraktyke betrokke was. Dit het gelei tot die stigting in 1965 van die MVA-fonds, wat opgetree het as algehele herversekeraar van maatskappye wat verpligte MVO-versekering onderneem het. Hierbenewens is 'n ooreenkoms bereik met 11 versekeringsmaatskappye, wat 'n konsortium gevorm het. Die alleenreg om derdepartyversekering te onderneem, is aan die konsortiummaatskappye gegee. Die aanvanklike getal van 11 is gedurende 1966 tot 16 uitgebrei. Voorts is ooreenkomste deur die Minister van Vervoer (en later die Staatspresident), die MVA-fonds en die konsortium gesluit waarby daar oor die interne bedryf van die derdepartyvergoedingstelsel ooreengekom is.

2.8 Die Wet was die onderwerp van twee kommissies van ondersoek, nl. die Corder-kommissie van Onderzoek in 1954 en die Du Plessis-kommissie van Onderzoek in 1962.

Wet op Verpligte Motorvoertuigversekering 56 van 1972

2.9 Die 1972-Wet is uitgevaardig om die wette aangaande derdeparty-eise te konsolideer, en het in wese die 1942-Wet, soos van tyd tot tyd gewysig, herverorden. Die Wet het op 2 Junie 1972 in werking getree.

2.10 Die lang titel van die 1972-Wet was meer omvattend as dié van sy voorganger, en het die oogmerke van die Wet soos volg gestel:

"Om voorsiening te maak vir die verpligte versekering van sekere motorvoertuie ten einde te verseker dat vergoeding betaal word vir sekere verlies of skade wat onregmatiglik deur die bestuur van sodanige motorvoertuie veroorsaak word; vir die betaling van vergoeding waar die verlies of skade deur die bestuur van 'n onversekerde of ongeïdentifiseerde motorvoertuig veroorsaak word; en vir bykomstige aangeleenthede."

2.11 Die regsgrondslag het gevolglik onveranderd gebly vergeleke met dié van die 1942-Wet. Die beleid dat slegs sekere goedgekeurde versekeringsmaatskappye toegelaat is om 'n konsortium te vorm om derdepartyversekering te doen, is in hierdie Wet behou, asook die onderskrywing van die risiko's van die konsortium deur die MVA-fonds. Die Wet het ook voorsiening gemaak vir 'n advieskomitee en 'n komitee belas met die vasstelling van versekeringspremies. Die Wet het daarbenewens ook die konsep ingevoer dat die motorvoertuig, en nie die eienaar of bestuurder nie, verseker is.

2.12 Die 1972-Wet is gewysig by die Wysigingswet op Verpligte Motorvoertuigversekering 22 van 1974 (instelling van saamryklubs), die Tweede Algemene Regswysigingswet 94 van 1974 (kondonasie van verjaring), Wet 87 van 1976 (terugbetaling van ekstraterritoriale eise deur MVA-fonds) en die Wysigingswet op Verpligte Motorvoertuigversekering 69 van 1978. Laasgenoemde Wet het die volgende aspekte ingevoer:

- * Versekering word saam met eiendomsreg oorgedra;
- * versekering deur ander persone as die eienaar;
- * die konsep van "spesiale omstandighede" ten opsigte van kondonasie van verjaring;
- * verjaring onderworpe aan die Wet en nie aan die Verjaringswet 68 van 1969 nie;
- * betaling van rente ten opsigte van skadevergoeding;
- * skadevergoeding aan nasionale dienspligtiges;
- * uitsluiting van aanspreeklikheid in sekere voorgeskrewe omstandighede;
- * geldigheid van eise;
- * verhoogde voordele vir passassiers in motorvoertuie.

Drie verdere wysigingswette is gedurende die vroeë tagtigerjare uitgevaardig.

2.13 Die 1972-Wet is aan twee kommissies van ondersoek onderwerp, naamlik die Wessels-kommissie van Onderzoek in 1976 en die Grosskopf-kommissie van Onderzoek in 1985.

Motorvoertuigongelukkewet 84 van 1986

2.14 By die afsluiting van die ondersoek van die Grosskopf-kommissie van Onderzoek in 1985 is daar twee verslae aan die Regering voorgelê. Die meerderheidsverslag het in wese aanbeveel dat die *status quo* gehandhaaf word, terwyl die minderheidsverslag aangevoer het dat die stelsel van verpligte versekering geskrap moet word ten gunste van 'n stelsel wat deur brandstofheffings befonds word. Na die voorlegging van die verslag maar voor die amptelike publikasie daarvan is die finansiële state van die destydse MVA-fonds gepubliseer. Hierdie state het 'n bedryfsverlies (uitgawe oor inkomste) van R82,6 miljoen vir die 1982/83-boekjaar getoon, en R217 miljoen vir die jaar 1983/84. Hierdie resultate het daarop gedui dat, ten einde die stelsel solvent te maak en te hou, die premies met 200% of 300% verhoog sou moes word. In die destyds heersende omstandighede was so 'n stap polities onaanvaarbaar. Om hierdie redes het die Regering besluit op die stelsel wat deur brandstofheffings befonds word.

Aansienlike druk is egter deur die versekeringsbedryf en die regsberoep uitgeoefen om aspekte van die versekeringsgebaseerde stelsel te behou en om die vroeëre stelsel by die voorgestelde een te inkorporeer en dit daarmee te amalgameer. Dit het gelei tot 'n kompromie wat die agentskapstelsel ingesluit het in die Motorvoertuigongelukkefondswet 84 van 1986, wat op 1 Mei 1986 in werking getree het en wat die Wet op Verpligte Motorvoertuigversekering 56 van 1972 herroep het.

2.15 Die oogmerk van die MVO-wet van 1986, soos in die lang titel gestel, was die volgende:

"Om voorsiening te maak vir die betaling van vergoeding vir sekere verlies of skade wat onregmatig deur die bestuur van sekere motorvoertuie veroorsaak word; en om vir bykomstige aangeleenthede voorsiening te maak."

2.16 Die oogmerk van die Wet het nie wesenlik van dié van sy voorgangers verskil nie, en het nie die regsgrondslag van eise verander nie. Eise was steeds op delik gebaseer. Die Wet het egter die metode waarvolgens betalings van eise befonds sou word, radikaal verander. In stede van verpligte versekering sou eise befonds word deur 'n heffing op brandstof van 2,6 sent per liter op petrol en 1,7 sent per liter op diesel. Alle bepalings wat met versekering verband hou, is uit die Wet weggelaat. Die belangrikste versekeringsgebaseerde bepalings van die Wet aangaande aanspreeklikheid is egter behou. Gevolglik het die MVO-wet van 1986 nie wesenlik verskil van die 1972-Wet nie, wat hy herroep het.

2.17 Die Wet het onveranderd gebly totdat die toepassing daarvan kragtens artikel 3 van die Multilaterale Motorvoertuigongelukkefondswet 93 van 1989, opgeskort is. Daar was een ondersoek ten opsigte van 1986-wet, naamlik die Vivier-kommissie van Onderzoek.

Multilaterale Motorvertuigongelukkefondswet 93 van 1989

2.18 Weens die bestaan van die TBVC-state en die geografiese ligging van hierdie state in verhouding tot die Republiek van Suid-Afrika het dit wenslik geword om 'n eenvormige skadevergoedingstelsel in te voer. Terselfdertyd het sekere bepalings van die MVO-wet van 1986, veral dié wat oor verjaring handel, in die praktyk probleme veroorsaak. Hierdie

oorwegings het gelei tot die uitvaardiging van hierdie Wet, wat op 1 Mei 1989 in werking getree het.

2.19 Die Wet self dui nie sy doelwit ten opsigte van skadevergoeding aan nie. Die inleidende artikel van die Ooreenkoms tussen die SATBVC-state, waaraan daar ingevolge artikel 2 van die Wet regskrag verleen word, lui soos volg:

"Die betaling van skadevergoeding vir sekere verlies of skade wat onregmatig veroorsaak word deur die bestuur van sekere motorvoertuie in die regsgebied van die Kontrakterende Partye word na die datum van instelling van die MMF gereël en behartig deur die MMF op 'n multilaterale grondslag volgens die bepalinge en voorwaardes van hierdie Ooreenkoms."

2.20 Die Ooreenkoms wat in die Wet vervat word, wyk nie af van die metode van befondsing en die regsgrondslag vir aanspreeklikheid gevestig deur die MVO-wet van 1986 nie.

2.21 Die Wet is gewysig in 1991 (vereenvoudiging van bepalinge aangaande verjaring en die uitbreiding van die verjaringstydperk tot drie jaar), in 1992 (ontvangs van brandstofheffings maandeliks in stede van kwartaalliks), en in 1993 (implementering van sekere aanbevelings van die Melamet-kommissie van Onderzoek).

3. MELAMET-KOMMISSIE VAN ONDERSOEK

3.1 Die MMF-wet en die hele leweringstelsel van MVO-skadevergoeding was die onderwerp van 'n ondersoek in 1991/92 gelei deur regter Melamet. Terselfdertyd het die Ouditeur-generaal 'n breed strekkende audit van die stelsel gedoen, en in meer besonderhede op sekere aangeleenthede ingegaan. Die hoofbevinding van hierdie ondersoeke was dat daar wydverspreide onbekwaamheid, nalatigheid, onreëlmatigheid en optrede waarby bedrog betrokke was, by sommige rolspelers in die stelsel was. Meer spesifiek:

(a) Prokureurs

Sekere prokureurs wat namens eisers optree, het die indiening van eise onnodig vertraag; het regskoste onnodig hoog laat ooploop; het eise baie erg oordryf; het

bedrieglike eise voorgelê; en het veels te groot rekeninge aan die MMF (en sy agente) en aan hulle eie kliënte gelewer.

(b) Mediese spesialiste

Sekere mediese spesialiste, wat daarvoor bekend is dat hulle regsgeneeskundige verslae uitsluitlik vir eisers opstel, het ramings van toekomstige mediese uitgawes gekwoteer wat baie veelvoude was van ramings wat deur MMF-agente van ander mediese spesialiste verkry is.

(c) Assessors

Sekere assessors (privaat ondersoekers) het gehelp met die indien van vals eise en het te hoë en vals rekeninge gelewer.

(d) Agente

Sekere agente was nalatig deurdadig dat hulle by tye nagelaat het om die wanpraktyke wat in items (a) tot (c) hierbo genoem word, te ontdek en te voorkom; het hulle wins op die hanteringsgelde wat van die MMF ontvang is, gemaksimaliseer deur ondersoekwerk te verskuif van hulle interne personeel (wie se uitgawes uit die hanteringsgelde gedek word) na eksterne prokureurs en assessors (wie se uitgawes deur die MMF vergoed word); en het swak huishouding bedryf, met lêers ten opsigte van eise wat hulle namens die MMF hanteer het, in algehele wanorde.

(e) MMF

Hoewel geen bedrog in die MMF self gevind is nie, en hoewel daar bevind is dat die gehalte van die MMF se hantering van eise goed is, is die MMF kwaai gekritiseer omdat hy nie die gehalte van werk wat deur sy agente gedoen is, gemoniteer het nie; omdat hy onwyse beleggings gedoen het; omdat hy nie voldoende betroubare statistiek gehad het nie; en omdat daar oor die algemeen swak leiding en bestuur was.

3.2 Soos daar deur die Melamet-kommissie voorgestel is, is 'n nuwe Direksie, hoofuitvoerende beampte en senior bestuur aangestel om die leiding en bestuur van die MMF te

verbeter en om die ander aanbevelings wat deur die Kommissie gedoen is, te oorweeg en te implementeer. Van die 29 aanbevelings wat gedoen is, is 23 trouens reeds geïmplementeer, benewens baie ander stappe wat gedoen is om die bestuur van die MMF te verbeter. Binne die huidige regsraamwerk het ons die plafon bereik op verbeterings aan die wyse waarop die MMF bestuur word. Die volgende aanbevelings van die Melamet-Kommissie is nog nie geïmplementeer nie, of word in hierdie dokument heroorweeg:

- (a) "Dat 'n ooreenkoms met die SA Versekeringsvereniging aangegaan word waarvolgens sy Ombudsman ook vir die MMF optree." (Met inagneming van die beperkte mandaat van die Ombudsman het die Direksie so 'n stap van min nut geag.)
 - (b) "Dat 'tref-en-trap'-gevalle deur die agente hanteer word." (Dit word in paragraaf 21 hieronder bespreek.)
 - (c) "Dat die Sentrale Energiefonds die bedrag van die jaarlikse brandstofheffing aan die begin van elke jaar oorbetaal om die MMF in staat te stel om reserwes te vestig." (Dit is destyds deur die vyf lidstate van die MMF as onprakties verwerp - die SEF kan kwalik brandstofheffings oorbetaal voordat hulle dit van die oliemaatskappye ontvang het.)
 - (d) "Dat alles moontlik gedoen word om die MMF in staat te stel om reserwes gelyk aan minstens een jaar se beraamde uitgawes te skep." (Dit word in paragraaf 14 hieronder bespreek.)
 - (e) "Dat die MMF in hierdie stadium geen perk op skadevergoeding plaas nie. Die posisie moet egter noukeurig gemonitor word en hierdie aanbeveling moet heroorweeg word indien omstandighede dit vereis."
- "Dat geen perk op eise deur buitelanders (nie-inwoners) geplaas word sonder om die nasionale belang in ag te neem nie." (Sien paragraaf 27 hieronder.)

- (f) "Dat die MMF die verlenging van die verjaringstydperk hersien ten einde dit tot 'n effektiewer en realistieser tydperk terug te bring in ooreenstemming met die behoefte daaraan om sake spoedig af te handel, vanuit die oogpunt van sowel die eiser as die MMF. Dit is ook vanuit die oogpunt van die vermindering van die langstertverpligtinge en die groeiende aantal uitstaande eise essensieel." (Sien paragraaf 24.2 hieronder.)
- (g) "Dat die MMF al die beperkende en uitsluitingsbepalings in die Bylae hersien, en wanneer hy dit doen, hy die ekonomiese uitvoerbaarheid van die saak in aanmerking neem." (Sien paragraaf 29 hieronder.)
- (h) "Dat die MMF oorweging skenk aan die vereenvoudiging van die voorgeskrewe eisvorms om dit moontlik te maak vir lede van die publiek om dit self te hanteer, en aan die beperking van gelde betaalbaar aan prokureurs vir die aanvanklike indiening van eise tot in die stadium waar die eise deur die MMF of sy agent verwerp word." (Sien paragraaf 31 hieronder.)
- (i) "Dat die skuldlose stelsel in verband met skade wat veroorsaak is [deur] of spruit uit 'n motorongeluk, nie in hierdie stadium ingestel word nie." (Sien paragraaf 30 hieronder.)

4. FINANSIËLE GESKIEDENIS

4.1 Die huidige finansiële aspekte van die skadevergoedingstelsel word in meer besonderhede in Hoofstuk III bespreek. In hierdie afdeling word 'n kort oorsig oor die finansiële resultate van die stelsel in die onlangse verlede gegee.

4.2 Geen statistieke aangaande die finansiële posisie van die skadevergoedingstelsel is gereedlik beskikbaar vir die tydperk 1942 tot 1965 nie, aangesien hierdie statistieke deur die individuele versekeringsmaatskappye gehou is. Die volgende statistieke vir die vyf jaar wat die oorname deur die MMF voorafgegaan het, hou verband met die RSA soos dit destyds

saamgestel was, uitsluitende die TBVC-lande, wat hulle eie, individuele skadevergoedingstelsels gehad het.

Tydperk wat die stigting van die MMF voorafgaan: 1984 tot 1989

R miljoen

	Boekjaar eindigende 30 April				
	1985	1986	1987	1988	1989
Inkomste	136	131	229	281	380
min Uitgawe	269	299	314	415	545
Bedryfsverlies	133	168	85	134	165
Tekort begin van jaar	221	354	522	607	741
Tekort einde van jaar	354	522	607	741	906
Voorsiening vir					
Uitstaande Eise	630	745	850	1 000	1 260
min Netto Middele*	276	223	243	259	354
Tekort einde van jaar	354	522	607	741	906

*Bates min krediteure en nie-eisvoorsienings

Die finansiële geskiedenis van die MMF

4.3 Hieronder volg 'n kort opsomming van die finansiële resultate van die MMF vir die tydperk 1 Mei 1989 tot 30 April 1995, beginnende met die tekort van R966 miljoen wat die MMF op 1 Mei 1989 van sy vyf voorgangers geërf het (die RSA dra 'n tekort van R906 miljoen by en die TBVC-state 'n totale tekort van R60 miljoen):

R miljoen

	Boekjaar eindigende 30 April					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Inkomste	457	480	526	791	1 157	1 217
min Uitgawe	761	1 314	1 422	927	1 805	1 616
Bedryfsverlies	303	835	895	136	648	400
Tekort begin van jaar	966	1 269	2 104	2 999	3 135	3 783
Tekort einde van jaar	1 269	2 104	2 999	3 135	3 783	4 183
Voorsiening vir Uitstaande						
Eise	1 695	2 500	3 250	3 450	4 400	5 000
min Netto middele*	426	396	251	316	617	817
Tekort einde van jaar	1 269	2 104	2 999	3 135	3 783	4 183

*Bates min krediteure en nie-eisvoorsienings.

REGSGRONDSLAG EN EISEPROSEDURE**HOOFSTUK II****5. REGSGRONDSLAG**

5.1 Die huidige MVO-skadevergoedingstelsel vrywaar die bestuurder van 'n motorvoertuig teen aanspreeklikheid as gevolg van die verlies of skade veroorsaak aan 'n "derde party" (d.w.s. die slagoffer). Die gemeneregbeginsels van deliktuele aanspreeklikheid is in die wetgewing geïnkorporeer, en die MMF is - oor die algemeen genome - aanspreeklik slegs in die mate dat die bestuurder nalatig was. Wette soos die Wet op die Verdeling van Skadevergoeding 34 van 1956 en die Wet op die Berekening van Skadevergoeding 9 van 1969 en sekere beginsels van versekeringsreg maak deel van die stelsel se regsgrondslag uit.

5.2 Alhoewel die bepalings van die huidige wetgewing oor MVO-skadevergoeding wesenlik nog dieselfde is as dié wat in die Motorvoertuigassuransiewet 29 van 1942 verorden is, is die wetgewing dikwels oor die afgelope vyftig jaar gewysig (kyk paragraaf 2) - baiekeer om die uitwerking van 'n hofuitspraak te akkommodeer of om vir spesifieke aangeleenthede voorsiening te maak. Dit het 'n ingewikkelde raamwerk van reëls en uitsonderings tot gevolg gehad, waarvan sommige minder betekenisvol geraak het, terwyl ander deur ingewikkelde omskrywings en vertolkings wat deur die howe geformuleer is, gekwalifiseer word. Die huidige wetgewing is baie kompleks, met die gevolg dat die hele stelsel uiters legalisties en feitlik onverstaanbaar vir die gemiddelde lid van die publiek geword het, vir wie se algemene voordeel hierdie sosiale wetgewing immers bedoel is.

5.3 Die gebrek aan sekerheid oral in die wetgewing, die baie verwarrende en verouderde bepalings wat werklike of gewaande onregverdigheid tot gevolg het, die gemenereggrondslag van skadevergoeding en die ope aanspreeklikheid van die MMF, het alles duur en tydrowende gedingvoering bevorder. Hierdie kultuur van gedingvoering wat om die MVO-skadevergoeding ontwikkel het, bring mee dat heeltemal te veel van die MMF se beperkte hulpbronne vir die begunstigdes vir wie dit bedoel is, verlore gaan (kyk paragraaf 26 hieronder). Daar word beraam dat slagoffers dikwels met minder as twee-derdes van wat die MMF in totaal uitbetaal, bevoordeel word.

5.4 Soos daar in paragraaf 5.1 hierbo genoem is, vereis die deliktuele grondslag van die stelsel 'n vasstelling van die onderskeie grade van skuld van die slagoffer en die (ander) bestuurder, en die slagoffer se eis word deur sy of haar eie graad van skuld verlaag. By die praktiese toepassing van die regsgrondslag is daar egter 'n neiging om die beginsels van delik te erodeer: Daar is 'n neiging om nie soseer die gemeneregaanspreeklikheid van die dader nie (wat dikwels beskou word as 'n grootliks naamlose en relatief onbelangrike "hoofgetuie" wie se posisie as "verweerder" geheel en al deur sy of haar versekeraar geabsorbeer is), maar eerder die behoeftes en regte van die slagoffer te beklemtoon. Sodanige benadering mag wel sosiaal wenslik wees, maar wyk af van die gemeneregbeginsels van deliktuele aanspreeklikheid soos in die huidige wetgewing beoog, en dit stel die stelsel aan groter aanspreeklikheid bloot as wat oorspronklik deur die wetgewer bedoel is. Die wetgewing op sigself wyk af van sy gemenereggrondslag in dié sin dat daar spesifiek vir slagoffers van tref-en-trap-ongelukke voorsiening gemaak word, by die afwesigheid waarvan hulle glad nie sou kon eis nie. Die Regering wil graag hê dat die skadevergoedingstelsel die gemeenskap beter moet dien deur die regsgrondslag van die stelsel te verbeter.

6. EISEPROSEDURE

6.1 As gevolg van die geskiedenis van die stelsel, sy regsgrondslag en die verwringing van dié grondslag is die huidige eiseprosedure tydrowend, omslagtig en baie duur om toe te pas:

- (a) Tans het 'n eiser drie jaar vanaf die ongelukdatum om 'n geldige eis in te dien indien die dader of eienaar van die oortredende voertuig geïdentifiseer is, en twee jaar in die geval van tref-en-trap-ongelukke. Hierdie verskil veroorsaak baie verwarring en administratiewe ongerief. Op sekere uitsonderings na (kyk paragraaf 24.2 hieronder) verjaar eise vyf jaar na die ongeluk, tensy 'n dagvaarding aan die MMF of sy agent beteken word. Die tydperke betrokke by dié "tweelaag"-stelsel van verjaring is heeltemal te lank: Aangesien die stelsel op skuld gebaseer is, moet uitgebreide ondersoeke gedoen word om die graad van nalatigheid van die versekerde bestuurder (d.w.s. die dader) te bepaal. Dokumente en inligting uit 'n verskeidenheid van bronne moet verkry word en getuies moet opgespoor word sodat die ongeluk gerekonstrueer

kan word en die oorsaak daarvan vasgestel kan word. In die loop van dié lang verjaringstydperke word dokumente vernietig, gaan inligting verlore, en word getuies en versekerde bestuurders onopspoorbaar. Dikwels moet "assessors" of privaats ondersoekers aangestel word om getuies en versekerde bestuurders op te spoor, en om dokumente en ander inligting te vind. Baie van hierdie tyd, inspanning en onkoste kan voorkom word indien slagoffers hul eise baie gouer na die ongeluk indien.

- (b) Die MMF-wet bepaal prosedurevereistes waaraan 'n eiser moet voldoen om 'n geldige eis in te dien. Hierdie vereistes is uitvoerig en ingewikkeld, maar nogtans nodig *in die samehang van huidige wetgewing*: dit bekamp bedrog, en beperk die vlakke van koste, tyd bestee en gedingvoering tot onder dié wat andersins die geval sou wees. Die regsprekende gesag interpreteer egter die meeste vereistes as reëlend eerder as gebiedend, waardeur die positiewe effek wat hierdie vereistes op die tekortkominge van die huidige stelsel sou hê, verminder word.
- (c) Na indiening betree 'n eis 'n ondersoektydperk. Die meriete (die oorsaak van die ongeluk, veral die onderskeie grade van nalatigheid) en die omvang (die waarde van die skade gely) moet vasgestel word. Soos in subparagrafe (a) en (b) hierbo genoem is, kan hierdie ondersoeke uitgebreid wees. Die behoefte om eksterne deskundiges vir sowel meriete- as omvangondersoek en evaluering te gebruik, laat koste die hoogte inskiet, veral as die bedrag wat geëis word, duidelik oordryf is en die MMF 'n tweede opinie vra van deskundiges wat hy self aangewys het. Dit kos opponerende spanne deskundiges tyd en inspanning om verskille uit die weg te ruim, en die koste bly styg.
- (d) Die skikking van 'n eis is waarskynlik die veeleisendste deel van die proses. Wisselende en skynbaar uiteenlopende hofuitsprake ten opsigte van sowel meriete as omvang bevorder ernstige meningsverskille tussen prokureurs van die eisers en die MMF. Verder dring baie eisers se prokureurs aan op meer skadevergoeding as wat redelik is (kyk paragraaf 24.1(e)), terwyl die MMF - as bewaarder van openbare geld - genoodsaak is om sy sake in ooreenstemming met die betrokke wetgewing te behartig. Hierdie opponeringsituasie verydel dikwels pogings om in der minne te

skik, en lei tot duur gedingvoering wat met min huiwering ingestel word. Sodanige gedingvoering dra ook aansienlik by tot die oorvol hofrolle (kyk paragraaf 24.1 (f)).

- (e) Daar moet gemeld word dat die eiser se prokureur self selde blootgestel is aan kostepenalisering in gevalle van onnodige gedingvoering. Met 'n stelsel wat uitgebuit kan word, kliënte wat onkundig is omtrent die reg, en met min persoonlike risiko vir die regspraktisyn self, is daar min wat keer dat die MMF deur oordrewe en onrealistiese eise oorval word (kyk paragraaf 24.1 (e) hieronder). Die beste pogings van die MMF om redelik voor gedingvoering te skik, word dikwels geïgnoreer, en selfs in gevalle waar die MMF suksesvol in die hof is, kan regskoste amper nooit op die eisers verhaal word nie.

FINANSIËLE ONTLEDING**HOOFSTUK III****7. HOË ONGELUKSYFER**

7.1 'n Belangrike oorsaak van die MMF se finansiële probleme is die hoë padongeluksyfer in die RSA, en dit is die moeite werd om dit van naderby te bekyk voor daar na die finansiële resultate oorgegaan word. Volgens die Automobiël-Assosiasie se Jaarlikse Verkeersveiligheidsoudit 1992 het Suid-Afrika se padsterftesyfer in 1992 soos volg met dié van 'n aantal ander lande vergelyk:

Land	Per 100 000 van Bevolking	Per 100m Voertuig-km	Per 100 000 Voertuie
Australië	12,09*	1,51*	21,63*
Kanada	13,81*	0,87*	21,51*
Frankryk	15,93	2,03	28,45
Duitsland	13,20	1,63*	25,34
Brittanje	8,16*	1,11*	18,90*
Japan	9,20	1,69*	14,60
VSA	16,35*	1,19*	21,53*
Brasilië	3,93*	10,50*	31,10*
Chile	12,05*	8,27*	151,49*
Egipte	7,92	n.b.n..	222,67
Kenia	7,63*	35,90*	589,94*
RSA	31,78	10,37	181,83

*Hierdie syfers hou verband met verskillende jare voor 1992.

7.2 Hoewel hierdie statistieke omsigtig hanteer moet word, is dit duidelik genoeg dat daar baie ruimte vir verbetering is wat ons ongeluksyfer betref. Dit sal natuurlik weer die eise wat by die MMF ingestel word, verminder. Omgekeerd, as mens kyk na die sterftesyfer per 100 miljoen voertuigkilometers as 'n ruwe aanduiding van die relatiewe heffing wat geplaas moet

word op elke liter brandstof wat verkoop word, moet die heffing in die RSA vyf tot tien keer so hoog wees as wat dit in sommige ontwikkelde lande hoef te wees.

7.3 Volgens die Sentrale Statistiekdiens het die aantal verkeersongelukke en die gevolglike beserings en sterftes in die RSA oor die afgelope vyf jaar soos volg daar uitgesien (hierdie syfers sluit dié van die voormalige TBVC-state uit):

Jaar	BOTSINGS			ONGEVALLE			
	Totaal	Lei tot besering of sterfte	Slegs skade aan Eien- dom	Sterftes	Ernstige Beserings	Geringe Beserings	Totaal
1990	433 287	89 013	344 274	11 157	32 343	87 273	130 773
1991	444 541	91 428	353 113	11 069	34 765	90 612	136 446
1992	429 485	83 804	345 681	10 142	32 792	93 470	136 404
1993	433 027	84 368	348 659	9 443	33 383	84 914	127 740
1994	468 032	90 938	377 094	9 981	36 548	91 892	138 421

Hoewel daar 'n paar bemoedigende verbeteringe in 1992 en 1993 was, is daar duidelik 'n dringende behoefte daaraan om hierdie hoë statistiek te stuit en te verlaag, wat deur 'n voertuigbevolking van ongeveer 6 miljoen gegenereer word.

7.4 Die staat Victoria in Australië het die laaste paar jaar sy ongeluksyfer dramaties verbeter deur die invoering van padveiligheidsmaatreëls wat konsentreer op padgebruikeropvoeding (vir sowel huidige as toekomstige bestuurders), die hersiening en streng toepassing van sy verkeersreg, en die heruitlê van paaie om sogenaamde swartkolle te verwyder. Oor 'n onlangse tydperk van vyf jaar het Victoria daarin geslaag om die aantal padongeluksterftes en -beserings met bykans die helfte te verminder. Hoewel Suid-Afrika om 'n verskeidenheid redes nie dieselfde mate van sukses sal kan behaal nie, sal hy stellig wesenlike voordele kan verkry uit die implementering (met gepaste aanpassings vir plaaslike toestande) van minstens sommige van die fasette van die Victoria-program. Die provinsie KwaZulu/Natal het inderdaad onlangs studies met daardie doel geïnisieer en die Regering ondersteun dit in beginsel.

7.5 Daar word verneem dat Victoria se Transport Accident Commission (die eweknie van ons MMF) bydra tot die befondsing van die padveiligheidsmaatreëls wat daar getref word: dit word gesien as 'n "belegging" in die vermindering van padongelukke en eise wat daaruit ontstaan. Tans laat die MMF-wet nie die aanwending van MMF-fondse vir daardie doel toe nie, maar dit lyk wenslik en die Regering beoog die Wet so te wysig dat dit wel toelaatbaar is, mits sodanige "belegging" soos enige ander belegging gedoen word: met behoorlike sorg en nougesetheid en met 'n redelike verwagting van 'n toepaslike "opbrengs" in die vorm van laer en minder eise.

7.6 Die rehabilitasie van beseerde MVO-slagoffers is 'n ander saak wat meer aandag en finansiering verdien. Tans betaal die MMF die koste van voortgesette terapie aan individuele slagoffers, maar daar word gemeen dat die gemeenskap beter gedien kan word indien sodanige behandeling gekoördineer en in toegewyde rehabilitasiesentrums voorsien word. Weer eens laat die Wet nie die finansiering van sulke sentrums toe nie, en daar word voorgestel dat die Wet vir die doel gewysig word. Enige werklike betrokkenheid by so 'n onderneming sal egter sorgvuldige oorweging, beplanning en beheer vereis.

8. BRANDSTOFHEFFINGSINKOMSTE

8.1 Buiten beleggingsinkomste gegenereer deur bates wat van tyd tot tyd deur die MMF gehou word, is die MMF se enigste bron van inkomste die heffing op brandstof verkoop. Dit is in werklikheid nie soseer 'n toegewyde heffing wat spesifiek gehef word om die bedrywighede van die MMF te finansier nie, maar eerder 'n deel van die algemene brandstofbelasting wat na die MMF gekanaliseer word. Vir berekeningsgerief word dit uitgedruk as 'n koers per liter brandstof verkoop. Die laaste paar jaar is die heffings op die volgende vlakke vasgestel:

<u>Datum van Toepassing</u>	<u>Petrolheffing c/l</u>	<u>Dieselheffing c/l</u>
1 Mei 1989	3,6	2,1
1 April 1990	3,4	1,9
1 November 1990	4,0	2,2
1 April 1992	6,0	3,8
2 April 1993	9,0	5,8

Hierdie heffings het gedurende die finansiële jare getoon, die volgende inkomste opgelewer:

Jaar geëindig 30 April

Heffingsinkomste

(R miljoen)

1990	404
1991	426
1992	489
1993	763
1994	1 111
1995	1 181

8.2 Daar kan baie gesê word vir hierdie metode om die MMF se aanspreeklikhede te finansier:

- (a) Dit is redelik billik deurdat die heffing wat deur die motoris betaal word, min of meer in verhouding staan tot die gemiddelde risiko (gemeet aan tyd, afstand, en spoed op die pad) om die besering of dood van 'n ander padgebruiker te veroorsaak.
- (b) Die heffings word op die doeltreffendste wyse ingesamel, met die MMF wat aan die einde van elke maand grootmaatbetalings van die oliemaatskappye ontvang. Dit is in sterk teenstelling met die insameling van individuele premies van motoriste met gepaardgaande verdragings, uitgawes (wat maklik 20% van die premie kan oorskry), weglatings en verliese.
- (c) Die probleme van onversekerde en tref-en-trap-voertuie in die geval van individuele polisse en premies ontstaan nie onder die heffingstelsel nie. Elke motoris sal reeds sy bydrae tot die Fonds gemaak het wanneer hy sy brandstof koop.
- (d) Dit is geriefliker vir die motoris om die koste van die versekering versprei te hê oor die jaar na gelang die brandstof gekoop word, in plaas daarvan om een keer per jaar 'n groot premie te betaal.

8.3 Die brandstofheffingstelsel kan egter op die volgende gronde gekritiseer word:

- (a) In sekere omstandighede word brandstof verkoop (en die heffing betaal as deel van die algemene belasting op brandstof) vir doeleindes wat min of geen verband met padongelukke hou nie. Mens dink hier veral aan die grootmaatgebruik van diesel vir doeleindes soos spoor- en seevervoer, en masjinerie. Indien mens die mening huldig dat die "MMF-heffing" 'n spesiale byvoeging by die prys van brandstof is, lyk dit onregverdig dat hierdie nie-padgebruikers van grootmaatdiesel dieselfde prys as padgebruikers by die brandstofpomp moet betaal. Die amptelike siening is egter dat die "MMF-heffing" nie 'n spesiale byvoeging by die brandstofprys is nie, maar bloot 'n gedeelte van algemene brandstofbelasting (of trouens algemene belastinginkomste) wat aan die MMF oorgedra word om sy bedrywighede te finansier. Nietemin volg dit dat spoorvervoer om hierdie rede benadeel word teenoor padvervoer, aangesien in eersgenoemde geval toepaslike aanspreeklikheidsversekering 'n koste is wat nie deur laasgenoemde aangegaan word nie. Die ervaring het egter getoon dat differensiële pryse by die pomp nie uitvoerbaar is nie, en dat dit uiters vatbaar is vir misbruik. Die ander alternatief, naamlik van die terugbetaling van die "MMF-heffing", kom meer hanteerbaar voor, maar sal uitgebreide ouditering vereis. Indien enige sodanige verligting toegestaan sou word, sal die heffing op padgebruikers natuurlik verhoog moet word om dieselfde inkomste as vantevore te genereer.
- (b) Die bestaan van die MMF beantwoord eintlik aan twee doele: eerstens vrywaar dit die dader teen 'n moontlik baie groot eis van die slagoffer, en tweedens verseker dit dat die slagoffer genoegdoening sal ontvang van 'n dader wat andersins nie verseker is nie en wat min of geen middele het nie. In paragraaf 20.1 word aan die hand gedoen dat die slagoffer 'n direkte eis teen die MMF het (d.w.s. besering/sterfteversekering), eerder as 'n eis teen die dader in die eerste instansie (d.w.s. regsanspreeklikheidsversekering). Indien dit so sou word, beteken dit dat voetgangers - wat ongeveer die helfte van alle eisers uitmaak - geen spesifieke bydrae tot hierdie dekking in hulle hoedanigheid van voetgangers maak nie. Dit stem nietemin met die Regering se huidige standpunt ooreen dat slagoffers van padongelukke uit algemene belastinginkomste vergoed moet word, ondanks die kanaal wat gebruik word om daardie skadevergoeding te finansier.

- (c) Die heffingsinkomste van die MMF hang af van sowel die heffing per liter as die aantal liters brandstof verkoop. Te oordeel na die styging van die heffingsinkomste oor die afgelope ses jaar, het die volume brandstof verkoop vir hierdie doeleindes toegeneem teen gemiddeld minder as 3% per jaar. In teenstelling hiermee het die MMF se eise betaal, oor dié tydperk met gemiddeld meer as 21% per jaar gestyg. Dit is duidelik dat daar nie net op die groei van die volume brandstof verkoop staatgemaak kan word om aan die eskalerende koste van eise te voldoen nie: *die koers per liter self het ook gereelde opwaartse aanpassing nodig, soos die prys van ander goedere en dienste*. Dit is nie soseer kritiek teen die brandstofheffingstelsel nie, maar eerder 'n gevolg van die algemene inflasie in die ekonomie, en veral van die hoë inflasie van die MMF se eise-uitgawes. Paragraaf 11.3 bespreek weer hierdie onderwerp.

9. BELEGGINGSINKOMSTE

9.1 Die bydrae van beleggingsinkomste tot totale inkomste was relatief gering aangesien die MMF nooit 'n beduidende portefeulje van bates kon opbou nie. Beleggingsinkomste (d.w.s. dividende en rente en gerealiseerde wins/verlies) het gedurende die afgelope paar jaar die volgende beloop:

<u>Jaar geëindig 30 April</u>	<u>Beleggingsinkomste (R miljoen)</u>
1990	53
1991	54
1992	37
1993	28
1994	45
1995	35

Soos op 30 April 1995 het die MMF se beleggings ook 'n ongerealiseerde wins van byna R32 miljoen getoon.

9.2 Die beleggingsinkomste toon 'n wisselvallige verloop deels omdat die netto kontantvloei (d.w.s. nuwe belêbare fondse) buitensporig gefluktueer het van -R145 miljoen in 1992 tot +R302 miljoen in 1994, en deels as gevolg van die verloop van die aandeelbeurs deurdat markwaardefluktuasies die beleggingsinkomste beïnvloed. Afgesien van 'n likiede reserve van R100 miljoen wat die MMF self in die geldmark belê, word die balans van die portefeuljebeleggings namens die MMF deur vier vooraanstaande professionele beleggingsbestuurders bestuur. Teen die 1995-jaareinde het hulle bates met 'n markwaarde van R551 miljoen bestuur.

10. UITGAWES

10.1 Met betrekking tot uitgawes het sake gedurende die finansiële jare geëindig 30 April van die jare getoon, soos volg verloop:

R miljoen

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal	%
Eise - betaal	370	487	638	692	812	985	3 984	50,8
- styging in voorsiening vir uitstaande eise	369	803	750	200	950	600	3 672	46,8
Eise - opgekoop	739	1 290	1 388	892	1 762	1 585	7 656	97,6
Administratiewe Uit- gawes	22	24	34	35	43	31	189	2,4
Totale Uitgawes	761	1 314	1 422	927	1 805	1 616	7 845	100,0

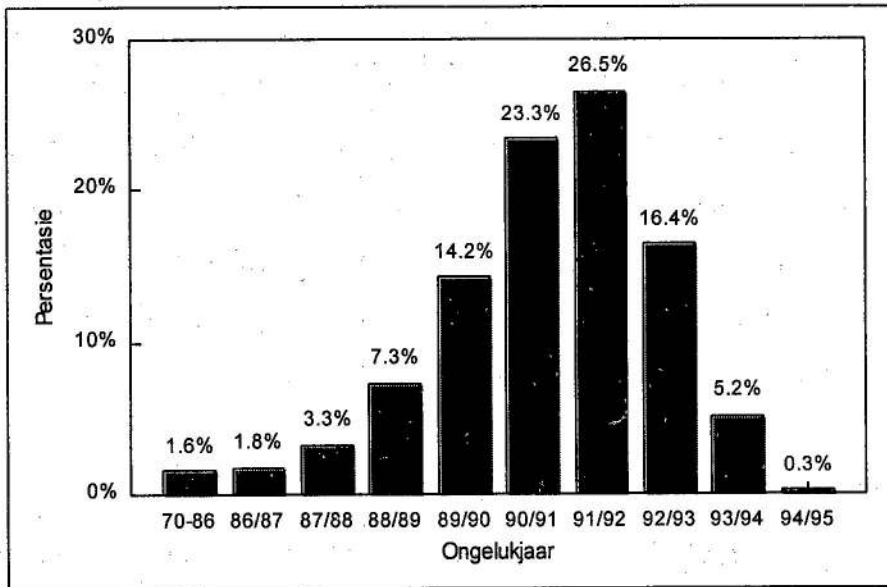
Hierdie uitgawe-items word om die beurt in die volgende paragrawe ontleed.

11. EISE BETAAL

Langstertversekeringsbesigheid

11.1 Hierdie item weerspieël die bedrag aan eise betaal gedurende die tersaaklike boekjaar, ongeag wanneer die ongeluk plaasgevind het of wanneer die eis ingedien is. Hoewel die skikkingspatroon ietwat van jaar tot jaar varieer, is die volgende ontleding van eise wat gedurende 1994/95 betaal is, volgens die jare waarin die ongelukke plaasgevind het, tipies:

Persentasie eise betaal in 1994/95 ten opsigte van jare waarin ongelukke plaasgevind het



Dit illustreer die sogenaamde langstertaard van hierdie tipe versekeringsbesigheid goed: eise word gemiddeld 3,8 jaar na die ongeluk geskik, en eise kan 10 jaar of meer na die ongeluk plaasgevind het, steeds uitstaande wees. Daar is baie redes vir hierdie lang vertraging in die uitbetaling van eise, en paragraaf 24 keer terug na hierdie onderwerp.

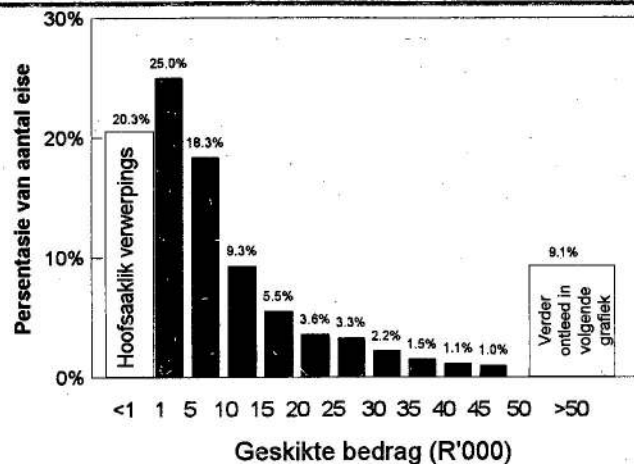
Skewe verspreiding

11.2 Die verspreiding volgens grootte van individuele eise is uiters skeef. Die tabel en die vier grafieke hieronder illustreer die aantal eise en die bedrae betaal ten opsigte van verskillende kategorieë van grootte van individuele eise. (Vir doeleindes hiervan sluit eisbedrae skikkingskoste in, maar grootmaatbetalings aan provinsiale owerhede ten opsigte van mediese behandeling word geïgnoreer.) Dit is opmerklik dat byvoorbeeld 91% van die aantal eise kleiner as R50 000 is, en dat hulle verantwoordelik is vir net 34% van die totale bedrag betaal; of omgekeerd, die hoogste 9% van eise maak feitlik twee derdes uit van die totale bedrag betaal.

Verspreiding van Eisgrootte volgens Aantal en volgens Totale Bedrae

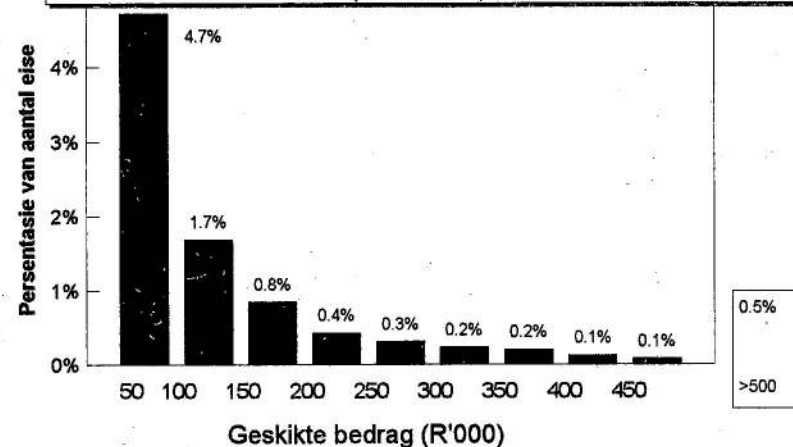
Aantal	%	Kumula- tiewe %	Eisgrootte R	Totale Bedrag (Rm)	%	Kumula- tiewe %
6 556	20,3	20,3	0- 1 000	0,8	0,1	0,1
8 079	25,0	45,2	1 001- 5 000	22,8	3,0	3,0
5 936	18,3	63,6	5 001- 10 000	43,6	5,8	8,9
2 998	9,3	72,8	10 001- 15 000	36,7	4,9	13,7
1 776	5,5	78,3	15 001- 20 000	30,7	4,1	17,8
1 155	3,6	81,9	20 001- 25 000	25,9	3,4	21,2
1 058	3,3	85,1	25 001- 30 000	29,0	3,8	25,1
701	2,2	87,3	30 001- 35 000	22,7	3,0	28,1
473	1,5	88,8	35 001- 40 000	17,7	2,3	30,4
366	1,1	89,9	40 001- 45 000	15,5	2,1	32,5
312	1,0	90,9	45 001- 50 000	14,8	2,0	34,4
1 527	4,7	95,6	50 001-100 000	106,9	14,1	48,6
545	1,7	97,3	100 001-150 000	65,9	8,7	57,3
273	0,8	98,1	150 001-200 000	47,0	6,2	63,5
138	0,4	98,5	200 001-250 000	30,7	4,1	67,6
101	0,3	98,8	250 001-300 000	27,8	3,7	71,2
76	0,2	99,1	300 001-350 000	24,7	3,3	74,5
66	0,2	99,3	350 001-400 000	24,8	3,3	77,8
41	0,1	99,4	400 001-450 000	17,2	2,3	80,1
25	0,1	99,5	450 001-500 000	11,8	1,6	81,6
165	0,5	100,0	500 001-	138,9	18,4	100,0

Verspreiding van eisgrootte volgens aantal

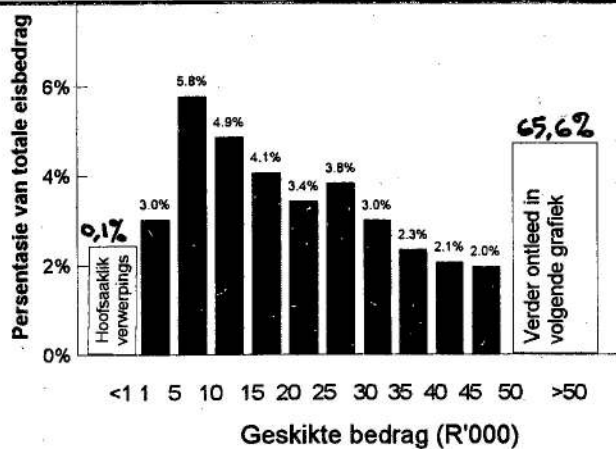


Verspreiding van eisgrootte volgens aantal

(Groot bedrae)

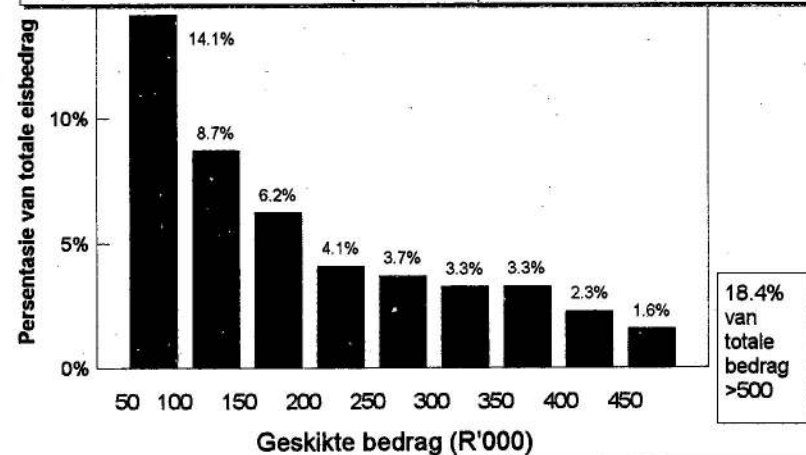


Verspreiding van eisgrootte volgens bedrag



Verspreiding van eisgrootte volgens bedrag

(Groot bedrae)



Eise-inflasie

11.3 Daar kan gesien word dat die bedrag van eise betaal oor die tydperk met gemiddeld 21,6% per jaar toeneem het. Hierdie hoë koers kan toegeskryf word aan onder andere die groeiende aantal ongelukke en eise, die uitsonderlik hoë inflasiekoers in mediese koste, hoër toekennings deur die howe en laasgenoemde se benadering tot die vertolking van die wetsbepalings.

12. SKIKKINGSKOSTE

12.1 Die bedrag wat elke jaar aan eise betaal word, bestaan uit sowel die skadevergoeding aan slagoffers betaal as die koste betrokke daarby om dié skikkings te bewys en om daarop ooreen te kom. Hierdie skikkingskoste bestaan uit die gelde betaal aan eksterne professies soos prokureurs, advokate, dokters, aktuarisse, ensovoorts, maar sluit nie die interne administratiewe uitgawes van die MMF of sy agente in nie. Oor die afgelope ses jaar was hierdie bedrae soos volg saamgestel:

R miljoen

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal	%
Skadevergoeding	311	409	539	560	654	798	3 268	82,0
Skikkingskoste	59	78	99	132	158	187	716	18,0
Eise betaal	370	487	638	692	812	985	3 984	100,0

12.2 Daar kan gesien word dat skikkingskoste oor die jare toeneem het van ongeveer 19% tot meer as 23% van die skadevergoeding aan slagoffers betaal. 'n Monsterontleding oor die vorige jaar toon dat die skikkingskoste in die volgende verhoudings aan die verskillende partye betaal word:

Prokureurs	: 72,8%
Advokate	: 8,7%
Mediese kundiges	: 11,3%
Aktuarisse	: 1,7%
Ander professionele persone	: 1,3%
Assessors	: 3,8%
Andere	: 0,4%
Totaal	: 100,0%

Paragraaf 26 keer terug na die kwessie van hierdie hoë skikkingskoste.

13. HOOFDE VAN SKADEVERGOEDING

13.1 Die skadevergoeding betaal aan slagoffers kan soos volg onderverdeel word in vyf hoofde van skadevergoeding:

- * Mediese koste sluit in die koste van hospitalisasie, medisyne, chirurgie, terapie, ensovoorts, en ook die verwante koste van huis- en motormodifikasie, toerusting, 'n oppasser, ensovoorts.
- * Verlies aan inkomste weerspieël die inkomsteverlies en dit wat waarskynlik in die toekoms deur die beseerde slagoffer verloor gaan word.
- * Verlies aan onderhoud weerspieël die onderhoudsverlies en dit wat waarkynlik in die toekoms verloor gaan word deur die afhanklikes van die afgestorwe slagoffer.
- * Begrafniskoste weerspieël die noodsaaklike koste daarvan.
- * Die bedrae betaal onder die hoof van algemene skade weerspieël die skadevergoeding betaal ten opsigte van pyn en lyding, verlies van lewensgenietinge, skending, en ander nie-finansiële verlies of ongerief. Skadevergoeding vir algemene skade is dus 'n finansiële troos vir nie-finansiële verlies. Paragraaf 28.2 keer terug na hierdie kwessie.

13.2 Die skadevergoeding betaal oor die vorige jaar, kan soos volg ontleed word:

	<u>% van Skadevergoeding</u>	<u>% van Eis</u>
Mediese Koste:	27,7	22,3
Verlies aan Inkomste:	25,2	20,3
Verlies aan Onderhoud:	17,3	13,9
Begrafniskoste:	0,3	0,3
Algemene Skade:	29,5	23,7
Skikkingskoste:	-	19,5
Totaal	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>

14. STYGING IN VOORSIENING VIR UITSTAANDE EISE

14.1 Soos blyk uit die grafiek in paragraaf 11.1, hou net 'n baie geringe deel van eisbetalings wat in 'n gegewe boekjaar gedoen word, verband met ongelukke wat in daardie jaar plaasgevind het. Feitlik al die eisbetalings hou verband met ongelukke wat in die vorige jare plaasgevind het, maar wat nou eers "deurgesypel" het, en verskuldig en betaalbaar geword het. Tussen die datum van die ongeluk en die datum van skikking kan daar gesê word dat sodanige eis "in die pyplyn" is: die verpligting om die eis te betaal het reeds ontstaan, maar betaling daarvan is nog uitstaande. Indien bates nou beskikbaar was om die eis te betaal wanneer dit verskuldig en betaalbaar word, kan daar gesê word dat die uitstaande eis ten volle befonds is aangesien die netto bates nie versteur sal word wanneer die eis geskik word nie: sowel die bates as die voorsiening sal met die skikkingsbedrag verminder. In die afwesigheid van sodanige voorsiening sal die skikking van die eis 'n "onverwagte" stremming in die vorm van 'n vermindering van die netto bates veroorsaak. Dit beteken ook dat die balansstaat nie die finansiële stand billik en volledig sou voorstel nie, en die Regering keur sulke misleidende verslagdoening af.

14.2 Dit is algemeen aanvaarde versekeringsrekeningkundige praktyk om voorsiening vir uitstaande eise te skep. Ingevolge die Versekeringswet, 1943, word daar ook van versekeraars vereis om sodanige voorsiening te skep en dit met bates te dek. Meer spesifiek:

- (a) In Hoofstuk 3 van sy verslag het die Melamet-kommissie die feit gekritiseer dat die MMF se voorsiening vir uitstaande eise nie ten volle befonds is nie.
- (b) In elke Jaarverslag van die MMF kwalifiseer die Ouditeur-generaal sy auditverslag aangesien die MMF se laste nie ten volle befonds is nie.
- (c) In paragraaf 30.1 van sy verslag van 12 Oktober 1994 aan die Minister van Finansies bepleit die Hoof Uitvoerende Beampte van die Raad op Finansiële Dienste en Registrateur van Versekeringswese die volle befondsing deur die MMF van sy aanspreeklikheid ten opsigte van uitstaande eise. Ingevolge die Wet op Finansiële Toesighouding oor die Multilaterale Motorvoertuigongelukkefonds No. 8 van 1993 word die MMF geag 'n versekeraar te wees en is die bepalinge van die Versekeringswet 27 van 1943 van toepassing op die MMF, behoudens die opdragte van die Registrateur. Weens die tegniese insolvensie van die MMF was die Registrateur nog nie in staat om die

solvensiestandaarde daarop toe te pas wat deur die Versekeringswet beoog word nie, en het hy aangedui dat hy die Regering se pogings om die MMF solvent te kry, ondersteun.

- (d) In sy bevindinge oor die Ouditeur-generaal se verslag oor die MMF soos op 30 April 1993 het die Parlement se Gesamentlike Staande Komitee oor Openbare Rekenings dieselfde aanbeveel.

Die Regering aanvaar hierdie ingeligte en gesaghebbende menings en beoog om alle pogings aan te wend om die MMF se tekort so gou toestande dit toelaat, te finansier. Dit word verder in paragraaf 40 bespreek.

14.3 Daar is gesê dat hierdie befondsingsbeleid onnodig streng is in die geval van 'n instelling soos die MMF, aangesien dit 'n skepsel van die Parlement is, wat nie kan en nie sal toelaat dat die MMF nie sy eise kan betaal nie. Mense kan die MMF se positiewe kontantvloei oor die afgelope drie jaar uitwys, asook sy jongste netto middele van R817 miljoen en aanvoer dat dit "goed genoeg" is indien die MMF bedryf word op 'n lopendebetalingbasis, en die huidige jaar se kontantbetalings uit die huidige jaar se inkomste betaal word met min of geen reserwes. Die Regering stem egter nie met hierdie beredenering saam nie. Goeie huishouding en gesonde begrotings- en fiskale beleid vereis dat 'n regering lopende uitgawes betaal uit lopende inkomste, en lopende uitgawes sluit in dat genoeg fondse opsy gesit word om te voldoen aan eise wat in daardie jaar ontstaan, selfs indien dit nog nie verskuldig en betaalbaar is nie. Finansiering van verpligtinge op 'n lopendebetalingbasis sal die "oorrol" van belastingbetalersgeld uitmaak: ons sal 'n verband op die toekoms uitneem om vir die verlede te betaal, aangesien ons motoriste sou vra om oor die volgende vyf jaar te betaal vir eise wat in die laaste vyf jaar ontstaan het. Dit sal ook nie betaling van die vereiste "premies" voorkom nie - dit sal dit bloot uitstel. En alhoewel die vereiste brandstofheffingskoerse op die lopendebetalingbasis aanvanklik laer is as dié op die befondsde basis, steek eersgenoemde koerse die laasgenoemde binne 'n paar jaar verby by gebrek aan die bykomende beleggingsinkomste beskikbaar op die befondsde basis. Mens het dan die slegste van beide bedelings: hoër heffingskoerse en 'n al groter wordende tekort.

14.4 Die voorsiening vir uitstaande eise, en dus die styging in daardie voorsiening van jaar tot jaar soos getoon in paragraaf 10.1, is deur die MMF se raadgevende aktuarisse bereken, wat verskillende internasionaal aanvaarde tegnieke gebruik het. Dit was egter uiters komplekse berekenings, onder andere om die volgende redes:

- (a) Soos aangedui in paragraaf 11.1, is daar aan die einde van 'n boekjaar min of niks bekend oor die eise wat in daardie jaar ontstaan het nie. Na gelang die tyd verbygaan en meer bekend word oor die eise, kan projeksies met groter vertroue gedoen word - maar dit is duidelik dat die meer onlangse ongelukjare, wat die grootste deel van die totale laste uitmaak, die aktuaris min gee om mee te werk. Daar moet in gedagte gehou word dat die voorsiening vir uitstaande eise 'n voorsiening vir sogenaamde eise wat "ontstaan het, maar nog nie aangemeld is nie" insluit, d.w.s. die eis is nog nie eens ingedien nie, en kan vir tot twee of drie jaar onbekend bly - en selfs 24 jaar in die geval van 'n beseerde minderjarige - voor dit verjaar en geïgnoreer kan word. Die aktuaris moet dus gelei word deur die ontwikkeling van eise wat in vroeër ongelukjare ontstaan het met meer volledige en betekenisvolle statistieke.
- (b) Dit kan nie werktuiglik gedoen word nie: daar moet rekening gehou word met faktore soos veranderinge in wetgewing (bv. die verlenging van die verjaringstydperk van twee tot drie jaar gedurende die boekjaar 1991/92); neigings in hofvertolkings en -toekennings; die progressie in padongelukstatistiek; inflasie; en die pas waarteen eise ingestel en werklik geskik word. Hierdie faktore kan wesenlik verander na die aanvanklike voorsiening vir 'n gegewe jaar gekwantifiseer is, en die bedrag kan in wisselende mate gevoelig wees vir sulke wysigings.

Dit is dus 'n komplekse proses waartydens op 'n bewegende teiken gemik word, en aanpassings gemaak word na gelang die prentjie duideliker begin word. Dit verduidelik ook die groot skommeling in die verloop van die voorsiening. Dit is nietemin die beste raming beskikbaar, en mens kan nie juis anders as om jou te laat lei deur die aktuariële wetenskap nie, op baie dieselfde wyse as lewensversekering en pensioenfondse (hoewel laasgenoemde fondse natuurlik stewiger statistieke het om te gebruik).

14.5 Die tabel hieronder vergelyk vir elke ongelukjaar -

- * die oorspronklike voorsiening gemaak aan die einde van die ongelukjaar vir ongelukke in daardie jaar, met
- * die som van die werklike betalings gemaak in daaropvolgende jare ten opsigte van dié eise en die jongste voorsiening vir die eise wat uitstaande was aan die einde van die boekjaar 1994/95.

R miljoen

Ongeluk- jaar	Oorspronk- like voor- siening	Betalings gemaak gedurende:						Voorsiening einde 1995	Totaal/ Oorspr. Voors.	
		1990 + 1991 + 1992 + 1993 + 1994 + 1995							= Totaal	
1989	472	36	113	166	151	104	68	96	735	155,7%
1990	571		41	123	192	159	133	162	810	141,8%
1991	860			33	128	216	218	298	893	103,9%
1992	1 005				37	163	250	565	1 015	101,0%
1993	1 093					34	153	829	1 016	93,0%
1994	1 414						48	1 320	1 368	96,7%
1995							3	1 629		
Pre 1989							64	101		
Totaal							937	5 000		

Dit is duidelik dat die oorspronklike voorsiening aan die einde van 1989 en 1990 gemaak ten opsigte van eise wat in die onderskeie jare ontstaan het, ernstig onderskat is. Byvoorbeeld, soos aan die einde van die boekjaar 1994/95 het die MMF altesaam R638 miljoen uitbetaal en 'n verdere voorsiening van R96 miljoen ten opsigte van ongelukke wat plaasgevind het gedurende die boekjaar 1988/89 gemaak, terwyl die oorspronklike voorsiening aan die einde van daardie ongelukjaar slegs R472 miljoen was. Dit kan deels verduidelik word deur 'n groter aantal werklike ongelukke en eise, en hoër werklike skikkingsbedrae as wat verwag is. Daar moet miskien herhaal word dat die inligting beskikbaar aan die einde van 'n ongelukjaar waarop die oorspronklike voorsiening vir eise ten opsigte van daardie ongelukke gebaseer is, feitlik nie bestaan nie, aangesien net 'n paar van die kleiner en eenvoudiger eise in die ongelukjaar ingedien word. Die voorsiening ten opsigte van later ongelukkjare lyk tot dusver

akkurater, maar daar moet onthou word dat die patrone van werklike betalings vir hierdie jare steeds minder ontwikkel is.

15. ADMINISTRATIEWE UITGAWES

15.1 Hierdie item sluit in sowel die MMF se eie interne uitgawes as die hanteringsgelde aan sy agente betaal, en kan soos volg ontleed word:

R miljoen

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
MMF	4	5	8	10	15	19
Agente	18	19	26	25	28	12
Totaal	22	24	34	35	43	31

15.2 Die MMF se eie uitgawes het vinnig gegroei as gevolg van die volgende:

- (a) Gedurende die tydperk is alle oop of hangende eiselêers wat deur drie agente (President, Protea en Fedgen) hanteer is, deur die MMF vir verdere aandag oorgeneem.
- (b) Oor die tydperk het die kwota eise wat deur die MMF self hanteer is, van ongeveer 10% gestyg tot ongeveer 42%.
- (c) Die MMF het sy bestuur, inspektoraat en rekenaarhardeware en -sagteware aansienlik opgegradeer.

15.3 Die relatief stadige groei in die agente se uitgawes kan deels toegeskryf word aan die afname in hulle gesamentlike kwota (sien paragraaf 15.2 (b) hierbo), en deels aan die nuwe praktyk om die hanteringsgelde in twee dele te betaal, die helfte by indiening en die helfte by afhandeling van 'n eis.

16. WANBALANS TUSSEN INKOMSTE EN UITGAWES

16.1 Wanneer totale inkomste met totale uitgawes vergelyk word, kry mens die volgende resultate:

	R miljoen					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Inkomste	457	480	526	791	1 157	1 217
- Eise betaal en uitgawes	391	511	671	727	855	1 016
=Netto kontantvloeï & waarde- vermindering	66	(31)	(145)	64	302	201
- Toename in voorsiening vir uitstaande eise	369	803	750	200	950	600
=Bedryfsverlies	303	835	895	136	648	400

16.2 Die volgende verhoudings is interessant:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
(a) Voorsiening vir uit- staande eise/ Eise betaal & uitgawes:	4,3	4,9	4,8	4,7	5,1	4,9
(b) Netto middele/ Voorsiening vir uit- staande eise:	25%	16%	8%	9%	14%	16%

Verhouding (a) toon dat die voorsiening vir uitstaande eise ongeveer vyf keer die jongste jaar se kontantuitgawes beloop. Dit beteken dat indien die MMF vanaf 'n gegewe datum geheel en al sou ophou funksioneer, hy nietemin vir nog vyf jaar of wat sal moet aanhou betalings doen teen die laaste jaarlikse skaal ten opsigte van ongelukke wat voor daardie datum plaasgevind het. Dit illustreer weer die langstertaard van "eise in die pyplyn". Verhouding (b) toon die mate waarin die voorsiening vir uitstaande eise gedek word deur bestaande bates, of die graad van solvensie van die MMF.

16.3 Dit is duidelik uit bogenoemde dat die inkomste toegewys aan die MMF totaal ontoereikend is om aan sy behoeftes te voldoen. Dit is heeltemal onmoontlik vir die MMF om op sy huidige koers voort te gaan en om 'n groeiende tekort van hierdie omvang op te loop. Drastiese stappe moet gedoen word om óf die inkomste te verhoog óf die besteding te verlaag, of 'n betekenisvolle kombinasie van die twee oplossings moet gebruik word ten einde die growwe wanbalans tussen inkomste en uitgawe te herstel. Die Regering beoog om die kombinasie in paragraaf 40 uiteengesit, te gebruik.

VOORSTELLE**HOOFSTUK IV****17. STAATSBETROKKENHEID****Verpligte versekering**

17.1 Die vraag kan wel gevra word waarom die Staat hoegenaamd betrokke moet raak by die skadevergoeding van verliese wat uit MVO's voortspruit. Verliese word gely en behoeftes ontstaan immers as gevolg van ongelukke wat op verskillende wyses, in verskillende omstandighede en op verskillende plekke gebeur. Die rede vir Staatsbetrokkenheid by MVO-skadevergoeding is die volgende:

- (a) Suid-Afrika se maatskaplikewelsynstelsel is relatief onderontwikkeld, en by gebrek aan spesiale maatreëls om die MVO-slagoffers behulpsaam te wees, sou daar vir baie van hulle nie behoorlik gesorg kon word nie.
- (b) Oor die algemeen gebeur MVO's op openbare paaie en op plekke wat dikwels deur die algemene publiek besoek word, en die ongeluk vind dikwels plaas sonder dat die slagoffer daaraan skuld het (dikwels het albei kante geen skuld nie).
- (c) MVO's gebeur op 'n geweldige skaal en maak 'n groot deel van ongelukke uit. Bloot die groot getalle wat deur (a) hierbo beïnvloed word, maak spesifieke maatreëls wenslik (kyk paragraaf 7.3).

In ooreenstemming met internasionale praktyk sal die Staat dus voortgaan met sy betrokkenheid by 'n verpligte stelsel van MVO-skadevergoeding (soos, om ander redes, by ongelukke wat in die loop van diens plaasvind).

17.2 In die meeste lande neem die staat se betrokkenheid by MVO-skadevergoeding die vorm aan van wetgewing wat vereis dat motoriste 'n versekeringspolis uitneem wat die motoris teen 'n eis van die slagoffer vrywaar. In sommige lande moet hierdie polisse gekoop word by versekeringsmaatskappye in die privaat sektor wat die risiko vir eie rekening onderskryf; in ander lande is daar 'n sentrale versekeringsmaatskappy of statutêre fonds (soos

in die RSA) in Staatsbesit wat die risiko onderskryf. In die geval van 'n sentrale versekeraar word die premies dikwels saam met die jaarlikse motorvoertuiglisensiegeld ingevorder. Sover bekend, is die RSA, Botswana en Namibië die enigste lande wat, by wyse van spreke, die premies by die brandstofverkooppunt invorder. Soos daar in paragraaf 8.2(b) gemeld is, is laasgenoemde metode om MVO-skadevergoeding te finansier uiters doeltreffend, en die Regering beoog om voort te gaan om MVO-skadevergoeding aan die gemeenskap te lewer deur 'n statutêre fonds wat uit belastinginkomste gefinansier word.

Staatswaarborg

17.3 Daar word besef dat dit polities onmoontlik vir die Regering is om voorsiening vir die betaling van eise wat voortspruit uit vorige ongelukke, te vermy, aangesien die padgebruikerspubliek reeds vir die versekeringsdekking betaal het deur 'n heffing op brandstof gekoop. En daar blyk geen rede te wees om te glo dat so 'n betaling meer doeltreffend gedoen kan word as deur die MMF nie. Dit lyk dus asof die uitreiking van 'n uitdruklike waarborg deur die Staat aan die MMF ten opsigte van eise wat uit vorige ongelukke ontstaan, nie die effektiewe aanspreeklikheid van die Staat ten opsigte van sodanige eise sou verhoog nie. Aan die ander kant sou 'n formele waarborg van die verpligtinge van die MMF die Regering se balansstaat meer betekenisvol maak en sou die herhaalde kritiek op die MMF (byvoorbeeld deur die Ouditeur-generaal) dat hy in 'n staat van insolvensie handel dryf, verwyder. Die Regering is dus van plan om die verantwoordelikheid te aanvaar om hierdie statutêre fonds in staat te stel om sy verpligtinge na te kom, en nuwe wetgewing wat uit hierdie Witskrif voortspruit, moet dit uitdruklik erken.

Verantwoordelike ministerie

17.4 Tans word die inkomste en uitgawe van die MMF ingevolge twee afsonderlike Wette bepaal. Hierdie tweeledigheid dra nie by tot goeie kommunikasie en bestuur nie, en daar word voorgestel dat sowel die inkomste as die uitgawe van die MMF in een ministerie gekoördineer en gesentraliseer word. Vir sover die MMF 'n *versekeraar* is wat uit *belastinginkomste* gefinansier word, lyk dit of die Ministerie van Finansies die geskikste is. Hierdie Ministerie administreer onder andere die Versekeringswet deur middel van die Raad

op Finansiële Dienste, wat aan die Minister van Finansies oor sowel die MMF as al die ander versekeraars verslag doen.

18. ALGEMENE OMVANG VAN SKADEVERGOEDING

Eiendomskade

18.1 In die meer ontwikkelde lande sluit verpligte MVO-versekering gewoonlik skadeloosstelling in van nie net besering of dood nie, maar ook skade aan eiendom (meestal beskadiging van die ander voertuig). Alhoewel sulke wyer dekking wenslik lyk, word dit in hierdie stadium as ontydig beskou:

- (a) Tans oorskry die MMF se uitgawes sy inkomste ver, en later in hierdie Hoofstuk word voorstelle gedoen om hierdie situasie reg te stel en om sy aanspreeklikheid vooraf te befonds. Ten einde die brandstofheffingskoerse op redelike peile te hou, is dit nodig om die bestaande voordele op verskillende wyses te beperk. Die insluiting van voordele ten opsigte van eiendomskade sou verdere besnoeiings in hierdie ander voordele noodsaak; so nie kan dit, te oordeel na die ondervinding in ander lande, maklik die besteding verdubbel.
- (b) Afgesien van finansiële oorwegings, wil die Regering hom nie meer as op 'n maatskaplik wenslike minimum vlak by statutêre versekering betrek nie.
- (c) Die hoogs ontwikkelde privaatmotorversekeringsbedryf kan die dekking op 'n mededingende grondslag bied.

18.2 Die saak kan wel heroorweeg word wanneer die MMF eers finansiëel gesond is.

Tref-en-trap-ongelukke

18.3 Die huidige wetgewing maak voorsiening vir dekking nie slegs ten opsigte van 'n ongeluk waar die eienaar of bestuurder van die ander voertuig geïdentifiseer is nie ("ID-eise"), maar ook waar hy of sy nie geïdentifiseer is nie ("T&T-eise"). In ander lande waar daar van motoriste vereis word om versekering uit te neem, skep T&T-eise en eise teen

onversekerde motoriste probleme aangesien die skuldige party se versekeraar nie geïdentifiseer kan word nie of versekering dalk nie bestaan nie. Partykeer word spesiale reëlins vir hierdie probleemgevalle getref. Soos in paragraaf 8.2(c) vermeld, kan daar inderdaad gesê word dat die brandstofheffingstelsel hierdie probleme vermy, en dit is in elk geval die Staat se bedoeling dat slagoffers van T&T-ongelukke ook vergoed moet word.

18.4 Daar is tans 'n mate van regs-, bewysregtelike- en prosedureverskille tussen ID-eise en T&T-eise wat allerhande praktiese probleme oplewer, en hoewel daar natuurlik 'n groter bewyslas ten opsigte van geldigheid in die geval van T&T-eise is, moet die verskille tot die absolute minimum beperk word sodat ID-eise en T&T-eise sover moontlik op identiese wyse verwerk kan word.

19. VERSEKERDE GEBEURTENIS

19.1 Soos in paragraaf 17.1 gemeld is, bemoei die Staat hom regstreeks met -

- (a) ongelukke wat gebeur as gevolg van die bestuur van 'n motorvoertuig; en
- (b) ongelukke wat in die loop van diens plaasvind;
maar nie
- (c) met enige ander ongelukke nie.

19.2 Goeie reg vereis dat hierdie drie terreine baie duidelik omskryf word sodat almal die bestel van elkeen verstaan. Verder moet daar geen leemte, oorvleueling, of verhaalsreg tussen die drie terreine wees nie: die huidige situasie waar die Vergoedingskommissaris 'n verhaalsreg teen die MMF het, is onlogies en moeilik om toe te pas, en as daar eers vasgestel is of die ongeluk onder (a) of (b) hierbo ressorteer, moet die verantwoordelike versekeraar eenvoudig die voordele wat ingevolge die betrokke wetgewing beskikbaar is, betaal. Dit sou ook moontlike verdubbeling van eise teëwerk. Harmonisering van die voordele onder (a) en (b), en die moontlike uitbreiding van (c), word as langtermynopsies beskou wat in die lig van toekomstige ekonomiese toestande oorweeg kan word.

19.3 Daar is ander gevalle waar "dubbele skadevergoeding" kan ontstaan:

- (a) In die geval van besering of dood kan sekere voordele uit ander openbare fondse betaalbaar word. Daar behoort beter kommunikasie tussen die administrators van sulke fondse en die MMF te wees, sodat voorgenoemde bewus kan wees van voordele wat deur die MMF in enige besondere geval betaal word en sodat betalings uit die twee bronne van maatskaplike voordele behoorlik by mekaar inpas.
- (b) Voordele kan ook kragtens die slagoffer se dienskontrak, privaat versekering, mediesehulpfonds, ens., beskikbaar word, of dit kan by wyse van gratifikasie betaal word. Daar word voorgestel dat al sodanige voordele geïgnoreer word wanneer die bedrag van die voordele betaalbaar deur die MMF bepaal word, maar daar word aanbeveel dat werkgewers en mediesehulpfondse kommunikasie met die MMF verbeter sodat onwenslike of onbedoelde dubbele skadevergoeding nie aan hulle kant voorkom nie.

Uitsluitings en beperkings

19.4 Daar is egter sekere gevalle waar dit as onbehoorlik beskou word om voordele uit die openbare fondse van die MMF te betaal, en waar spesiale beperkings of algehele uitsluitings van toepassing behoort te wees, byvoorbeeld:

- * bywoning van of deelname aan georganiseerde motorsport;
- * dronk- of roekelose bestuur;
- * ongelisensieerde bestuurder;
- * bestuur van 'n ongelisensieerde of gesteelde voertuig;
- * veroorsaking van opsetlike skade met 'n voertuig;
- * versuim om 'n veiligheidsgordel te dra;
- * versuim om die MVO by die polisie aan te meld.

20. VERSEKERDE PARTY

20.1 Soos daar in paragraaf 5.4 gemeld is, het die versekerde party volgens huidige wetgewing (d.w.s. die nalatige bestuurder) vir alle praktiese doeleindes irrelevant geword - behalwe vir sover sy getuienis help om die graad van die eiser se bydraende nalatigheid vas te stel. Daar word dus voorgestel dat die slagoffer self die versekerde party moet wees, wat 'n *direkte* eis teen die MMF het in plaas van teen die (versekerde) nalatige bestuurder. Dit verander die aard van die versekering van regs aanspreeklikheidsdekking (ten gunste van die ander motoris) tot beserings- of doodsddekking (ten gunste van die slagoffer of sy afhanklikes).

20.2 In paragraaf 30 word daar aangevoer dat die MMF se voordele op 'n skuldlose grondslag beskikbaar behoort te wees, d.w.s. sonder die toewysing van skuld aan die slagoffer en dienooreenkomstige vermindering van sy voordeel soos dit tans is. Die getuienis van die (ander) motoris word nogtans steeds vereis om te help met die ondersoek na die *geldigheid* van die eis teen die MMF, en sy voortgesette samewerking word steeds vereis, hoewel in minder besonderhede.

21. VERSEKERAAR

21.1 Soos daar in paragraaf 3.2(b) gemeld is, het die Melamet-kommissie aanbeveel dat alle MVO-eise (en nie slegs dié wat nie tref-en-trap-gevalle is nie) deur Agente hanteer word, en dat die MMF hom daartoe moet beperk om die agente se werk te kontroleer en toe te sien dat hulle die vereiste standarde handhaaf. Die Regering stem nie met hierdie siening saam nie, en wel om die volgende redes:

- (a) In beginsel is dit swak versekeringspraktyk vir die risikodraer (die MMF) om die funksie van eisskikking aan 'n ander party (die agent) te delegeer, wat geen finansiële belang by die saak het nie behalwe om die wins wat hy op administratiewe of hanteringsgeld kan maak, te maksimaliseer (kyk paragraaf 3.1(d)). Hierdie siening strook met dié van die Registrateur van Versekeringswese in paragraaf 13 van sy verslag van 12 Oktober 1994 aan die Minister van Finansies. Daar moet in gedagte gehou word dat die agente nie die voordele vir eie rekening onderskryf nie: hulle

vervul die administratiewe funksie van die ontvangs, ondersoek en skikking van eise, en die MMF betaal dan die skikkingsbedrag aan hulle terug. In effek oorhandig die MMF sy tjekboek aan die agent.

- (b) Die Regering aanvaar dat agente 'n wins wil maak deur by MMF-eisehantering betrokke te wees. Indien die MMF egter self die eise hanteer, verlaat geen sodanige wins sy fondse nie.
- (c) Die MMF het getoon dat sy eisehanteringsvermoë beter is as dié van die agente. Die volgende statistieke hou verband met nie-tref-en-trap-eise wat sedert 1.5.94 ingedien is en tot en met 31.12.95 afgehandel is:

	<u>Agente</u>	<u>MMF</u>
Aantal eise ingedien:	43 218	20 154
Aantal eise afgehandel:	9 626	5 466
% afgehandel	22,3	27,1

Dit toon dat die MMF se afhandelingspoed meer as een-vyfde vinniger as dié van die agente is. 'n Hoë afhandelingspoed kan egter dui op oppervlakkige ondersoeke, en daarom is dit ook nodig om na die gemiddelde skikkingsbedrae te kyk:

<u>Agente</u>	<u>MMF</u>
R11 905	R8 873

Aangesien die MMF se gemiddelde skikkingsbedrag minder as 75% van dié van die agente is, is dit duidelik dat die MMF op hul hoede is vir bedrieglike en oordrewe eise, en dat hulle eise waarskynlik deegliker ondersoek om so goed moontlik agter die waarheid te kom. Sodanige ondersoek kan natuurlik tydrowend en duur wees, en dus moet daar weer na die afhandelingspoed (kyk hierbo) en die gemiddelde bedrae van skikkingskoste gekyk word:

	<u>Agente</u>	<u>MMF</u>
Gemiddelde skikkingskoste		
- van eisers:	R1 410	R1 142
- van versekeraar:	R 178	R 100

Al bogemoemde dui daarop dat die MMF sy eise effektiewer en doeltreffer hanteer.

- (d) In 1992 is die hele besigheid van 'n agent gelikwideer, en die MMF moes die verdere hantering van duisende deurmekaar lêers van hangende eise oorneem. Sedertdien het vier agente met geslote portefeuljes eislêers (d.w.s. geen nuwe eise is by die bestaande voorraad hangende eise gevoeg nie) besluit om die lêers vir verdere aandag na die MMF oor te plaas, en twee agente wat steeds nuwe eise ontvang het, het dieselfde besluit geneem. Die belangrikste redes wat vir die verlies aan belangstelling aangevoer is, is dat dit ongerieflik en moeilik is om hierdie soort spesialisafdeling, wat geen verband met die agent se kernbesigheid hou nie, in stand te hou, en die risiko dat geld aan die MMF terugbetaal moet word (as sy inspektoraat sou vind dat geld wanbestee is), het te groot geword: die MMF verhaal R0,5 tot R1 miljoen per jaar op sy agente.
- (e) Die nuwe MVO-skadevergoedingstelsel wat in paragrawe 33 - 39 beoog word, is selfs minder geskik vir administrering deur agente as die huidige.

21.2 Die Regering het dus besluit dat die MMF hom met die nodige mensekrag en stelsels moet toerus om self die hele nuwe voordelebedeling te hanteer. Die wyse waarop die afloop van bestaande eise hanteer moet word, is 'n aangeleentheid waaroor die MMF en die bestaande agente moet onderhandel.

22. DIE DIREKSIE VAN DIE MMF

22.1 Die Melamet-kommissie het in 1992 aanbeveel dat die Direksie uit minstens ses persone uit die privaat sektor moet bestaan wat uitgebreide ervaring op die gebied van versekering, handel, beleggings, die reg, rekeningkunde of aktuariële wetenskap het. Die MMF-wet is gevolglik in April 1993 gewysig en Artikel 19 maak nou vir hierdie aanbeveling voorsiening. 'n Nuwe Direksie, wat bestaan uit lede van hierdie professies (een aktuaris, een prokureur, een advokaat, een ortopediese chirurg, een akademikus in bedryfswetenskap, twee geoktrooieerde rekenmeesters en twee geoktrooieerde versekeraars), is in Julie 1993 vir 'n tydperk van drie jaar aangestel. Die huidige Direksie bestaan dus uit lede wat uit spesifieke

professies of dissiplines kom. Die Direkteur-generaal: Vervoer en die Hoof Uitvoerende Beampte van die MMF dien ook in die Direksie.

22.2 Tot op hede was seksionele belange, d.w.s. belangegroepe, liggame en organisasies, in staat om - deur die Parlementêre proses - voorleggings te doen wanneer wysigings van die Wet of nuwe wetgewing oorweeg word. Daar is egter voorgestel dat seksionele belange nie net tydens die opstel van wetgewing aangehoor moet word nie, maar dat hulle ook by die bestuur van die MMF betrek moet word deur in die Direksie verteenwoordig te wees. Laat in 1995 het die Minister van Vervoer 'n uitnodiging aan die publiek gerig om voorstelle te doen oor die samestelling van die Direksie. Die reaksie was uiteenlopend: sommige respondente het gemeen dat die Direksie uit slegs professionele deskundiges moet bestaan, terwyl ander gemeen het dat 'n kombinasie van professionele deskundiges en belangegroepe wensliker is. Die belangegroepe wat genoem is, behels eisers, die regsprofessie, die mediese professie, hospitale, die Aktuariële Genootskap van Suid-Afrika, die Suid-Afrikaanse Instituut van Geoktrooieerde Rekenmeesters, die Polisie, die Instituut van MVO-assessors, die MMF se agente, die Suid-Afrikaanse Versekeringsvereniging, die algemene publiek, gegradueerdes in die geestes- en sosiale wetenskappe, verbruikersliggame, taxiverenigings, die Padkarweiersvereniging, vakbonde, huisvroubonde, die Automobiël-Assosiasie van Suid-Afrika, Disabled People South Africa, die Drive Alive-organisasie, mediesehulpverenigings, ens.

22.3 Nadat die voorstelle in voorgaande paragraaf deeglik oorweeg is, meen die Regering dat die belangrikste verantwoordelikheid van die Direksie van die MMF die professionele bestuur van die MMF is, en stem saam met die Code of Corporate Practices and Conduct wat deur die King-komitee uitgereik is dat "non-executive directors should bring an independent judgement to bear on issues of strategy, structure, performance, resources, and standards of conduct, and bear a collective responsibility to provide effective corporate governance". Die Direksie is nie 'n forum waar daar oor uiteenlopende en konflikterende spesiale belange pleidooie gelewer en oplossings daarvoor gesoek kan word nie: die Kabinet besluit oor die heffingsinkomste van die MMF, en die Parlement bepaal die voordelepeil deur middel van wetgewing. Die plig van die MMF is om daardie besluite van die Parlement uit te voer, en om die ontsaglike bedrae openbare fondse wat aan hom toevertrou word, doeltreffend te

bestuur. By die uitvoering van sy pligte mag die MMF nie afwyk van die toepaslike wetgewing of professionele standarde nie. Dit is dus van die uiterste belang dat lede van die Direksie onpartydig en effektief optree; dat hulle hul onderskeie vakkundige vaardighede tot die beraadslagings van die Direksie bydra, maar nie voorspraak doen vir die belange van dié professies of enige besondere belangegroep nie. Die huidige Wet vereis dat 'n direkteur se onafhanklikheid buite twyfel moet wees, en die Regering meen dat dit so moet bly. Die Direksie sal dus steeds uit deskundiges bestaan wat professionele en vakkundige bydraes tot sy beraadslagings kan lewer. Daar is egter besluit om die spektrum vakkundigheid te verbreed deur in die Direksie persone in te sluit wat professionele bydraes kan maak oor sake soos padveiligheid, padgebruikers, en gestremde persone.

23. HUIDIGE STELSEL ONDOELTREFFEND

23.1 Die huidige MVO-skadevergoedingstelsel eis 'n hoë prys wat tyd, moeite en koste betref. Die volgende illustreer dit:

- (a) Eise word gemiddeld 3,8 jaar na die ongeluk geskik. Party bly 10 of meer jaar uitstaande.
- (b) Die ondersoek wat nodig is om die geldigheid, meriete (graad van die slagoffer se skuld), en omvang van 'n eis vas te stel, is dikwels 'n ingewikkelde en lank uitgerekte proses wat die uiteenlopende dienste van assessors, dokters, neuroloë, ortopediese chirurge, arbeidsterapeute, aktuarisse, ingenieurs, ens. betrek, en in die geval van gedingvoering, ook prokureurs, junior advokate en senior advokate. Behalwe verslae van die polisie, ambulans, hospitaal, werkgewer, ens., word verslae van dié deskundiges ook vereis.
- (c) Die faktore wat in (a) en (b) hierbo genoem is, word in die hoë koste gemanifesteer. Daar word bereken dat die slagoffer gemiddeld minder as twee derdes ontvang van die totale bedrag wat deur die MMF met betrekking tot sy eis bestee is.

Dit word om die beurt hieronder bespreek.

24. SKIKKINGSVERTRAGINGS

Prosedures

24.1 Daar is baie faktore wat bydra tot die buitengewoon lang tydperke wat dit kos om die meeste van die eise te skik:

- (a) Die slagoffer self kan talm om 'n eis in te dien, of om 'n prokureur te raadpleeg om dit namens hom te doen.
- (b) Sommige prokureurs vertraag die dokumentering en indiening van eise (sien paragraaf 3.1(a) hierbo). Alhoewel sodanige dokumentering moeilik en tydrowend kan wees, is dit bekend dat sommige prokureurs eise eenvoudig laat ophoop en sake tot op die laaste oomblik uitstel om dan die eis in te dien net voor dit verjaar (d.w.s. drie jaar na die ongeluk in die geval van ID-eise, en twee jaar in die geval van T&T-eise).
- (c) Wanneer die dokumentasie uiteindelik ontvang word, is dit dikwels van swak gehalte: dit is onvolledig, bewyse ontbreek, of dit is selfweersprekend. Die eisehanteerder het in hierdie laat stadium - drie jaar of meer na die ongeluk, wanneer geheues al kon vervaag het, rekords vernietig kan wees, getuies kon verhuis het, motors kon verdwyn het en padkruisings en -tekens kon verander het - geen alternatief nie as om te probeer om die beskikbare bewyse bymekaar te voeg om die ongeluk te rekonstrueer. Teen daardie tyd is dié proses natuurlik baie moeiliker en meer tydrowend.
- (d) Die eisehanteerder by die MMF of 'n agent kan sake verder vertraag deur nie flink op die ingediende eis of op ander korrespondensie vanaf die eiser se prokureur te reageer nie, of deur die dokumentasie wat hyself of syself moet doen, nie so gou moontlik af te handel nie. Dit was sonder twyfel tot 1992/93 die geval, en die MMF ontvang steeds klagtes van eisers se prokureurs oor sekere agente se laksheid in hierdie opsig. As gevolg van die interne beheermaatreëls wat nou by die MMF ingestel is, is so 'n klagte egter 'n

seldsame gebeurtenis (die statistieke in paragraaf 21.1(c) toon dat die MMF eise vinniger as die agente skik), terwyl die MMF se Inspektoraat voortdurend hierdie aspek van die agente se optrede monitor en daaroor verslag doen. Vir 'n agent is daar natuurlik geen aansporing - eerder die teenoorgestelde - om die skikking van die eis opsetlik te vertraag nie.

- (e) Selfs wanneer die ondersoek voltooi is en die versekeraar in 'n posisie is om 'n skikkingsbedrag aan te bied, weier die eiser se prokureur dikwels die aanbod en eis 'n bedrag wat miskien 10 keer meer is (sien paragraaf 3.1(a)): oordrewe eise is 'n algemene verskynsel. As voorbeeld: teen die einde van April 1996 het die MMF 150 groot eise (d.w.s. eise vir R1 miljoen en meer) wat sedert 1 Mei 1994 ingedien is en waar altesaam R313,3 miljoen geëis is, vir 'n totale skikkingsbedrag van slegs R31,2 miljoen afgehandel. Hierdie eise is dus opgeblaas met 'n gemiddelde faktor van 10.
- (f) Indien daar nie in der minne geskik kan word nie, word daar met die saak hof toe gegaan. Lang hofrolle by die meeste van die Afdelings kan 'n vertraging van 'n verdere ses tot twaalf maande beteken. Volgens syfers verkry van die griffiers van die Witwatersrandse Plaaslike Afdeling en die Transvaalse Provinsiale Afdeling van die Hooggeregshof, word tussen 'n kwart en 'n derde - en soms nog meer - van die sivielehofrolle in beslag geneem deur dagvaardings wat teen die MMF of 'n agent uitgereik is. Daarenteen is gedingvoering ten opsigte van ander tipes versekering 'n werklik seldsame gebeurtenis.

Verjaring

- 24.2 Daar is gemeld dat ID-eise en T&T-eise na onderskeidelik drie en twee jaar verjaar, tensy 'n geldige eis ingedien is. In die geval van ID-eise loop verjaring nie teen 'n minderjarige nie, wat beteken dat 'n eis onbekend kan bly en selfs 24 jaar na die ongeluk ingedien kan word. (Die herversekeraars van die MMF maak al hoe ernstiger teen hierdie aspek van hul aanspreeklikheid beswaar.) Dit is duidelik in die belang

van eisers, hulle mediese verskaffers, en die MMF dat hierdie lang vertragings in skikkings drasties verkort word. Baie privaat versekeringspolisse vereis dat 'n eis so gou moontlik aangemeld word, in elk geval binne een maand nadat die versekerde gebeurtenis plaasgevind het.

24.3 Selfs indien MVO-vergoeding op 'n skuldlose grondslag betaal word (soos in paragraaf 30 voorgestel) en ondersoek na bydraende nalatigheid dus nie meer verlang word nie, is dit steeds nodig om vas te stel of die ongeluk binne die bestek val van MVO-verlies waarvoor die MMF aanspreeklik is (sien paragraaf 20.2). Daar is blykbaar geen rede - behalwe wanneer die slagoffer in 'n koma is of om 'n goeie en geldige rede onbekwaam is - waarom slagoffers nie binne drie maande na die ongeluk 'n eisvorm kan indien nie waarin sekere minimum voorgeskrewe inligting verskaf word om die eishanteerder in staat te stel -

- (a) om spoedig na die gebeurtenis die aard van die ongeluk te verifieer (of miskien te ondersoek);
- (b) om die slagoffer gerus te stel en te bevestig dat sy eis in beginsel erken is;
- (c) om die mediese rekeninge (regstreeks of andersins) te begin vereffen;
- (d) om die voordeel ten opsigte van verlies aan inkomste te begin betaal.

Terloops, so 'n vroeër kennisgewing sal die berekening van die MMF se voorsiening vir uitstaande eise aansienlik vergemaklik.

24.4 In baie gevalle sal dit in hierdie vroeë stadium natuurlik nie moontlik wees om die voordele betaalbaar deur die MMF volledig te kwantifiseer nie. Dit is ook nie die doel van hierdie voorgestelde aanvanklike eisvorm (AEV) nie. Soos later gesien sal word, word daar beoog om tot 18 maande toe te laat vir die stabilisering van die slagoffer se mediese toestand voordat die eis finaal geskik kan word. Hierdie AEV

kan as die eerste fase van die totale eis gesien word, wat van 'n moontlike tweede fase geskei word om skikking van die kleiner en minder komplekse eise te bespoedig.

24.5 Daar word voorgestel dat 'n penalisering ingestel word indien hierdie AEV nie binne drie maande na die ongeluk ingedien word nie, en dat daar geen eis mag wees (behoudens sekere uitsonderings) as die AEV nie binne 12 maande na die ongeluk ingedien word nie. Dit sal nodig wees -

- (a) om hierdie nuwe vereiste wyd bekend te maak en dit van tyd tot tyd weer te doen, sodat die publiek goed ingelig kan wees oor die noodsaaklikheid daarvan dat 'n AEV betyds ingedien moet word;
- (b) om die inligting waarvoor op die AEV gevra word, te beperk tot die absolute minimum wat nodig is om die doel te bereik;
- (c) om die vorm so eenvoudig, duidelik en gebruikersvriendelik moontlik te maak sodat - sonder benadeling van die eiser - regsadvies nie vir die invul daarvan nodig is nie; en
- (d) om die voordele, voorwaardes en prosedures - aangevul deur pamflette - te vereenvoudig en te verduidelik sodat eisers 'n duidelike begrip het van waarop hulle geregtig is en die wyse waarop dit bekom kan word.

24.6 In alle gevalle kan die verjaringstermyn drie jaar gemaak word, maar dit moet nietemin steeds 'n opskortende voorwaarde vir die betaling van voordele bly dat die AEV volledig ingevul en binne 12 maande na die ongeluk ingedien moet word. Verjaring moet ook in alle gevalle teen minderjariges loop, en ouers of voogde moet hulle verantwoordelikheid teenoor hulle kinders of pleegkinders in gedagte hou.

- 24.7 Daar word ook gemeen dat hospitale en ander mediese verskaffers met onvereffende rekeninge goed geplaas mag wees om met die invul van die AEV bystand te verleen aan MVO-pasiënte wat nie kan lees of skryf nie.

25. SWAAR BEWYSLAS

- 25.1 Hoofstuk II en paragraaf 23.1(b) het die kompleksiteit en geweldige bestek van die huidige vereistes om die geldigheid, meriete en omvang van 'n eis te bepaal, geïllustreer. Alhoewel dit alles in die huidige bedeling nodig mag wees, sou dit goed wees om hierdie vereistes te vereenvoudig en te verduidelik deur nuwe voordele, voorwaardes en prosedures op te stel. Die leweringstelsel moet meer vaartbelyn gemaak word ten einde "slagoffervriendelik" te wees, sonder om ruimte te laat vir oordrewe of vals eise, en sonder om meningsverskille en regsgedinge aan te moedig.
- 25.2 Vir hierdie doel sal die voordele duidelik uiteengesit en, waar van toepassing, gestandaardiseer word. Gedurende die eerste fase (tot 18 maande) van die eis sal dit nie nodig wees om 'n langtermynwaardering van die slagoffer se moontlike toekomstige mediese onkoste of verlies aan inkomste te doen nie - dit sal eenvoudig op 'n opgelope grondslag geskik word teen die voorgeskrewe skale sodra daar vasgestel is dat dit 'n MVO was en wat die mediese koste en verlies aan inkomste van tyd tot tyd beloop. Hierdeur kan sowat 90% en meer van die eise afgehandel word.
- 25.3 Indien die slagoffer na 18 maande steeds verlies ly - en dit sal slegs in 'n klein minderheid van eise die geval wees - sal mediese bewyse nodig wees ten einde die langtermyn- of permanente gestremdheid van die slagoffer te hanteer. Die voordele en die voorwaardes daaraan verbonde sal egter weer eens so duidelik moontlik en so objektief moontlik bepaalbaar wees.

26. HOË SKIKKINGSKOSTE

- 26.1 In paragraaf 12.1 is gemeld dat skikkingskoste tans 19,0% van betaalde eise uitmaak. Dit is die gelde wat aan professionele kundiges en ander betaal word om eise te staaf, en word gesamentlik "regskoste" genoem.

- 26.2 Die regskoste wat die MMF-wet van die MMF vereis om aan 'n eiser te betaal, is wat genoem word die eiser se "party-en-party-koste" (beide gelde en uitgawes inbegrepe). Hierdie koste word bereken ooreenkomstig die tariewe wat ingevolge die Reëls van die Hooggeregshof en van die Landdroshof bepaal en gepubliseer word. Hulle dek nie al die koste wat 'n prokureur sy kliënt mag vra nie. Hierdie ander bykomende koste, genoem "prokureur-en-kliënt-koste", waarvoor die MMF nie aanspreeklik is nie, word deur die prokureur regstreeks op die kliënt verhaal en word in effek gewoonlik deur die prokureur afgetrek van die skadevergoeding wat die MMF aan die kliënt betaal het. Hierdie bykomende koste vir die eiser word nie in die MMF se rekeninge weerspieël nie.
- 26.3 Paragraaf 24.1(f) het van oorvol hofrolle weens betwiste MMF-eise melding gemaak. Die syfers gemeld in paragrafe 26.1 en 26.2 weerspieël nie die koste vir die gewone belastingbetaler verbonde aan die instandhouding van hofrolle vir hierdie doel en op hierdie skaal nie, en ook nie die ongerief en koste wat dit vir die ander siviele gedingvoerders veroorsaak nie.
- 26.4 Laat in 1994 het die MMF 'n Afdeling Regskoste ingestel met die funksie om regskosterekeninge te audit. Teen die einde van April 1996 het hierdie Afdeling 3 218 rekeninge ten bedrae van R19,4 miljoen getakseer, maar wat na taksasie vir R14,8 miljoen geskik is - 'n besparing van byna 24%. Alhoewel hierdie Afdeling meer as vir homself betaal, is die net meer as R1 miljoen per jaar wat dit kos om hierdie Afdeling in stand te hou, nog 'n "regskoste" wat op die MMF se boeke onder algemene administratiewe uitgawes verskyn.
- 26.5 Die hele stelsel van MVO-vergoeding is nie net legalisties nie, maar word bedryf in 'n omgewing wat in uiterste mate tot gedingvoering lei. Die Regering is vasbeslote om die behoefte aan gedingvoering tot 'n absolute minimum te verminder ten einde die voordele aan MVO-slagoffers te maksimaliseer en sodat die belastinginkomste wat aan die MMF toevertrou word, vir die doel gebruik word waarvoor dit bestem was.

27. ONDERLIGGENDE FILOSOFIE

Behoeftte aan beperking

27.1 Die totaal van die finansiële resultate vir die afgelope ses boekjare is die volgende:

	<u>R miljoen</u>
Inkomste oor tydperk	4 628
Uitgawes oor tydperk	7 845

Inkomste het dus slegs 59% van die uitgawes gedek, d.w.s. die brandstofheffingkoers per liter moes sowat twee-derdes hoër gewees het. Die verhoging in die voorsiening vir uitstaande eise soos aan die einde van die 1995-boekjaar sluit regstellings vir vorige onder- en oorskattings in (sien paragraaf 14.4), en weerspieël dus nie die spesifieke ondervinding in daardie jaar nie. In 'n poging om 'n maatstaf vir die spesifieke ondervinding vir die 1995-boekjaar te kry, is die uitgawes getoon in die tabel in paragraaf 10 hierbo, soos volg uitgestryk:

	R miljoen						
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal
Werklike	761	1 314	1 422	927	1 805	1 616	7 845
Uitgestrykte	761	924	1 123	1 365	1 658	2 014	7 846

Só gesien, het die inkomste van R1 217 miljoen vir die 1995-boekjaar 60% van die uitgestrykte uitgawes vir daardie jaar gedek, wat sterk ooreenkom met die totale vir die sesjaartydperk hierbo genoem.

27.2 Daar kan dus redelikerwys gesê word dat die heffingskoers op petrol vanaf 1 Mei 1995 van 9c/l tot 15c/l verhoog moes gewees het, en daarna met sowat 15% per jaar (afhangende van die groei in die volume brandstof verkoop en die koers van eise-inflasie) verhoog moet word ten einde verdere bedryfsverliese te vermy. Dit sal die opgehoopde verlies van R4 183 miljoen soos op 30 April 1995 steeds onbefonds laat.

Dit lyk duidelik dat hierdie handelswyse nie uitvoerbaar is nie. Die enigste alternatief is om die voordele wat uit die brandstofheffing gefinansier moet word, te beperk.

- 27.3 Daar moet op gelet word dat die voordele wat tans van die MMF beskikbaar is, uiters ruim is: behalwe die perk van R25 000 op eise wat passasiers teen hulle eie bestuurders het, is eise vir verliese ten opsigte van inkomste, onderhoud, en mediese uitgawes onbeperk (nog 'n aspek waarteen die MMF se herverskeraars al hoe meer beswaar maak). Daarbenewens betaal die MMF nie-ekonomiese of "algemene" skadevergoeding, d.w.s. ten opsigte van pyn en lyding, verlies van lewensgenietinge, ens. En in die veronderstelling dat die gemiddelde motoris 20 000 km per jaar aflê in 'n voertuig wat 10 liter petrol per 100 km verbruik, beloop die gemiddelde "premie" wat vir hierdie dekking betaal word, R180 per jaar. In teenstelling hiermee is die huidige jaarlikse premie vir 'n stadsmotoris in byvoorbeeld die staat Victoria, Australië, A\$286 of meer as R700, al is Victoria se sterftesyfer van 1,07 per 100 miljoen kilometer ongeveer een tiende van Suid-Afrika s'n. Daarbenewens is die voordele wat daar betaal word, onderworpe aan vele drempels en plafonne, wat dit nog moeiliker maak om te verduidelik waarom ons premie 'n kwart van hulle s'n is.

Ander belangrike oorwegings

- 27.4 Die Regering wil 'n stelsel hê wat nie net ekonomies lewensvatbaar, stabiel en oor die lang termyn volhoubaar is nie, maar wat ook -
- (a) die beskikbare middele in die eerste plek na dié wat ernstiger beseer is en na die armer deel van die bevolking kanaliseer;
 - (b) die spesiale perk verwyder wat tans van toepassing is op die eis wat 'n passasier teen sy of haar eie bestuurder het;
 - (c) die vermindering in die voordeel as gevolg van die toedeling van die slagoffer se eie bydraende nalatigheid uit die weg ruim, d.w.s. die voordele moet op 'n skuldlose grondslag beskikbaar wees;

- (d) die regs- en ander skikkingskoste tot 'n volstreekte minimum verminder; en
- (e) die skikkingsprosedure versnel en vergemaklik.

Hierdie oorwegings word vervolgens bespreek.

28. ERNSTIG BESEERDES EN ARMER SLAGOFFERS

28.1 Daar is in paragraaf 27.2 aangevoer dat dit onvermydelik is om boperke te stel; dit kan egter selektief ingestel word ten einde die impak te verminder op dié lede van die samelewing wat groter behoeftes het. Daar word dus in paragraaf 33 voorgestel dat die akute mediese behandeling van slagoffers onmiddellik na die ongeluk nie aan enige perk onderworpe moet wees nie, en dat 'n ruim toelae beskikbaar moet bly vir voortgesette, langtermyn mediese en verwante uitgawes daarna (sien paragraaf 34). Insgelyks, alhoewel dit nodig is om 'n boperk op die voordeel ten opsigte van verlies aan inkomste of onderhoud te plaas, bied die benadering in paragrawe 35, 36 en 37 vir die vervanging van sodanige verlies tot by die eerste R2 500 per maand volle dekking aan die oorgrote meerderheid van die bevolking (sien paragraaf 35.2).

28.2 Dit word in die beste belang van die publiek geag om die skadevergoeding vir *werklike finansiële verlies* soos mediese onkoste en verlies aan inkomste te maksimaliseer soos in die voorgaande paragraaf, en om skadevergoeding vir *nie-finansiële "verlies"*, soos pyn en lyding, d.w.s. sogenaamde algemene skade, te staak. Die Regering wil ook die beperkings op sekere passasierseise en die toewysing van skuld soos genoem in paragraaf 27.4(b) en (c), verwyder. Hierdie laaste twee voorstelle verhoog natuurlik die koste van voordele. Indien die stelsel voortgaan om skadevergoeding vir algemene skade te bied, sou dit lei tot óf 'n brandstofheffingskoers wat wesenlik hoër is as wat andersins nodig sou wees, óf tot verdere en redelik drastiese perke wat op mediese uitgawes en inkomstevervanging ingestel sou word, en sou die voorgestelde verslapping ten opsigte van passasierseise en van die toewysing van skuld in gevaar gestel word. Daar is natuurlik meer as een

manier om die spreekwoordelike koek te verdeel en die beskikbare middele te kanaliseer; maar, in die lig van beperkte heffingsinkomste gebaseer op redelike heffingskoerse, vind enige uitbreiding van een voordeel noodwendig ten koste van 'n ander plaas. Soos uit paragraaf 40.1 sal blyk, absorbeer algemene skade tans sowat 25% van die voordele-uitgawes, en die Regering meen dat hierdie beduidende bedrag meer doeltreffend op ander maniere tot voordeel van die gemeenskap aangewend kan word.

- 28.3 Soos in paragraaf 28.1 hierbo genoem, sal die voorgestelde beperkings op vergoeding vir inkomsteverlies toereikende voordele aan minstens 72% van die bevolking voorsien (sien paragraaf 35.2). Dié lede van die samelewing wat byvoorbeeld inkomstevervanging bo die voorgestelde perk van R2 500 per maand wil beveilig, is in 'n posisie om dit deur middel van vrywillige, bykomende privaat versekering te doen - ten minste om hulle eie verlies te dek.
- 28.4 Indien die gemeenregtelike reg om die oormaatverlies bo die perk van die "skuldige" party in 'n voertuigongeluk te eis, behoue bly, sal die omstandighede wat oorspronklik aanleiding gegee het tot die instelling van verpligte derdepartyversekering terugkeer. In die eerste plek kan 'n "skuldige" party uit die lae- of middelinkomstegroep heeltemal behoeftig gelaat word deur 'n groot oorskot-eis van iemand uit die hoëinkomstegroep, en in die tweede plek, kan so 'n oorskot-eis dalk nooit betaal word nie omdat die "skuldige" party nie die nodige middele het om dit te doen nie. Hierdie oorweging is van besondere belang vir die land se enorme vervoerbedryf (sien paragraaf 29.1). Dit kan dus wenslik lyk dat daar geen gemeenregtelike verhaalsreg moet wees vir verliese wat die voordele wat deur die MMF betaal word, te bowe gaan nie, soos in die geval van die Wet op Vergoeding vir Beroepsbeserings en -siektes 130 van 1993.
- 28.5 Die gedagte dat daar geen gemeenregtelike verhaalsreg behoort te wees nie, mag nie noodwendig so radikaal wees as wat dit by die eerste blik mag lyk nie, en is om die volgende redes ook nie noodwendig ten nadele van die breë publiek nie:

- (a) Daar is reeds, in die huidige stelsel, geen verhaalsreg teen die skuldige party persoonlik nie aangesien hy of sy ten volle deur die MMF verseker is (met uitsondering van die beperkte passasierseise).
- (b) Daar kan aangevoer word dat dit maatskaplik meer wenslik is, en meer voordelig vir die armer gedeelte van die bevolking, dat hierdie slagoffers verseker moet wees van *gewaarborgde voordele, betaalbaar op 'n skuldlose grondslag*, wat hulle vir alle of byna alle verlies wat hulle gely het, vergoed. Die reg om die dader te dagvaar, waarborg nie genoegdoening nie, en waar die slagoffer genoegdoening kan bekom, kan die dader behoeftig en afhanklik van onvoldoende maatskaplike voordele gelaat word. Die meer welgestelde gedeelte van die bevolking kan hulle voordele aanvul deur middel van vrywillige privaat versekering teen hulle eie verlies. Die privaatversekeringsbedryf sal sonder twyfel van die geleentheid gebruik maak om polisse te ontwerp en te bemark wat gepaste beserings- en doodsdekking vir landburgers sowel as toeriste voorsien.
- (c) Indien 'n lid van die publiek nalaat om sulke bo-dekking te verkry en verlies ly vanweë 'n padongeluk, sal hy of sy die enigste een wees wat gevolglike verliese ly.

Indien die gemeenregtelike verhaalsreg teen die dader vir verlies groter as die MMF-voordeel egter behoue bly, volg dit dat die padgebruiker nie net bykomende privaat *beseringsversekering* moet aankoop om sy of haar eie verlies te dek nie, maar ook bykomende privaat *regsaanspreeklikheidsversekering* om homself of haarself te vrywaar teen sulke eise van slagoffers: die reg om te dagvaar (as slagoffer) bring mee die risiko om gedagvaar te word (as dader). Hierdie laasgenoemde versekering sou baie duur wees aangesien die privaat versekeraar die moontlikheid sou voorsien dat die polishouer aanspreeklik kan word vir eise van R10 miljoen en meer as hy of sy verlies sou veroorsaak aan 'n persoon wat 'n hoë inkomste verdien (inwoner of

toeris). Hierdie versekering sal onwaarskynlik vir onbeperkte bedrae beskikbaar wees, sodat die padgebruiker steeds op risiko sal wees bokant 'n sekere bedrag. Die versekering is ook nie algemeen beskikbaar nie, en die vervoerbedryf sou weer eens die probleme in die gesig staar wat paragraaf 29 hieronder probeer oplos.

- 28.6 Soos uit die voorafgaande afgelei kan word, skep die vraag of die slagoffer sy of haar gemeenregtelike reg moet behou om die oorskot-skade bo die perk te verhaal op die bestuurder wat vir die verlies te blameer is, 'n uiters moeilike dilemma vir die Regering, en die Regering wil nie 'n voorkeur hieroor uitspreek sonder 'n behoorlike ope debat en insette van die breë publiek nie.

29. PASSASIERSEISE

- 29.1 Vanweë finansiële beperkings is die eis wat 'n passasier as gevolg van die nalatigheid van sy eie bestuurder teen die MMF kan instel, tans tot R25 000 beperk. Vir enige verlies wat daardie bedrag te bowe gaan, stel die passasier ingevolge die gemene reg 'n aksie teen die eienaar of bestuurder in. Vir sommige sektore van die vervoerbedryf is dit baie moeilik om privaat versekering teen sodanige eise te bekom: beskikbaarheid wissel, en dit is baie duur. 'n Groot eis kan bowendien 'n onversekerde vervoersaak ruïneer. Indien 'n tweede voertuig betrokke is, het die slagoffer 'n onbeperkte eis teen die MMF. Dit is 'n anomalie. Dit is eweneens 'n anomalie dat 'n voertuig wat buite beheer geraak het, meebring dat 'n passasier 'n beperkte eis het terwyl die voetgangerslagoffer 'n onbeperkte eis het. Daar word voorgestel dat hierdie onderskeid verval, en dat passasiers vir dieselfde beperkte voordele kwalifiseer as enige ander slagoffer van 'n MVO - ongeag of 'n ander voertuig betrokke was of nie, en of reisgeld betaal is of nie, en ongeag enige ander onderskeid.

30. SKULDLOSE VOORDELE

- 30.1 Die Regering glo dat die RSA, in ooreenstemming met 'n aantal ander lande, ook na 'n skuldlose MVO-vergoedingstelsel moet beweeg, d.w.s. dat slagoffers vir die beperkte

voordele moet kwalifiseer ongeag wie die skuld dra of die graad van die skuld. Die redes vir hierdie voorstel word hieronder in hooftrekke beskryf:

- (a) 'n Aansienlike aantal MVO-slagoffers word onvoldoende vergoed (of glad nie) vanweë hulle onvermoë om skuld aan die kant van die vermeende dader te bewys. Ongeag die meriete van die slagoffer se saak, bly die feit dat hy of sy 'n finansiële verlies gely het (mediese onkoste en verlies aan inkomste) wat hom of haar in armoede kan dompel. Die doel van 'n openbare skadevergoedingstelsel is in die eerste plek om in sulke behoeftes te voorsien, en nie om die persentasie skuld van die dader vas te stel ten einde die voordeel betaalbaar te kwantifiseer nie.
- (b) Trouens, selfs as die slagoffer 100% onskuldig is, kan die afwesigheid van stawende getuienis of die onwilligheid van 'n getuie om te getuig, veroorsaak dat die slagoffer 'n groot gedeelte van sy of haar eis (of alles) verbeur.
- (c) Die bepaling van skuld vereis die rekonstruksie van die ongeluk. Daar moet vertrou word op die wisselende en soms twyfelagtige waarnemingsvermoë en geheue van die betrokke persone en omstanders, wat gevra word om uitvoerig te getuig oor 'n gebeurtenis van 'n paar sekondes lank wat miskien jare gelede gebeur het. Die persone betrokke neig om hulle optrede in die gunstigste lig te plaas. In die hof kan die onbekende en ontsenuende atmosfeer en die strafheid van kruisondervraging die vermoë om akkuraat oor die gebeure verslag te doen, benadeel, wat weer kan veroorsaak dat die getuienis onoortuigend en selfs onbetroubaar bevind kan word. Selfs as die feite van die botsing op betroubare wyse gerekonstrueer kan word, is die standaard wat toegepas word om nalatigheid en die toewysing van skuld te bepaal, onnoukeurig. Die afleidings wat gemaak word, is maar te dikwels bloot kunsmatig en spekulatief.

- (d) Die gebruik van skuld as 'n metode om aanspreeklikheid te bepaal, veronderstel dat 'n dader ruim geleentheid gehad het om die meriete van die onderskeie handelswyses wat vir hom of haar oop was, te oorweeg. Hierdie veronderstelling mag billik en doeltreffend wees vir ander deliktuele eise, maar in die geval van MVO's wat in 'n breukdeel van 'n sekonde plaasvind, is dit totaal onrealisties.
- (e) In ieder geval is skuld nie die enigste oorsaak van ongelukke nie: verkeersdigtheid, padoppervlak, weerstoestande, meganiese defekte, onvoldoende padverkeerstekens en dies meer speel alles 'n rol.
- (f) Die nodigheid om skuld te bewys, kan baie duur wees in terme van tyd, moeite en onkoste.
- (g) As mediese behandeling op 'n skuldlose grondslag beskikbaar gestel word, sal dit die lewering van traumabehandeling dramaties verbeter, aangesien die trauma-eenhede by privaat hospitale verseker sou wees van betaling van hulle rekeninge volgens 'n sekere skaal as daar eers vasgestel is dat die pasiënt in 'n MVO betrokke was.
- (h) Die instelling van skuldlose aanspreeklikheid ten opsigte van MVO-skadevergoeding sal nie 'n radikale afwyking van die beginsels van bestaande Suid-Afrikaanse reg wees nie: bestaande voorbeelde van skuldlose aanspreeklikheid kan gevind word in die aanspreeklikheid van 'n werkgewer vir die onregmatige optrede van sy werknemer; van 'n eienaar vir skade veroorsaak deur sy diere; van 'n prinsipaal vir die onregmatige daad van sy agent; van die media vir laster; van die voorsieners van elektrisiteit, lugreise, atoomenergie, ens.

30.2 Dit is opmerklik dat voordele of skadevergoeding betaal op 'n skuldlose grondslag internasionaal byna altyd aan voorafbepaalde statutêre maksima of boperke onderworpe is.

30.3 Daar kan gesê word dat skuldlose voordele vals eise aanmoedig. Die indien van vals eise moet om hierdie rede 'n statutêre oortreding gemaak word.

31. MINIMALISERING VAN REGSKOSTE

- 31.1 Die groot gedeelte van die MMF se uitgawes wat aan regskoste betaal word, is 'n verkwisting (sien paragraaf 26 hierbo). Die stelsel kan dit net eenvoudig nie bekostig nie, en dit is die Regering se voorneme om die voordele en die voorwaardes en prosedures wat daarop betrekking het, op so 'n wyse te struktureer dat dit in alle gevalle, met 'n paar moontlike uitsonderings, gedingvoering en selfs regsadvies onnodig sal maak. Dit moet nie vertolk word as sou die Regering teen regsadvies of die regsprofessie gekant wees nie, maar bloot dat hierdie maatskaplike wetgewing nader aan die bevoorreedes vir wie dit bestem is, gebring word, en dat die belastingbetaler beter waarde vir geld ontvang deur middel van hoër voordele as wat andersins bekostigbaar sou wees.

32. TAC IN VICTORIA, AUSTRALIË

- 32.1 Die voorgestelde nuwe voordele, en die voorwaardes daaraan verbonde, word in die volgende paragrawe bespreek. Die Regering erken met dank die aansienlike tyd en moeite wat die beamptes van die Transport Accident Commission (TAC) in Victoria, Australië, bestee het aan die verduideliking van sy geskiedenis en van die maatreëls wat getref is om sy finansiële toestand te verbeter. In die laat 1980's was die TAC in feitlik dieselfde posisie as wat die MMF tans is, naamlik om 'n hoë ongeluksyfer en 'n groot tekort te hanteer. Sedertdien was die kombinasie van padveiligheids- en rehabilitasiemaatreëls en die herstrukturering van sy voordele en voorwaardes (veral die instelling van drempels en boperke) 'n groot sukses, en ons moet dit probeer navolg vir sover ons andersoortige omstandighede dit toelaat: Victoria se padongeluksyfer is nou van die laagste in die wêreld, en die TAC se verpligtinge is ten volle befonds. Soos gemeld in paragraaf 7.5, meen die Regering dat die MMF op soortgelyke wyse in staat gestel moet word om in padveiligheidsmaatreëls te "belê", en die formulering van die voorstelle hieronder toon vele ooreenkomste met Victoria se huidige MVO-skadevergoedingstelsel (soos met ons eie skadevergoedingstelsel vir werknemers).

33. MEDIESE KOSTE

33.1 Daar word voorgestel dat *mediese koste in die eng sin*, d.w.s. hospitalisasie, mediese konsultasies, voorgeskrewe medisyne, chirurgie en terapie, terugbetaal word -

- * teen die maksimum van die skaal van voordele toegepas deur die Vergoedingskommissaris (alle skadevergoeding en voordele moet in Suid-Afrikaanse rand berekenbaar en betaalbaar wees);
- * in die mate dat hierdie uitgawes in die RSA aangegaan word; en
- * sonder 'n totale perk tydens die eerste 18 maande na die ongeluk; maar
- * slegs nadat 'n drempel van (sê maar) R100 bereik is, ten einde die administrasie van 'n baie groot aantal eise vir werklik kleiner beserings te vermy.

34. PERMANENTE-ONGESKIKTHEIDSVORDEEL

34.1 Na die aanvanklike tydperk van 18 maande sal die meeste slagoffers se mediese toestand waarskynlik gestabiliseer het, wat beteken dat 'n ingeligte mediese mening gevorm kan word oor die graad van permanente ongeskiktheid en derhalwe die waarskynlike toekomstige behoeftes ten opsigte van huis- en motoraanpassings, 'n oppasser, proteses, voortgesette terapie, en moontlike toekomstige chirurgie. Omstandighede kan hier baie varieer, en die MMF moet na goeddunke besluit of hy moet onderneem om sodanige toekomstige redelike onkoste terug te betaal wanneer en indien dit aangegaan word (bv. 'n moontlike heupvervanging na 10 jaar), en of die eis geskik moet word deur middel van 'n kontant-enkelbedrag wat die huidige waarde van toekomstige, redelike mediese en verwante onkoste (bv. in die geval van 'n parapleeg) verteenwoordig. In albei gevalle sal die voordeel aan 'n maksimum onderworpe wees, soos volg bereken:

$$\% \text{ Permanente Ongeskiktheid} \times [\text{R}1\,000\,000 - (\text{R}10\,000 \times \text{ouderdom ten tyde van ongeluk})]$$

- waar die "% Permanente Ongeskiktheid" volgens die "Guides to the Evaluation of Permanent Impairment", gepubliseer deur die American Medical Association, of die

riglyne van die Vergoedingskommissaris, of op 'n ander soortgelyke wyse bepaal word; en waar die uitdrukking tussen vierkantige hakies onderworpe is aan 'n maksimum van R800 000 vir ouderdomme onder 20 en 'n minimum van R200 000 vir ouderdomme bo 80.

- 34.2 Die monetêre syfers hierbo is bepaal op grond van die ervaring van die MMF, en sal na raming die redelike onkoste dek wat waarskynlik deur 'n ernstig beseerde aangegaan sal word, sonder om so ver te gaan as bioniese arms, stemgeaktiveerde ligskakelaars, rekenaars, 'n tweede en derde oppasser, verhitte swembaddens, ens. Daar moet ook in gedagte gehou word dat opvolg mediese aandag teen gesubsidieerde tariewe in provinsiale hospitale beskikbaar is.

35. VERLIES VAN VERDIENSTE

- 35.1 Daar word voorgestel dat slegs tot R2 500 bruto maandelikse verdienste in aanmerking geneem word vir doeleindes van die berekening van hierdie voordeel, en ten einde te verhoed dat hierdie voordeel werkloosheidsversekering word, moet die slagoffer in staat wees om sy verlies onder hierdie hoof te bewys deur middel van 'n geldige betaalstrokie en sy belastingaanslag of vorm IRP5 vir die mees onlangse fiskale jaar, waar beskikbaar. Kleiner korttermynse sal verhoed word deur 'n drempel van 30 dae na die datum van die ongeluk te stel ten opsigte waarvan geen voordeel betaal sal word nie (tydens so 'n tydperk sal baie werkende persone in elk geval siekteverlofvoordele geniet). Die voordeel is in die eerste plek vir 'n maksimum van 18 maande betaalbaar.

- 35.2 Die monetêre bedrag van R2 500 p.m. moet gesien word in die lig van die statistieke verkry van die Sentrale Statistiekdiens en die Raad op Geesteswetenskaplike Navorsing, waarvolgens ten minste 85% van die ekonomies aktiewe bevolking in 1991 minder as R30 000 p.j. verdien het, en sowat 72% van huishoudings (wat meer as een broodwinner mag insluit) in 1994 minder as daardie syfer verdien het. In die lig van die uiters skewe verdeling van eise in paragraaf 11.2 hierbo geïllustreer, is dit

duidelik dat die perk van R2 500 p.m. die oorgrote meerderheid van die bevolking ten volle sal vergoed.

36. PERMANENTE VERLIES VAN VERDIENSTE OF VERDIENVERMOË

- 36.1 Sodra die slagoffer se mediese toestand gestabiliseer het, of in ieder geval 18 maande na die ongeluk, sal die slagoffer vir hierdie voordeel in aanmerking kom. Die persentasie permanente ongeskiktheid sal weer bepaal word soos in paragraaf 34.1 hierbo uiteengesit, en, mits dit ten minste (sê maar) 10% is, sal die % Permanente Ongeskiktheid vermenigvuldig word met die werklike verdienste voor die ongeluk of met die verwagte verdienste indien daar geen werklike verdienste was nie, welke verdienste aan 'n maksimum van R2 500 per maand onderworpe is. Die MMF kan hierdie voordeel na goeddunke betaal óf deur middel van maandelikse paaieimente tot op 'n ouderdom van 65, óf deur middel van 'n enkelbedrag bereken volgens 'n tydelike-annuïteitstabel gespesifiseer in die Wet.

37. VERLIES VAN ONDERHOUD

- 37.1 In die geval van die dood van 'n broodwinner sal sy afhanklikes (soos omskryf) gesamentlik kwalifiseer vir 'n totale maandelikse voordeel van R1 875 of 75% van die oorledene se voorongeluksverdiensle, wat ook al die kleinste is. In die normale verloop van sake sal die totale maandelikse voordeel aan die langselewende gade betaal word totdat die gade die ouderdom van 65 bereik of totdat die oorledene die ouderdom van 65 sou bereik het, wat ook al eerste gebeur; of - na goeddunke van die MMF - kan die gade 'n enkelbedrag ontvang, bereken volgens 'n tydelike-gesamentlike-annuïteitstabel gespesifiseer in die Wet. Waar daar kinders is maar geen langselewende gade nie, of waar die MMF rede het om te glo dat die langselewende gade die onderhoud van die kinders sal verwaarloos, kan die maandelikse voordeel aan die aangestelde voog of die Meester van die Hooggeregshof betaal word.

38. BEGRAFNISKOSTE

- 38.1 Daar word voorgestel dat 'n vaste voordeel van R3 000 vir hierdie doel betaal word.

39. AANPASSING VIR INFLASIE

- 39.1 Al die monetêre bedrae gemeld in die voorgaande ses paragrawe is vasgestel op vlakke wat vroeg in 1996 as gepas gereken is. Dié bedrae kan wel volgens inflasie en die finansies van die MMF aangepas word wanneer die nuwe voordele werklik van krag word, en jaarliks daarna.

40. FINANSIËLE UITWERKING

- 40.1 Daar is volgens sekere veronderstellings beraam dat die beperkings en verslappings wat hierbo voorgestel is, die volgende benaderde uitwerking op die finansies van die MMF sal hê:

	% Besparings op huidige vlak <u>van uitgawes</u>	% Byvoeging tot huidige vlak <u>van uitgawes</u>
Betaling van Mediese Koste teen skaal van Vergoedings- kommissaris	3,6	
Boperk op permanente- ongeskiktheidsvoordeel.....	2,8	
Boperk op verlies-van- verdiens-te-voordeel.....	19,1	
Afskaffing van skadevergoeding vir Algemene Skade	25,0	
Besparings op skikkingskoste	<u>20,0</u>	
Totaal	70,5	
Om bogenoemde skuldlose voordele te maak		25,0
Verwydering van onderskeid van passasiersreise		<u>4,0</u>
		<u>Totaal 29,0</u>
Netto Besparing	<u>41,5</u>	

Daar word dus beraam dat die voorgestelde voordele 'n netto besparing van 41,5% tot gevolg sal hê ten spyte van die aansienlike verbeterings in sekere opsigte.

- 40.2 Sodra die nuwe voordele van toepassing word, sal hierdie netto vermindering in die eise van die MMF gemanifesteer word in 'n *stadiger toename* in die voorsiening vir uitstaande eise. Trouens, omdat eise in die toekoms vinniger geskik sal word, sal die voorsiening vir uitstaande eise afneem (ten koste van die kontantvloei) vir sowat vier jaar vanaf die inwerkingtredingsdatum, voordat dit weer sal styg. Eise wat voor die inwerkingtredingsdatum ontstaan, sal natuurlik vir 'n aantal jare volgens die huidige voordeleskaal hul verloop hê.
- 40.3 Die tabelle aan die einde van hierdie hoofstuk toon dat, met sekere veronderstellings, die tekort teen die einde van die boekjaar 2006/7 net ten volle befonds sal wees. Die benadering was om te veronderstel dat die nuwe bedeling van toepassing sal wees op ongelukke wat op of na 1.5.97 plaasvind, en om vas te stel watter heffingskoerse nodig sal wees om binne 'n dekade of wat 'n ten volle befondsde posisie te bereik. In die veronderstellings dat die petrolheffingskoerse wat vanaf 1.5.96 beskikbaar is, 12c/l sal wees (met 'n eweredige aanpassing in die heffing op diesel), en in die verdere veronderstellings hieronder aangedui, toon die berekeninge dat *dit nodig sal wees om vanaf 1.5.97 die heffingskoerse met 8,8% p.j. te verhoog*.

Die ander veronderstellings is:

*	Inflasie van individuele eisbedrae	12,5% p.j.
*	Toename in aantal ongelukke	6,0% p.j.
*	Onkoste-inflasie	12,5% p.j.
*	Toename in volume brandstof verkoop	4,0% p.j.
*	Beleggingsopbrengs	15,0% p.j.
*	Skikkingspatroon:	

Jare na ongeluk:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Huidige voordele:	0%	4%	14%	24%	25%	13%	7%	4%	4%	5%
Nuwe voordele:	25%	50%	25%							

- 40.4 Daar moet op gelet word dat beleggingsinkomste 'n wesenlike rol in die befondsing van die tekort speel. Die voorsienings vir uitstaande eise word teen hulle verdiskonteerde waardes getoon, nie die nominale bedrae uitbetaalbaar oor toekomstige jare wat vroeër in hierdie dokument gebruik is nie. Indien hierdie voorsienings deur inkomstelewerende bates befonds en gerugsteun word, is dit heeltemal toelaatbaar - en inderdaad korrek - om hierdie toekomstige betalings tot 'n huidige waarde te verdiskonteer.
- 40.5 Daar moet besef word dat dit onwaarskynlik is dat die veronderstellings presies met die werklike toekomstige ondervinding oor die volgende dekade sal ooreenkom; nuwe berekeninge sal van jaar tot jaar gemaak word. Dis besonder moeilik om toekomstige gebeure te beraam wanneer menslike gedrag 'n rol speel.
- 40.6 Die volgende tabel vergelyk die heffingskoerse soos vir die voorgestelde nuwe voordele geprojekteer, met dié wat nodig sal wees indien die MMF se verpligtinge teen ongeveer dieselfde datum ten volle befonds sou wees maar sonder verandering van die huidige voordelestruktuur (d.w.s. sonder enige boperking, passasierseise wat beperk bly, en toewysing van skuld wat steeds toegepas word).

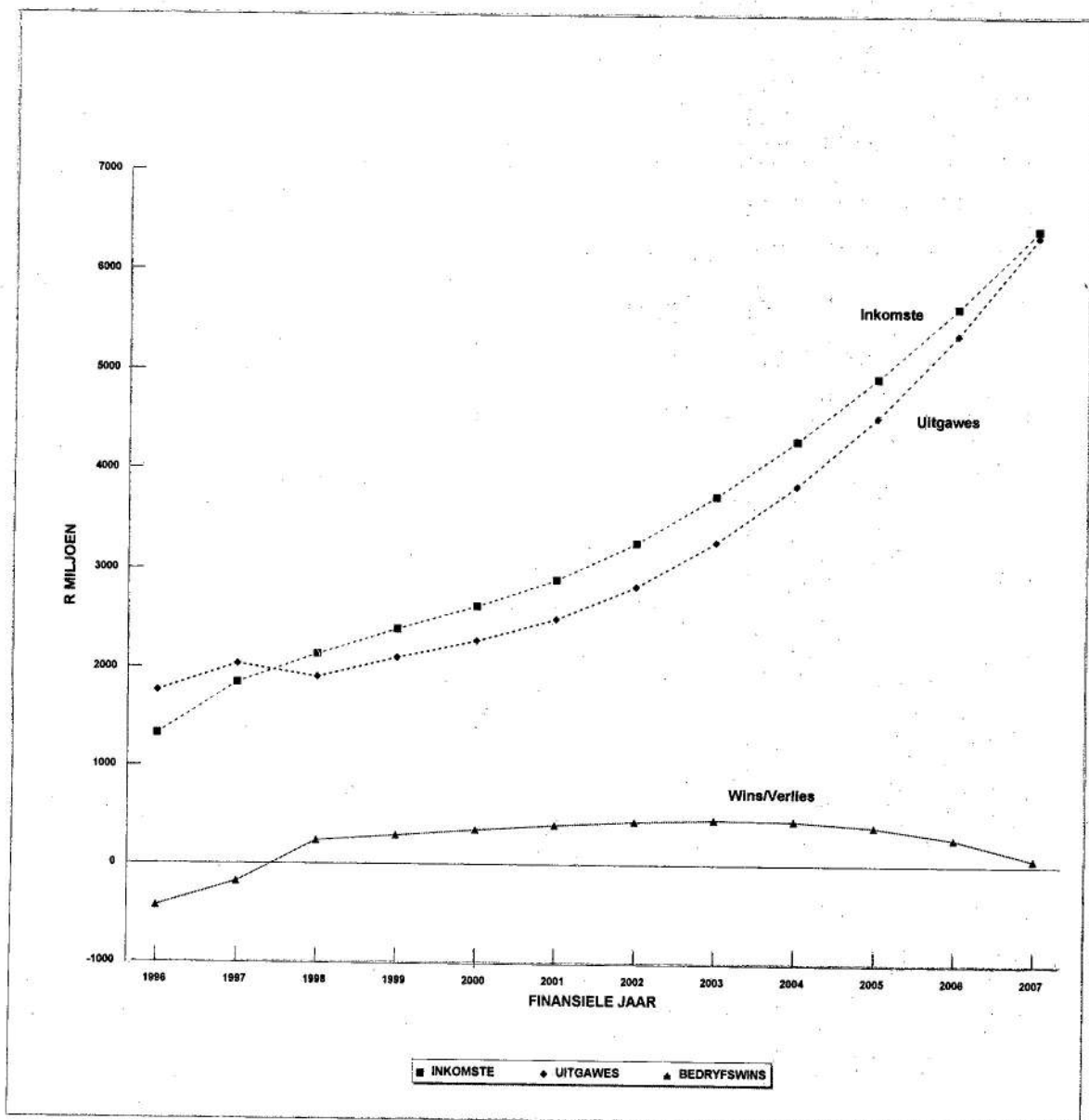
Geprojekteerde petrolheffingskoerse (c/l)

<u>Jaar</u>	<u>vir nuwe voordele</u>	<u>vir huidige voordele</u>
1996/7	12,0	12,0
1997/8	13,1	13,7
1998/9	14,3	15,7
1999/0	15,5	17,9
2000/1	16,9	20,5
2001/2	18,4	23,4
2002/3	20,0	26,7
2003/4	21,7	30,5
2004/5	23,6	34,9
2005/6	25,7	39,9
2006/7	28,0	45,6

GEPROJekteERDE INKOMSTESTATE: 1.5.1995 - 30.4.2007

(R miljoen)

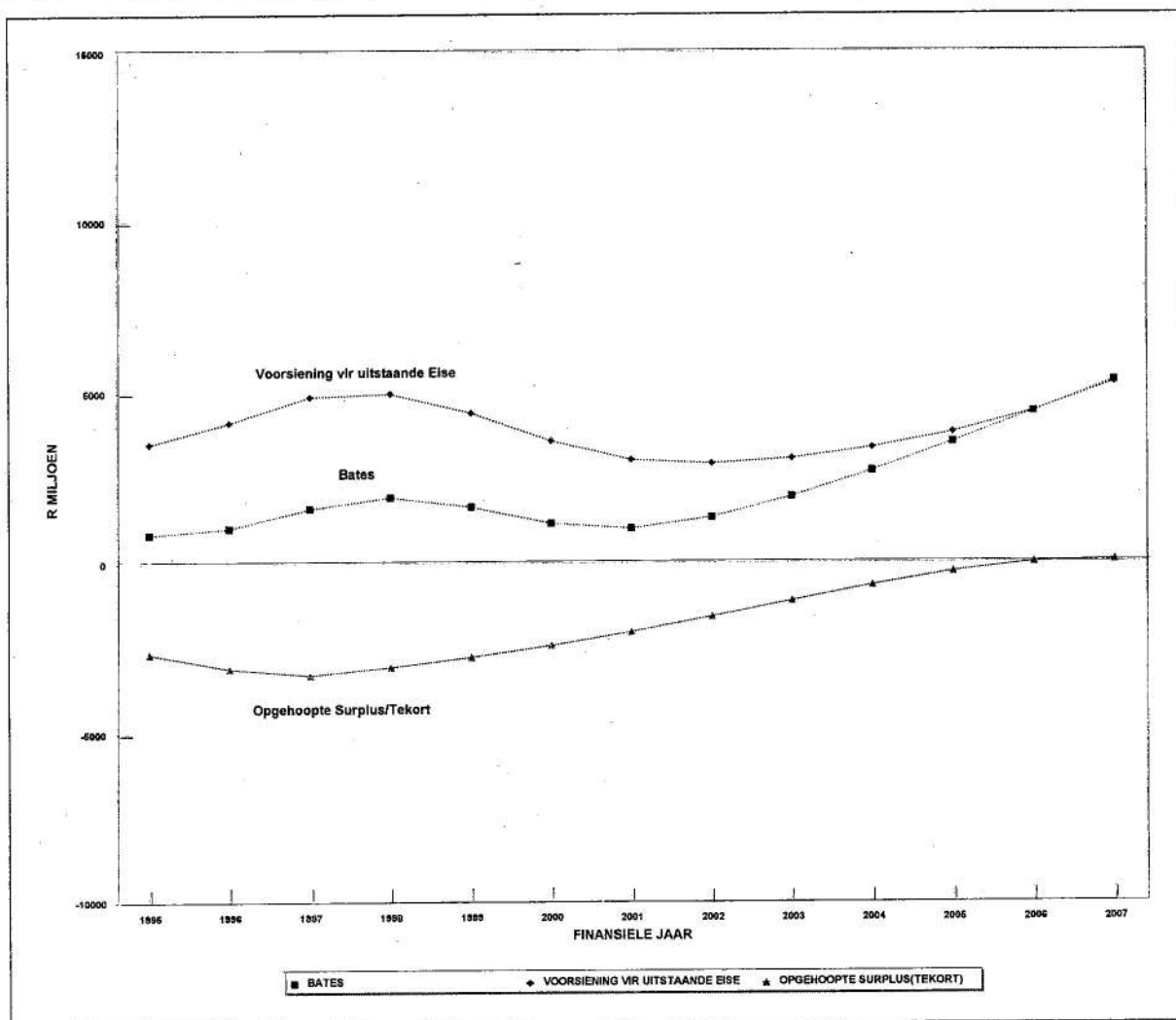
Finansiële Jaar Eindigende 30 Apr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Heffingsinkomste	1200	1664	1889	2138	2419	2737	3097	3504	3965	4487	5077	5744
Beleggingsinkomste	131	184	246	250	197	152	164	229	323	434	553	679
Totale Inkomste	1331	1848	2135	2388	2615	2889	3261	3733	4288	4920	5630	6423
Eise Betaal	1108	1236	1757	2605	3040	2968	2854	3041	3432	3977	4615	5363
Administratiewe Uitgawes	40	45	51	57	64	72	81	91	103	115	130	146
Toename in Eisevoorsiening	618	754	97	(562)	(833)	(547)	(112)	143	306	436	613	849
Totale Uitgawes	1765	2035	1905	2100	2271	2492	2824	3275	3841	4528	5357	6358
Bedryfswins (Verlies)	(434)	(187)	230	288	344	396	437	458	447	392	272	65
Petrolheffing c/l	9,0	12,0	13,1	14,3	15,5	16,9	18,4	20,0	21,7	23,6	25,7	28,0



GEPROJekteERDE BALANSSTATE: 30.4.1995 - 30.4.2007

(R miljoen)

Datum 30 April:	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Bates	850	1034	1601	1928	1653	1164	1013	1339	1940	2693	3521	4406	5320
Voorsiening vir Uitstaande Eise	3500	4118	4872	4969	4407	3573	3026	2914	3057	3363	3799	4412	5261
Opgehoopte Surplus (Tekort)	(2,650)	(3,084)	(3,271)	(3,041)	(2,753)	(2,409)	(2,013)	(1,575)	(1,118)	(670)	(279)	(6)	59
Petrol Heffing c/l		9,0	12,0	13,1	14,3	15,5	16,9	18,4	20,0	21,7	23,6	25,7	28,0



OPSOMMING VAN VOORSTELLE**HOOFSTUK V**

Die volgende som die hoofinhoud op van die belangriker voorstelle hierin maak:

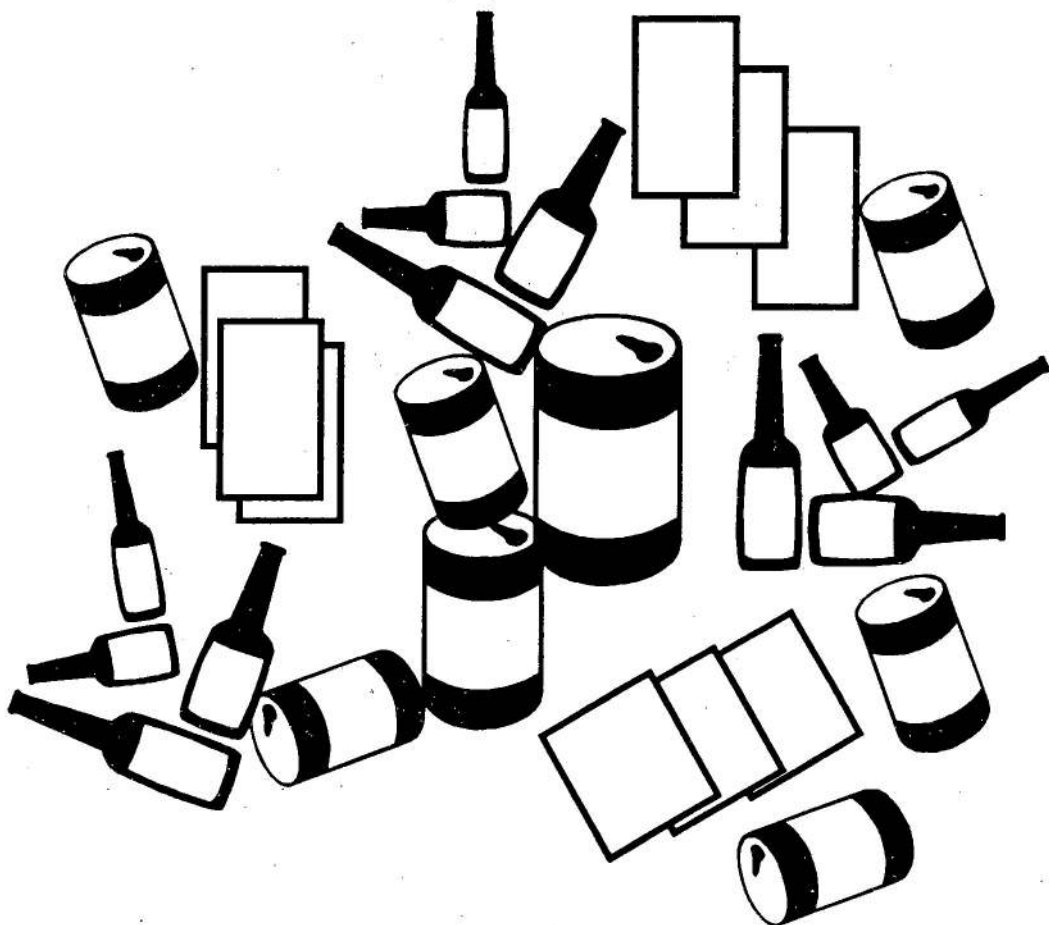
1. Die Staat sal voortgaan om sekere voordele aan slagoffers van MVO's te voorsien deur 'n statutêre fonds, die MMF (wat die Padongelukfonds (POF) genoem gaan word), wat deur middel van brandstofheffings befonds word wat geneem word uit die algemene belasting op brandstof (paragraaf 17.2).
2. Die Direksie van die POF sal steeds bestaan uit professionele deskundiges, maar sal 'n wyer veld van kundigheid betrek (paragraaf 22.3).
3. Die POF sal die bevoegdheid verleen word om padveiligheidsmaatreëls en rehabilitasiesentrums te befonds (paragrafe 7.5 en 7.6).
4. Die agentestelsel vir lopende eise moet uitgefaseer word en alle eise wat vanaf 1.5.97 ontstaan, sal deur die POF hanteer word (paragraaf 21.2).
5. Die verjaringstermyn sal in alle gevalle drie jaar wees (hetsy dit 'n tref-en-trap-eis is, al dan nie, en ongeag die ouderdom van die beseerde of afgestorwe party), en die aanvanklike eisvorm (AEV) moet binne drie maande vanaf die ongeluk ingedien word, by gebrek waarvan 'n penalisering van toepassing sal wees. Daar sal geen eis wees indien die AEV nie binne 12 maande na die ongeluk ingedien is nie. 'n Uitsondering sal gemaak word vir laat indiening om grondige redes (paragrafe 24.5 en 24.6).
6. Aanvanklike akute mediese behandeling sonder 'n totale perk sal in Suid-Afrika beskikbaar wees vir die eerste 18 maande na die ongeluk, met terugbetaling wat plaasvind teen die skaal gebruik deur die Vergoedingskommissaris (paragraaf 33).

7. 'n Permanente-ongeskiktheidsvoordeel sal redelike voortgesette mediese en verwante koste na die 18 maande dek, óf deur middel van 'n onderneming óf in 'n enkelbedrag, onderworpe aan 'n maksimum bereken met inagneming van die ernstigheidsgraad van die ongeskiktheid en die ouderdom van die beseerde party (paragraaf 34).
8. Daar sal ten opsigte van die verlies van verdienste gedurende die eerste 18 maande na die ongeluk skadevergoeding betaal word tot 'n maksimum van R2 500 per maand. daarna sal daar ten opsigte van die permanente verlies van verdienste of verdienvermoë tot op vermelde perk skadevergoeding betaal word, met inagneming van die ernstigheidsgraad van die ongeskiktheid (paragrafe 35 en 36).
9. Daar sal ten opsigte van verlies van onderhoud skadevergoeding betaal word tot 'n maksimum van R1 875 per maand (paragraaf 37).
10. 'n Vaste begrafnisvoordeel van R3 000 sal beskikbaar wees (paragraaf 38).
11. Daar sal nie ten opsigte van algemene skade skadevergoeding betaal word nie (paragraaf 28.2).
12. Alle voordele sal beskikbaar wees op 'n skuldlose grondslag (paragraaf 30).
13. Geen onderskeid sal gemaak word tussen passasierseise en enige ander eis nie (paragraaf 29).
14. Dit bly 'n onopgeloste aangeleentheid, deurspek met probleme, of die slagoffer se gemeenregtelike reg om 'n geding teen die skuldige bestuurder in te stel ten opsigte van die oorskot-verlies bo die perk, behoue moet bly of by wet afgeskaf moet word. Die Regering kyk na die algemene publiek vir leiding in hierdie verband (paragrafe 28.4, 28.5, en 28.6).
15. Die versekerde party word verander van die dader na die slagoffer (paragraaf 20.1).

16. Die eiseprocedure moet so gebruikersvriendelik moontlik gemaak word, sonder om te lei tot oordrewe of vals eise (paragraaf 25.1).
17. Die POF se totale verpligtinge, insluitende die voorsiening vir uitstaande eise, moet oor 'n dekade of wat befonds word. Beginnende by 'n basiskoers van 12c/l op petrol vanaf 1.5.96, toon huidige ramings dat die brandstofheffingskoerse met 8,8% p.j. vanaf 1.5.97 (paragraaf 40) verhoog moet word (paragraaf 40).
18. Wetgewing sal ingedien word om bogenoemde van toepassing te maak op alle ongelukke wat vanaf 1.5.97 plaasvind.

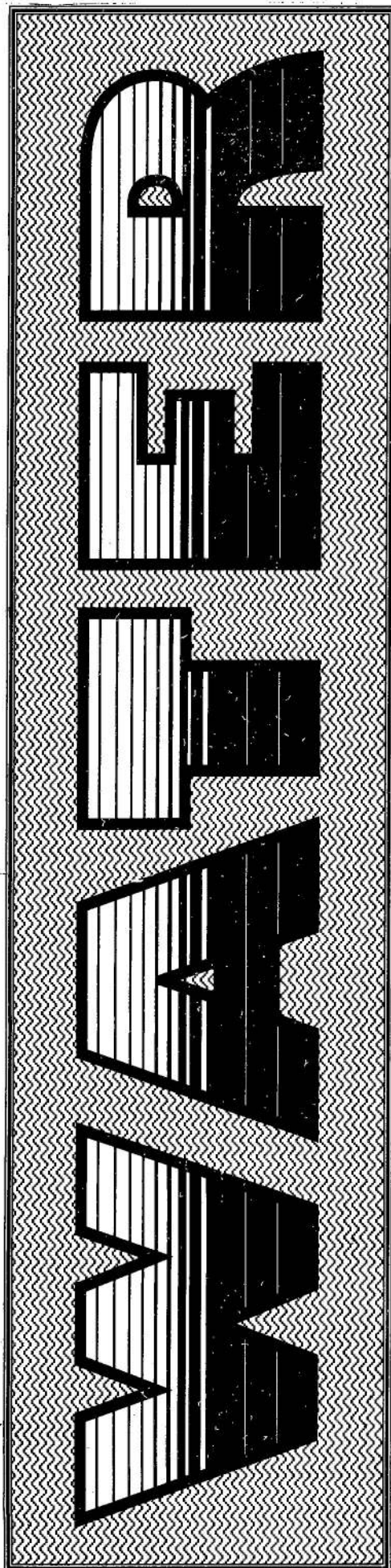


RECYCLE HERGEBRUIK



Department of Environment Affairs
Departement van Omgewingsake





**DON'T
WASTE
IT!**

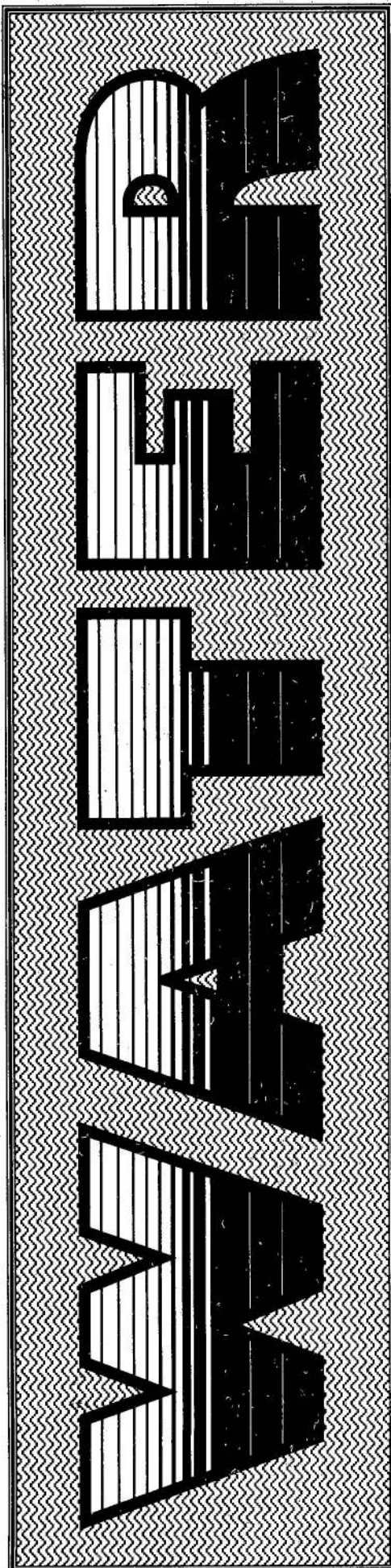




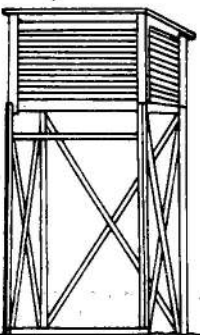
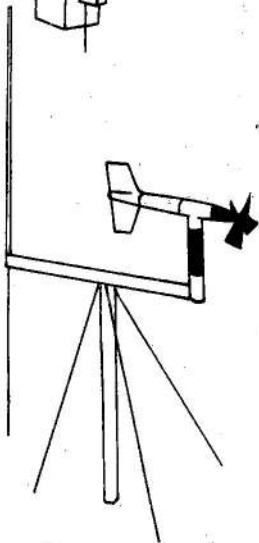
WERK

SPAARSAAM

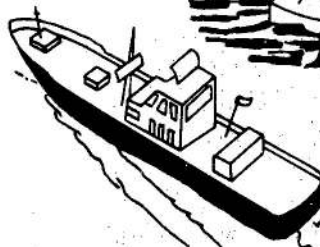
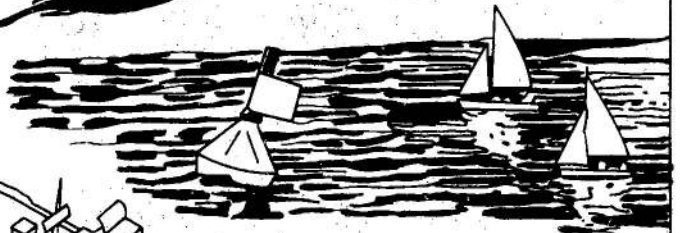
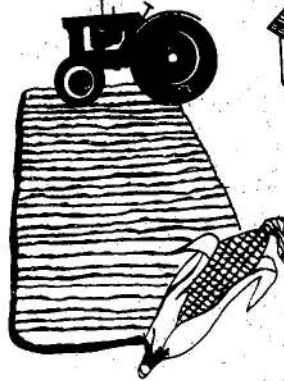
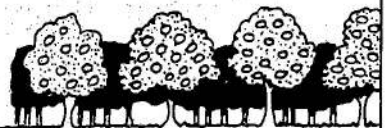
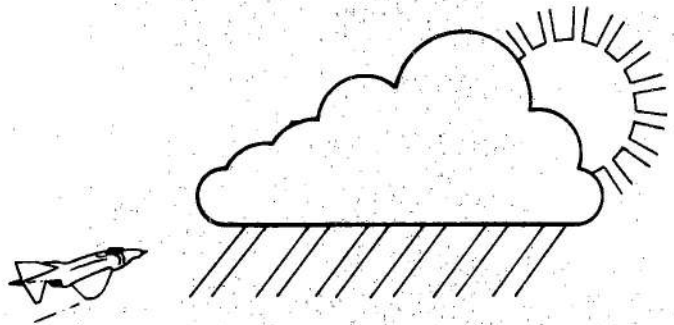
DAARMEE !



SA WEATHER BUREAU SA WEERBURO



**W
E
A
T
H
E
R
·
S
E
R
V
I
C
E
S
·
W
E
E
R
D
I
E
N
S
T
E**



INHOUD*No.**Page
No. Gazette
No.***ALGEMENE KENNISGEWING****Vervoer, Departement van***Algemene Kennisgewing*

705	Konsepwitskrif oor die Multilaterale Motorvoertuigongelukkefonds.....	1	17253
-----	---	---	-------
