



A régi áron utazhatunk



„Oly távol vagy tőlem, és mégis közel...” (Fotó: Nagy László)

■ SZDSZ és Fidesz: békés válás ■ Buszvárókat kaptunk Csapó Balázstól

Ezután következtek a jóval rázósebb kérdések, s ezekre lényegesen több időt fordítottak a képviselők. A helyi adókról (idegenforgalmi, vállalkozók kommunális adója és a helyi iparüzési adó) hosszú vita, majd szavazás következett. A közgyűlés nem tudott dönteni, az előterjesztett javaslatok nem kapták meg a kétharmados többséget.

A Délmagyarországban is „felkonferált” helyi tömegközlekedés 1993. évi menetdíjának megállapítása következett. Hasonlóképpen hosszú vita, majd az SZKV és a Tisza Volán igazgatóihoz intézett kérdések következtek, egy-két dologban meg is egyeztek, például abban, hogy legyen kombinált napjegy 80 forint-

A városatyák a napirend előtti előadás és bejelentés után személyi kérdésekkel foglalkoztak, melynek során kinevezték a Makkosházi Általános Iskola igazgatóját, Bujdosó János biológia-testnevelés szakos tanár személyében. A dorozsmai Petőfi Sándor Művelődési Ház igazgatójává Ocskó Margitot nevezték ki, míg a Pedellus Szolgálat vezetőjének személyéről nem döntöttek, hanem új pályázat kiírásában egyeztek meg.

tért, de amikor újfent a voksolásra került a sor, akkor az adóügyben előállt helyzet alakult ki. Ezek szerint minden maradt a régi, kivéve természetesen az ÁFA által növekedett jegyárakat, amiről nem a közgyűlés dönt. Ezek szerint az elkövetkezőkben a régi áron utazunk a városi tömegközlekedésben és a bérletek ára sem változik.

A közlekedési vitának volt egy rokonszenves epizódja is, jelesül, hogy amikor néhány képviselő a várakozóhelyek kiépíttetésére tett megjegyzést, dr. Csapó Balázs képviselő a város számára három autóbuszvárót kínált fel – ingyen. A közgyűlés köszönettel vette tudomásul a bejelentést.

Miután az elnöklő dr. Lippai

Pál ebédszünetet rendelt el, az eddigi liberális frakció sajtótájékoztatót hívott össze és ezen ismertette a szétválás lényegét. Jenei Ferenc (SZDSZ) elmondta, hogy a szerda esti közös határozat nem jelenti az eszméleti különbségeket és továbbra is együtt politizálnak majd a fideszesekkel. Ezt erősítette meg Náfrádi Zoltán, a Fidesz új frakcióvezetője is, aki kijelentette, hogy a közelgő választások is közrejátszottak ebben a döntésben, s az együttműködés mellett nem lehet külön véleményt is formálniuk egyes kérdésekben. Nagy Sándor, az SZDSZ szegedi szervezetének elnöke történelmi visszatekintést adott a két párt helyi együttműködéséről és reményét fejezte ki a további együttműködést illetően.

A délutáni folytatásban megvitatták és módosították a közgyűlés idei első félévi munkatervét, a kárpótlási jegyek fizetőszerzőként való felhasználását, s döntöttek arról is, hogy a városi műjegy-pályát nem adják 2043-ig bérbe, mint ahogyan az az előterjesztésben szerepelt, hanem: támogatták azt az indítványt, hogy a műjegy-pályát és bővítési területét bérlet formájában hasznosítsák. Magyarul: ismét pályáztatják. Támogatták a Szegedi Térinformatikai Rendszer létrehozását és az országos pályázaton való részvételét, elfogadták a Szegedi Szabadtéri Játékok nézőterének rekonstrukciójára kiírt pályázat eddigi menetéről szóló információt, s támogatták a Városi Oktatási Érdekegyeztető Tanács megalakulását.

Kisimre Ferenc

Rendszám-rend

Néhány éve még könnyű dolga volt annak, aki használt autót keresett a piacon: messziről látta, hány éves a járgány. A rendszám-tábla betűjele árulkodott. Azután jött az új jelzés, amiben azt dicsérték a szakértők, hogy az avatatlan szemlélő nem tud meg belőle semmit. Se lakóhelyet, se az autó korát. Magánügyünk, hogy melyik városban, megyében lakunk.

A gépkocsitolvajok azonban az elmúlt két évben kétszámjegyűre csökkentették az új rendszám fabatkát sem ér – könnyen hamisítható a három szám három betű kombinációját. Nosza cseréljük le ezt is! – mondják ma már a szakemberek. Igen ám, de időközben a kötelező műszaki vizsgák során az autópark felére már ezt a rendszámot csavarozták föl – több mint kétezer forintért darabonként. Elborul a polgár feje, s szétszél, amint azt hallja, hogy nemsokára az újat még újabbra szeretnék cserélni, pontosabban cseréltetni az ő kontójára.

Emlékszem, annak idején magam is olvastam, hazai szakértőink hány nyugati országba látogattak tanulmányozni a rendszámokat. Csak ennyi telt tőlük ezek után? Most ugyanis egyes szakértők azt javasolják, hogy a rendszámokról vágják le a H betűt, s annak a helyén jelöljék valamilyen módon, hogy a rendszámot melyik megyében adták ki. Mondjuk úgy, hogy sorszámozza a megyéket. De mi lesz, ha néhány év múlva maga az elavult megye-rendszer is összeomlik? Akkor újra vágunk és ragasztunk egyet a rendszámokhoz?

Akadnak, akik elkerülhetetlennek vélik, hogy vadonatúj rendszámokat adjanak ki. A rendőrség már csak azért is ódzkodik ettől, mert a költségek igencsak magasra rúgnának. Természetesen ezt is az autósoknak kellene megfizetniük, véletlenül se azoknak, akik több évi tanulmányozás után kiadták a mostani rendszámokat. Az szinte már biztos, hogy a forgalmi engedélyeket lecserélik korszerűbbre: nehezen másolható és bonyolultan hamisítható okmányokra.

Rendszám ügyben úgy tűnik, egyelőre nem lesz rend nálunk. Talán fontolóra kellene venni, hogy leállítsák az új táblák kiadását – mondogatják néhányan. Sokan megspórolhatnák az átmeneti megoldás költségeit. Különben, ha túl sokat cserélgetjük autóinkon a rendszámot, előbb-utóbb nyelvészünk kerülnek bajba: elvégre hogyan nevezhetnénk rendszámunkat azt, amit egyáltalán nem a rend, hanem az összevisszaság ural?

Dr. Csapó Balázs

■ A tegnap este véget ért képviselő-testületi ülés után Jenei Ferenc, az SZDSZ frakcióvezetője (aki egyeztetett állásfoglalását a Fideszszel) kijelentette:

– Mindenki számára köz tudott, hogy a kormány a személyi jövedelem adó visszatérítését a költségvetésben 30 százalékra csökkentette. Így a szegedi költségvetés a tavalyihoz mérten 666 millióval csökkent. A fentiek miatt a város rákényszerül arra, hogy a helyi adóknak változást eszközöljön. Ez valamiféle városi jövedelem kiegészítés. De követnie kell az áfa-rendeletet is, például a tömegközlekedés díjaiban. Ezeket a rendeleteket az MDF-többségű parlament hozza meg, s a városoknak ehhez kell idomulniuk, a szegedi közgyűlésben a helyi MDF-frakció azonban konzekvensen megátolja meghozatalukat. Ezen a közgyűlésen is, mind a helyi adókról, mind a tömegközlekedés díjainak megállapítását illető javaslatot

Mit mondanak a frakcióvezetők?

az MDF megvétőzte. A KDNP nem, egy kivételével az előterjesztésre voksoltak. Ezáltal veszélybe kerül a város működése, arról nem beszélve, hogy így a két közlekedési vállalat támogatására 160 millióval többet kell költeni a költségvetésből... Az MDF a közgyűlésen mindig azt hangoztatja, hogy a városért politizál. Ez a politika, amit most folytat, nem a városért, hanem a város ellen irányul.

Koha Róbert, az MDF frakcióvezetője:

– A közlekedési viteldíjak emeléséhez, mint ahogyan annak idején a távfűtési díjak emeléséhez sem járultunk hozzá, azért, mert akkor és most is azt kértük: tegyenek le

elénk egy részletes költség-elemzést, ami alapján mi el tudjuk dönteni, hogy indokolt-e az emelés vagy sem. Ha látjuk volna a 91-92. év költség-elemzését, akkor elkerülhetett volna az, hogy tett valamit a vállalat annak érdekében, hogy csökkentse a költségeket, vagy nem tett. Miután ezt nem tudjuk, úgy véltük: megalapozott döntést sem hozhatunk. A helyi adórendelet pedig nem volt kidolgozva, teljesen kidolgozatlanul került elénk. És az nem előterjesztés, ahol olyasmiről szerepel, hogy „feltehetőleg nem jelent újabb terheket az adózók számára”. Ilyen nincs! Az van, hogy kimondjuk: nem jelent újabb terheket az adófizetőknek, ezért és ezért.

De maga az eljárás is törvényt sértő, mert csak akkor lehet adórendeletet módosítani év közben, s ez akkor van, ha az nem jelent további terheket az adófizetők számára. Nincs a döntésünk mögött politikai dolog. Azt viszont elmondtam a közgyűlésen is, hogy rendkívül népszerű azt a populáris demagógiát hangoztatni, hogy: a város azért kényszerül ilyen javaslatokra, mert az a csúnya kormány így rendelkezik... Ne feledjük el, hogy az elmúlt két és fél év során a 3130 önkormányzatnak „túl lett finanszírozva”. Ez tény és való. Az év végén az önkormányzatoknak 120 milliárd forint tartós leköltésű betétállományuk volt. Az biztos, hogy meg kell húzni a nadrágszíjat s tudomásul kell venni, hogy az idén is válság-költségvetés lesz ebben az országban és megtenni a maximumot, amit megtehetünk.

K. F.

■ Folytatódik a Bús kontra Molnár per

Meghallgatások után - tanúk fellelépése előtt

Kártérítést követel a Bús és fia Kft., ötvenmillió forinttal perli Molnár Sándort – írtuk szeptember 29-én, majd november 4-én. Tegnap harmadik alkalommal tárgyalta az ügyet a bíróság, s ezúttal – a személyes meghallgatás keretében – a felperes képviselője tett fel kérdéseket Molnár Sándornak.

két olajszerződést ugyanazzal a céggel kötött, az első, a Molnár és Társaira vonatkozott, még Búsékkal egy Andrej Gruszák nevű úrral, a január eleji Hanti Oilossal kapcsolatban azonban nem tudja megnevezni a személyt. Külső szemlélő számára úgy tűnik, egyelőre nem sikerült tisztázni, hogy a

január 12-14 között Fényeslitkőre érkező olaj Molnár címkéje a Molnár és Társai Kft.-t jelenti, vagy Molnár Sándort, s így a Hanti Oilt. A felperes becsatolt két, a Hanti Oil orosz partnerének vezérgazdái aláírásával érkezett, Molnár Sándornak szóló levelet, amelyek tartal-

mát úgy értelmezi, hogy a januári 25 ezer tonna olaj címzettje a Molnár és Társai Kft. Ezzel szemben az alperes jogi képviselője kérte azt a faxot is, amelyre az első levél válaszul érkezett, miután annak – Molnár Sándor által vitatott – tartalma ilyen előzményre enged következtetni. A másik, áprilisban kelt, ugyancsak becsatolt levél nem jutott el az alpereshez.

A per sok közül talán egyik sarkköve, hogy az első Hanti – akkor még Invest – cégbejegyzési kérelmét Bús úr kinek a felhatalmazásával vonta vissza; hogyan kapcsolódik ez ah-

vetkezetek, az üzletrészi tőke 10 százalékáig részjegyet jutattak, ennek a tagokénti átlagos értéke 20 ezer 900 forint volt. A vagyonnevelés során, több mint 1,1 millióan jutottak átlagosan 216 ezer forint vagyonrészhez: az aktív tagok 348 ezer, míg a volt tagok és örökösök 101 ezer forint értékben személyenként.

Kárpótlásra tavaly 1,9 millió hektár földet különítettek el. 814 ezer hektárt a tagoknak és alkalmazottaknak, további 2 millió hektárt pedig a részarány-tulajdonosoknak különítették el. Az árverések lebonyolítása után még 764 ezer hektár marad a szövetkezeti földből, amihez a tagok juthatnak hozzá.

hoz, hogy az orosz partner nem tette le a szükséges ötven ezer dollár vagyoni hozzájárulást plussz a hatezer dollárt az üzletrészt; kinek a hibájából nem talált fogadóképes társaságot a szerződéskötés ügyében érkező orosz fél; a helyzetet menteni akaró második Hanti gyors tető alá hozása volt-e az egyetlen megoldás; egy ügyvezető alapíthat-e konkurenciát jelentő társaságot?

Kérdés bőven maradt a következő, egész naposra tervezett március közepi tárgyalási fordulóra is, amely azonban így sem lesz elegendő az összes tanú – szembesíttéssel is tartított – meghallgatására. Hosszú folytatása számíthatunk.

Kovács András

■ Az első percekben némi bizonytalanság támadt, miután kiderült, hogy egy potenciális tanú férje is ott üldögél a – háromtagú – hallgatóság sorai-ban, végül azonban nem tessékelték ki. A szűk félórás intermezzo után kezdődött az érdemi tárgyalás, azaz hangzottak el az első kérdések: „Miért alakította meg Molnár Sándor a Hanti Oilt és hogyan lett ott ügyvezető a Molnár és Társai Kft. tagjainak tudta nélkül? Mikor és hogyan tájékoztatta erről a kft.-t? Mikor kötött szerződést? Melyik magyar cég rendelte meg az olajat? Hová szállította? Ki kötötte a per szempontjából nagyon fontos 312 ezer tonnás szerződést január 10-én, ha a Hanti Oil alapításának dátuma január 13.?”

A kérdésre adott válaszok szerint a felperes üzleti érdekből alapította meg a Hanti Oil-

t, s erről csak később, februárban tájékoztatta a Molnár és Társai Kft.-t. A szerződés január 8 és 15 között kötött, az orosz fél itt tartózkodása alatt. További vitás pontok: egy – megközelítőleg – 10-i szerződésre miként érkezhet már 12-én olaj, egy február 18-i dátumozású kiviteli engedély alapján hogyan lehet olajat szállítani január első felében? A helyzetet csak bonyolítja, hogy ez a februári engedély január 1. és május 1. közötti időtartamra vonatkozott.

Kérdésekre válaszolva Molnár Sándor elmondta, hogy a