



Αθήνα 4 Οκτωβρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: « Στον «αέρα» η προμήθεια των 250 ηλεκτρικών λεωφορείων»

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα, η προθεσμία υπογραφής της σύμβασης για τα 250 ηλεκτρικά λεωφορεία αυτονομίας τουλάχιστον 180 χιλιομέτρων και για τους 7 ταχυφορτιστές, συνολικού προϋπολογισμού 155 εκατ. ευρώ, έχει παρέλθει άπρακτη από τις 20 Σεπτεμβρίου και βάσει των όρων του διαγωνισμού, φαίνεται ότι δεν υπάρχει πλέον ανάδοχος. Η κατασκευάστρια εταιρεία, Yutong Bus co. ltd., συνεργάζεται με την Damco Energy, και, όπως γνωρίζετε, η συγκεκριμένη επιλογή έχει περάσει από 40 κύματα μέχρι να προκριθεί τον Νοέμβριο 2022 και να κηρυχθεί προσωρινός ανάδοχος τον Φεβρουάριο 2023. Προεκλογικά, η πρόταση σύμβασης απορρίφθηκε από το Ελεγκτικό Συνέδριο με την αιτιολογία ότι δεν προβλέπεται συμμετοχή κατασκευάστριας από την Κίνα σε ευρωπαϊκό διαγωνισμό αλλά τον Ιούλιο, η ένσταση έγινε δεκτή και η κυβέρνηση ανακοίνωσε, ότι μεταξύ Φεβρουαρίου και Απριλίου 2024 τα 250 ηλεκτρικά λεωφορεία θα είναι στην Ελλάδα.

Ωστόσο, αν και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και η αρμόδια υφυπουργός Μεταφορών έχουν ανακοινώσει ότι «δρομολογούμε την προμήθεια των πρώτων 250 νέων “πράσινων” λεωφορείων στις αρχές του 2024, ενώ ξεκινούμε τους επόμενους μήνες και τις διαδικασίες για τη δεύτερη φάση του διαγωνισμού προμήθειας επιπλέον 650 λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, κυρίως ηλεκτρικών, αργής και ταχείας φόρτισης», μέχρι σήμερα δεν έχει ανέβει στο ΚΗΜΔΗΣ η υπογεγραμμένη σύμβαση με τον κατασκευαστή με ΑΔΑΜ 21PROC009332531, παρότι ανακοινώνεται από τις αρχές Σεπτεμβρίου ως συμβασιoποιημένη (άρα έχει ειδοποιηθεί ο ανάδοχος) και, θεωρητικά, τρέχουν οι συμβατικές προθεσμίες της υπογραφής και φυσικά οι προθεσμίες παράδοσης. Επίσης, ο ισχυρισμός, ότι μέσα στο ερχόμενο καλοκαίρι θα γίνει η παράδοση των 250 λεωφορείων από την Κίνα, μάλλον δεν ευσταθεί αφού, πέρα από τον χρόνο κατασκευής τους, θα χρειαστεί πιθανόν και μεγάλος αριθμός καραβιών για τη μεταφορά τους στον Πειραιά με ενδεχόμενη επιπλέον καθυστέρηση στη παράδοση.

Επισημαίνεται ότι τα λεωφορεία πρέπει να είναι στο Τελωνείο Πειραιά μέχρι τις 30 Ιουνίου για να μπορέσουν να ταξινομηθούν έστω με διαδικασία «τέλους

σειράς», αφού από την 1η Ιουλίου 2024 θα επιτρέπεται η ταξινόμηση σε ευρωπαϊκό έδαφος μόνο σε όσα καλύπτουν τις νέες προδιαγραφές ασφαλείας GSR2 για τον μεταλλικό κλωβό και το αμάξωμα του λεωφορείου, δηλαδή μόνο τα μοντέλα της επόμενης γενιάς. Στην πραγματικότητα, ο συμβατικός χρόνος παράδοσης των 580 ημερών σήμερα δεν επιτρέπεται να ξεπεράσει τις 270 ημέρες και καθημερινά μειώνεται το περιθώριο ταξινόμησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο κι αν επιταχυνθεί η υπογραφή της σύμβασης.

Με τόσες καθυστερήσεις του διαγωνισμού τα λεωφορεία θα είναι ήδη απηρχαιωμένα πριν καν κυκλοφορήσουν τόσο από πλευράς προδιαγραφών ασφαλείας του αμαξώματος, όσο και σε ό,τι αφορά στην αποδοτικότητα των ηλεκτροκινητήρων, στη χωρητικότητα και στην τεχνολογία των μπαταριών, στην κατανάλωση ενέργειας και στην αυτονομία, αφού η νέα γενιά ξεπερνά ήδη τα 300-350 χιλιόμετρα με κάθε φόρτιση.

Εκτός από τα ηλεκτρικά λεωφορεία, σύμφωνα με το υπουργείο, επίκειται η κήρυξη προσωρινού αναδόχου και για το δεύτερο τμήμα του διαγωνισμού για 200 λεωφορεία φυσικού αερίου 12 μέτρων με την Industria Italiana Autobus S.P.A. (πρ. BredaMenarinibus), προϋπολογισμού 73,16 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, η συγκεκριμένη ιταλική εταιρεία έχει αναζητήσει από την ιταλική κυβέρνηση κρατική στήριξη επειδή δεν μπορούσε να εξυπηρετήσει σημαντικές διεθνείς παραγγελίες που είχε κερδίσει. Επίσης το βασικό πρόβλημα με τα λεωφορεία φυσικού αερίου είναι ότι δεν χρηματοδοτούνται από την Ευρώπη (δεν θεωρούνται «πράσινα») και χρειάζεται να δεσμευτούν εθνικοί πόροι.

Όσον αφορά δε το τέταρτο τμήμα του διαγωνισμού για 100 μικρότερης αυτονομίας ηλεκτρικά λεωφορεία (και 3 ταχυφορτιστές), προϋπολογισμού 56,35 εκατ. ευρώ με ενδιαφερόμενη την κινεζική BYD, που κατασκευάζει λεωφορεία στην Ευρώπη (Ουγγαρία), δεν έχει μπει καν στον χρονικό προγραμματισμό της επιτροπής του υπουργείου Μεταφορών και το μόνο που έχει γίνει γνωστό είναι ότι *«ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών, συνεχίζεται η αξιολόγηση των δικαιολογητικών και θα ακολουθήσει το άνοιγμα της οικονομικής προσφοράς»*.

Επειδή, δυστυχώς, δεν πρόκειται να δούμε μέχρι το 2027 να κυκλοφορούν αντιρρυπαντικής τεχνολογίας λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και το κενό στις δημόσιες συγκοινωνίες θα κληθούν να καλύψουν και πάλι τα ΚΤΕΛ με παρατάσεις των συμβάσεων που λήγουν.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

- 1. Πότε θα υπογραφεί η σύμβαση με την ανάδοχο κινεζική εταιρεία για τα 250 ηλεκτρικά λεωφορεία και αληθεύει η πληροφορία σε σχετικό δημοσίευμα ότι βάσει των όρων του διαγωνισμού, δεν υπάρχει πλέον ανάδοχος;**
- 2. Πότε θα γίνει η παράδοση των 250 λεωφορείων από την Κίνα, πόσος ο χρόνος κατασκευής τους και πόσα καράβια θα χρειαστούν για τη μεταφορά τους στην Ελλάδα;**
- 3. Σε ποιες ενέργειες έχει προχωρήσει, ώστε τα λεωφορεία να βρίσκονται στο Τελωνείο Πειραιά μέχρι τις 30 Ιουνίου, ώστε να**

- μπορέσουν να ταξινομηθούν έστω με διαδικασία «τέλους σειράς», αφού από την 1η Ιουλίου 2024 θα επιτρέπεται η ταξινόμηση σε ευρωπαϊκό έδαφος μόνο για τα μοντέλα της επόμενης γενιάς;
4. Πότε θα γίνει η κήρυξη προσωρινού αναδόχου και για το δεύτερο τμήμα του διαγωνισμού για τα 200 λεωφορεία φυσικού αερίου;
 5. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η ολοκλήρωση του τέταρτου τμήματος του διαγωνισμού για 100 μικρότερης αυτονομίας ηλεκτρικά λεωφορεία (και 3 ταχυφορτιστές), προϋπολογισμού 56,35 εκατ.;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Γιαννούλης Χρήστος

Ακρίτα Έλενα

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος

Κοντοτόλη Μαρίνα

Μάλαμα Κυριακή

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Παπαηλιού Γεώργιος

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Σαρακιώτης Ιωάννης

Τζούφη Μερόπη

Φωτίου Θεανώ

Χρηστίδου Ραλλία