



**ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ  
ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ 2022  
ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ  
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΟΠΩΣ ΕΧΟΥΝ  
ΥΙΟΘΕΤΗΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ**

**HELLENIC TRAIN –**  
**ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**

Μετοχικό κεφάλαιο: € 34.406.509,10 [*Πλήρως εξοφλημένο*]

Διεύθυνση έδρας Εταιρείας: Πετμεζά 13 και Λεωφόρος Συγγρού 41, Αθήνα 117 43, Ελλάδα

Αριθμός ΓΕΜΗ: 6780801000

Αριθμός Φορολογικού Μητρώου: 999645865

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: <http://www.hellenictrain.gr/>

---

## ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Ο σκοπός της εταιρείας Hellenic Train A.E. είναι να προσφέρει μια βιώσιμη επιλογή μεταφοράς, φιλική προς το περιβάλλον με:

- Αξιόπιστα χρονοδιαγράμματα
- Αξιόπιστες πληροφορίες
- Άνεση και καθαριότητα
- Ανταγωνιστικούς ναύλους
- Φιλικό προσωπικό
- Υψηλής ποιότητας εμπορευματικές μεταφορές

Το όραμα της Hellenic Train A.E. (εφεξής η «Εταιρεία») είναι να αποτελέσει έναν αξιόπιστο και υψηλής ποιότητας πάροχο υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα, τόσο για επιβατικές όσο και για εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και μια οικονομικά βιώσιμη εταιρεία.

Με την απορρόφηση της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε., η Εταιρεία πλέον δραστηριοποιείται και στον τομέα των υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανασυγκρότησης του τροχαίου και άλλου σιδηροδρομικού υλικού.

---

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ**

**Διοικητικό Συμβούλιο:**

**Εκλογή στις  
19/09/2022**

Πρόεδρος

Dario LO BOSCO

Διευθύνων Σύμβουλος

Maurizio CAPOTORTO

Μέλος

Marco CAPOSCIUTTI

Μέλος

Sofia NASI

Μέλος

Nicola TUFO

**Υπεύθυνος για την σύνταξη των Οικονομικών Καταστάσεων της Εταιρείας**

Lorenzo GENTILE

**Εταιρεία Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών**

KPMG Ορκωτοί Ελεγκτές Α.Ε.

---

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

### **ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΟΡΩΝ

ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ ΚΑΙ ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΠΕΛΑΤΕΣ

ΑΝΑΤΑΞΙΝΟΜΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

### **Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις για τη χρήση 2022**

### **Σημειώσεις επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων**

**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**  
**επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της χρήσης 2022 σύμφωνα με το**  
**αρ.150 του Ν. 4548/2018**

## ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΟΡΩΝ

Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των δεικτών απόδοσης που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας Έκθεσης Διαχείρισης, είναι σύμφωνα με εκείνα που αναφέρονται στα Δ.Π.Χ.Α. και παρατίθενται παρακάτω. Η διοίκηση πιστεύει ότι αυτοί οι δείκτες είναι χρήσιμοι για την παρακολούθηση της απόδοσης της Εταιρείας και αντιπροσωπεύουν τα οικονομικά και χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της επιχείρησης:

**Μικτό Λειτουργικό Περιθώριο - EBITDA:** Το κέρδος προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων. Αποτελεί ένα δείκτη λειτουργικής επίδοσης και αφορά στην κύρια δραστηριότητα. Υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ των λειτουργικών εσόδων και των λειτουργικών εξόδων.

**Λειτουργικό Κέρδος - EBIT:** Αποτελεί δείκτη λειτουργικών επιδόσεων και υπολογίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα των ζημιών (EBITDA), Αποσβέσεων, Αποσβέσεων και Απομειώσεων (Write-backs) και Προβλέψεων.

**Καθαρό λειτουργικό κεφάλαιο κίνησης:** Αυτό προσδιορίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα των αποθεμάτων, των συμβάσεων κατασκευής και βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων μείον των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

**Λοιπά καθαρά περιουσιακά στοιχεία:** Υπολογίζονται ως το αλγεβρικό άθροισμα των πιστώσεων επιχορηγήσεων και των προκαταβολών ΜΕΦ - ΥΔΥ, των αναβαλλόμενων φορολογικών απαιτήσεων, των λοιπών βραχυπρόθεσμων και μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων και των λοιπών βραχυπρόθεσμων / μη κυκλοφορούντων υποχρεώσεων.

**Κεφάλαιο κίνησης:** Υπολογίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα του Καθαρού Λειτουργικού Κεφαλαίου Κίνησης και των Λοιπών Καθαρών Περιουσιακών Στοιχείων.

**Καθαρό μη κυκλοφορούν ενεργητικό:** Υπολογίζεται ως το άθροισμα των Ενσώματων Παγίων, των λοιπών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, των επενδύσεων σε ακίνητα, των άυλων περιουσιακών στοιχείων και των στοιχείων του ενεργητικού.

**Λοιπές προβλέψεις:** Υπολογίζονται ως το σύνολο των προβλέψεων για παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία (TFR) και λοιπές παροχές σε εργαζόμενους, πρόβλεψη για διαφορές προσωπικού και τρίτων, προβλέψεις για φόρους, προβλέψεις για επίδικες υποθέσεις καθώς και προβλέψεις για λοιπούς κινδύνους.

**Καθαρό Επενδυμένο Κεφάλαιο - NIC:** Ισούται με το αλγεβρικό άθροισμα του κεφαλαίου κίνησης πλέον των μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού μείον του συνόλου των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων.

**Καθαρή χρηματοοικονομική θέση - NFP:** Αποτελεί δείκτη της χρηματοοικονομικής διάρθρωσης και υπολογίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα ομολόγων, μακροπρόθεσμων Δανείων από τράπεζες, των βραχυπρόθεσμων δανείων από τράπεζες, των τρεχόντων και των μη κυκλοφορούντων οφειλών προς άλλους δανειστές, των χρηματοοικονομικών απαιτήσεων ΜΕΦ - ΥΔΥ, των ταμειακών διαθεσίμων και ισοδύναμων, καθώς και των τρεχόντων και μη κυκλοφορούντων χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων.

**Καθαρή Θέση:** Είναι ένα κονδύλι των οικονομικών καταστάσεων που υπολογίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα του μετοχικού κεφαλαίου, των αποθεματικών, των αποτελεσμάτων εις νέον, των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων και του λειτουργικού κέρδους/ζημιάς.

**Περιθώριο Ebitda:** Αποτελεί ποσοστιαίο δείκτη κερδοφορίας. Εκφράζει τη σχέση μεταξύ EBITDA και λειτουργικών εσόδων.

**Περιθώριο Ebit - ROS (return on sales):** Αναφέρεται στο ποσοστό της κερδοφορίας των πωλήσεων. Υπολογίζεται από τη σχέση μεταξύ του EBIT και των λειτουργικών εσόδων.

**Βαθμός χρηματοοικονομικής επιβάρυνσης (NFP / EQ):** Είναι ένας δείκτης ο οποίος υπολογίζεται για να μετρήσει την χρηματοοικονομική επιβάρυνση/εξάρτηση μίας εταιρείας από ξένα κεφάλαια. Καθορίζεται από τη σχέση μεταξύ ξένων και ιδίων κεφαλαίων.

**ROE (return on equity):** Αφορά σε έναν δείκτη - ποσοστό ο οποίος παρουσιάζει την αποδοτικότητα της Καθαρής Θέσης. Υπολογίζεται ως η σχέση μεταξύ του καθαρού αποτελέσματος χρήσης και του μέσου όρου των Ιδίων Κεφαλαίων. Ο μέσος όρος των Ιδίων Κεφαλαίων υπολογίζεται ως ο μέσος όρος της έναρξης περιόδου (συμπερ. το αποτέλεσμα προηγούμενων χρήσεων) και της αξίας στο τέλος της περιόδου (καθαρό αποτέλεσμα στο τέλος περιόδου).

**ROI (return on investment):** Αφορά σε έναν δείκτη που μετράει την αποδοτικότητα του επενδυμένου κεφαλαίου από τις συνήθεις λειτουργίες της Εταιρείας. Υπολογίζεται ως η σχέση μεταξύ EBIT και του μέσου όρου των Ιδίων Κεφαλαίων (αρχής και τέλους περιόδου).

**Ανατροφοδότηση Καθαρής Θέσης (NAT):** Είναι ένας δείκτης αποδοτικότητας καθώς αποτυπώνει τη δυνατότητα του επενδυμένου κεφαλαίου να μετατρέπεται σε έσοδα. Υπολογίζεται από τη σχέση μεταξύ λειτουργικών εσόδων και του μέσου όρου των Ιδίων Κεφαλαίων.

### **Όροι Αναφοράς – Αναδρομής**

Το γλωσσάριο των όρων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των λειτουργικών δραστηριοτήτων της Εταιρείας και βρίσκεται μέσα στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και παρέχεται παρακάτω:

**Μέσο φορτίο (pkm / tkm):** Εκφράζει τον αριθμό επιβατών ανά χιλιόμετρο ή αλλιώς τον αριθμό ατόμων που μπορεί να μεταφέρει ένα τρένο κατά μέσο όρο.

**Διαδρομή:** Το σύνολο των σιδηροδρομικών γραμμών, ιδιαίτερης σημασίας λόγω του όγκου της κυκλοφορίας και των μεταφορών που πραγματοποιούνται σε αυτές, συνδέοντας βασικούς κόμβους του δικτύου.

**ERA (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων):** Ο οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), ο οποίος θεσπίζει τις υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τους Ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και τους κατασκευαστές αυτών, με τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών και ισχύουν για το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα. Ο ERA ορίζει τους κοινούς στόχους, μεθόδους και δείκτες ασφάλειας και τηρεί την οδηγία 2004/49 / ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε.

**ERTMS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας):** Το λειτουργικό και επιχειρησιακό σύστημα ολοκλήρωσης των διαφόρων σιδηροδρομικών δικτύων που δημιουργούνται στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο, όσον αφορά τον επιχειρησιακό έλεγχο, προβλέπει το σύστημα ETCS.

**ETCS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου των Συρμών):** Σύστημα που αποτελείται από διάφορα εθνικά λειτουργικά συστήματα ATC (Automatic Train Control). Τα συστήματα ATC αποτελούνται από παραδοσιακά και καινοτόμα συστήματα σηματοδότησης και μπορούν να κάνουν χρήση των επαναλήψεων συνεχούς σήματος (CSR) και του CDSR (συνεχής επανάληψη ψηφιακού σήματος).

**GSM-R (Παγκόσμιο Σύστημα Κινητής Επικοινωνίας):** Ευρωπαϊκό πρότυπο για δημόσια ψηφιακή κινητή τηλεφωνία, με ταχύτητα μετάδοσης 9,6 Kbps.

**Εγκατάσταση:** Μονάδα παραγωγής μιας τοπικής σιδηροδρομικής εταιρείας με αναγνωρίσιμη δικαιοδοσία στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Μπορούν να ανήκουν τόσο στον διαχειριστή υποδομής όσο και στις εταιρείες μεταφορών.

**Συντελεστής φορτίου (pkm / seatkm):** Εκφράζει το λεγόμενο παράγοντα πλήρωσης και επομένως μετρά τον κορεσμό της εμπορικής προσφοράς.

**Hub:** Ένας συμβατικός όρος για έναν σιδηροδρομικό τομέα που συμπίπτει κανονικά με ένα σημαντικό μητροπολιτικό κέντρο με υψηλή πυκνότητα και σχετική πολυπλοκότητα μέσων / μεγάλων σταθμών και άλλων σιδηροδρομικών συστημάτων διασυνδεδεμένων με διάφορες γραμμές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τη συνέχιση των κυριοτέρων δρομολογίων που εισέρχονται στον ίδιο τον κόμβο, καθώς και άλλες γραμμές και έχουν σχεδιαστεί για να διευκολύνουν τη διαχείριση κυκλοφορίας διαφορετικών ροών κυκλοφορίας και εναλλακτικών διαδρομών, ή μάλλον ζώνες εξυπηρέτησης και συνδέσμων.

**Διπλασιασμός:** Ο μετασχηματισμός μιας μονής γραμμής σε διπλή.

**ΔΕΔ-Μ:** Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

**Τερματικός σταθμός:** Μια υποδομή κατάλληλη για διατροπικές μεταφορές, ως επί το πλείστον κατάλληλη για την ανταλλαγή μεγάλων μονάδων φορτίου μεταξύ αερομεταφορέων, με ή χωρίς αποθήκες μέτριου μεγέθους.

**Τόνοι km (tonn km):** Το προϊόν των μεταφερόμενων τόνων πολλαπλασιαζόμενο επί τα χιλιόμετρα που διανύθηκαν. Συνεπώς, η εν λόγω μονάδα μέτρησης αντιστοιχεί στο άθροισμα των χιλιομέτρων που πράγματι διανύουν οι μεταφερόμενοι τόνοι εντός δεδομένης χρονικής περιόδου (δείκτης εμπορικής απόδοσης για τις εμπορευματικές μεταφορές).

**Συνδυασμένες μεταφορές:** Συνδυασμένες μεταφορές που πραγματοποιούνται κυρίως με σιδηροδρομικές, πλωτές ή θαλάσσιες μεταφορές, με αρχικές και τερματικές διαδρομές που εκτελούνται οδικώς. Οι συνδυασμένες μεταφορές χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική γραμμή με ειδικά κωδικοποιημένα σιδηροδρομικά οχήματα και γραμμές.

**Διατροπικές μεταφορές:** Οι μεταφορές που χρησιμοποιούν δύο ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς (χερσαίες, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες ή ποτάμιες) με την κίνηση των μονάδων φορτίου μεταξύ των τρόπων μεταφοράς χωρίς να χωρίζει το ίδιο το φορτίο: η μονάδα φορτίου μπορεί είτε να είναι οδικό όχημα μονάδα διατροπικών μεταφορών (εμπορευματοκιβώτιο, ανταλλακτικό, ημιρυμουλκούμενο).

**Τρανοχιλιόμετρο (tkm):** Αριθμός δρομολογίων τρένου ανά χιλιόμετρο. Αυτή η μονάδα μέτρησης αντιστοιχεί στο άθροισμα των χιλιομέτρων που διανύουν όλες οι αμαξοστοιχίες εντός δεδομένης χρονικής περιόδου (δείκτης απόδοσης που αναφέρεται στην παραγωγή του διαχειριστή δικτύου).

**ΤΕΥ (ισοδύναμη μονάδα είκοσι ποδών):** Τυπική μέτρηση όγκου για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ISO, η οποία αντιστοιχεί σε συνολικό βάρος 38 κυβικών μέτρων.

**Επιβάτες km (pkm):** Ο αριθμός επιβατών πολλαπλασιαζόμενος με τα διανυθέντα χιλιόμετρα. Αυτή η μονάδα μέτρησης αντιστοιχεί επομένως στο άθροισμα των χιλιομέτρων που πραγματικά διανύουν όλοι οι επιβάτες μιας υπηρεσίας μεταφορών εντός δεδομένης χρονικής περιόδου (δείκτης εμπορικής απόδοσης για τη μεταφορά επιβατών).

**ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ**

		2022	2021
<b>ROE</b>	NP/EQ*	-4,29%	0,27%
<b>ROI</b>	EBIT/IC*	0,00%	0,01%
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	EBIT/OR	1,37%	4,28%
<b>EBITDA/OPERATING REVENUES (EBITDA MARGIN)</b>	EBITDA/OR	18,06%	19,20%
<b>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΚΟΥ</b>	OR/IC*	118,54%	120,58%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ</b>	NFP/EQ	6,94%	3,52%
<b>IC*:</b>		129.826.693	93.204.994
<b>NIC:</b>		163.431.885	96.221.501
<b>EBITDA:</b>		27.786.185	21.579.379
<b>EQ*:</b>		20.933.000	21.015.998
<b>EQ:</b>		20.572.504	21.293.496
<b>OR:</b>		153.897.412	112.382.254
<b>NR:</b>		-883.428	56.985
<b>EBIT:</b>		2.112.246	4.813.662
<b>NFP:</b>		142.859.381	74.928.005
<b>NWC:</b>		-64.530.334	-35.912.398

**ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ**

**IC\*:** Μέσος όρος καθαρού επενδυμένου κεφαλαίου (μεταξύ της έναρξης και του τέλους της χρήσης)

**NIC:** Καθαρό επενδυμένο κεφάλαιο

**EBITDA:** Μικτό λειτουργικό περιθώριο

**EQ\*:** Μέσος όρος Καθαρής Θέσης (μεταξύ της έναρξης και του τέλους της χρήσης) χωρίς να περιλαμβάνει το αποτέλεσμα της χρήσης

**EQ:** Ίδια κεφάλαια

**OR:** Λειτουργικά έσοδα

**NR:** Καθαρό αποτέλεσμα

**EBIT:** Λειτουργικό αποτέλεσμα

**NFP:** Καθαρή χρηματοοικονομική θέση

**NWC:** Κεφάλαιο κίνησης

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τη νύχτα της 28/2/2023 στα Τέμπη, επιβατική αμαξοστοιχία Intercity συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορευματική αμαξοστοιχία, προκαλώντας το θάνατο 57 ατόμων, μεταξύ των οποίων 9 υπάλληλοι της Εταιρείας, ενώ προέκυψαν και 181 τραυματίες.

Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας Έκθεσης, οι έρευνες των αρμόδιων αρχών βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο προσδιορισμός του κόστους των αποζημιώσεων των θυμάτων και τραυματιών, καθώς και των υλικών ζημιών βρίσκεται σε εξέλιξη, συνεκτιμώντας τα μέχρι στιγμής γεγονότα και στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Εταιρεία οδηγούν στην εκτίμηση ότι το ατύχημα οφείλεται σε αίτια που δεν σχετίζονται με την ευθύνη του προσωπικού και της διοίκησης της Εταιρείας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των υφιστάμενων ασφαλιστικών καλύψεων, δεν διαμορφώνει την ανάγκη διατύπωσης διορθώσεων στις παρούσες Οικονομικές Καταστάσεις για το έτος 2022, δεδομένου ότι η όποια καθαρή χρηματοοικονομική έκθεση στα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας δεν αναμένεται να έχει σημαντική επίπτωση. Στις αρχές του Σεπτεμβρίου 2023, με την μεγαλύτερη ένταση κατά το χρονικό διάστημα από 4 έως 7 Σεπτεμβρίου, η καταστροφική κακοκαιρία Daniel προξένησε μεταξύ άλλων σημαντικές ζημιές στις σιδηροδρομικές υποδομές της χώρας, ειδικά στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Αθήνα και δη στα τμήματα, Δομοκός – Λάρισα, Λάρισα – Βόλος και Καλαμπάκα – Παλιοφάρσαλα. Οι ζημιές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας έχουν επακόλουθο την αδυναμία εκτέλεσης σημαντικού μέρους της μεταφορικής δραστηριότητας της Εταιρείας. Ωστόσο λαμβάνοντας υπόψιν την πλήρη υποστήριξη του μετόχου, Trenitalia S.p.A., και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του κύκλου εργασιών της εταιρείας εντάσσεται στο πλαίσιο της από 14.4.2022 σύμβασης ΥΔΥ κρίνεται ότι δεν συντρέχουν λόγοι που θα επηρεάσουν την συνέχεια της λειτουργίας της εταιρείας.

## ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Κατά τη διάρκεια του 2022, οι δραστηριότητες της Εταιρείας στον τομέα των επιβατικών μεταφορών κατέγραψαν σημαντική ανάκαμψη του κύκλου εργασιών χάρη στην υποχώρηση των αρνητικών επιπτώσεων στην τάση μετακίνησης των επιβατών από την πανδημία Covid-19, καθώς και στην απουσία περιοριστικών μέτρων στην κυκλοφορία (ο περιορισμός της μέγιστης επιτρεπόμενης επιβατικής κίνησης στο επίπεδο του 85% της χωρητικότητας καταργήθηκε τον Μάιο του 2022). Σε αυτό το σενάριο επιστροφής της ζήτησης υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, η Εταιρεία έθεσε σε εμπορική λειτουργία τον νέο στόλο των τρένων ETR470, προσθέτοντας υψηλότερη άνεση και ταχύτερα δρομολόγια μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, επιπλέον των υφιστάμενων Intercity δρομολογίων, τα οποία ωστόσο κατέγραψαν επίσης πολύ σημαντική αύξηση των εμπορικών αποτελεσμάτων.

Στις 14.4.2022 η Εταιρεία υπέγραψε με το Ελληνικό Δημόσιο 10ετή σύμβαση ΥΔΥ (Ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας) για την εκτέλεση άγονων γραμμών (δηλ. για την παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος αλλά δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης), σύμβαση μέσω της οποίας η Εταιρεία δεσμεύεται να εκτελέσει ένα συμφωνημένο πρόγραμμα δρομολογίων με τιμολόγια και με εκπαιδευτικές πολιτικές που θα συμφωνηθούν από το Ελληνικό Δημόσιο έναντι συμβατικού ανταλλάγματος ίσου με 50 εκατ. ευρώ ετησίως. Με την σύμβαση επέρχονται βελτιώσεις στο προηγούμενο συμβατικό πλαίσιο ως προς την εφαρμογή των μηχανισμών διαχείρισης της σύμβασης, την διαφάνεια και την σαφήνεια, και

προβλέπεται η δέσμευση της Εταιρείας να εκτελέσει συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο, προκειμένου να καταστεί δυνατή η περαιτέρω 5ετής παράταση κατά τη λήξη της αρχικής συμβατικής περιόδου.

Όσον αφορά τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, λόγω κυρίως των περιορισμών της χωρητικότητας των υποδομών, το 2022 καταγράφηκε σημαντική σταθερότητα στους όγκους και τον κύκλο εργασιών της εκτελούμενης παραγωγής, η οποία εξακολουθεί να επικεντρώνεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της στην εξυπηρέτηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων που κινούνται από και προς τα σημαντικότερα λιμάνια της Ελλάδας (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη). Η στρατηγική δέσμευση της Εταιρείας για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών εκφράστηκε επίσης με την υποβολή της μοναδικής δεσμευτικής προσφοράς, σε συνεργασία με ένα πρωτεύων Έλληνα επενδυτή, για την 30ετή παραχώρηση της εκμετάλλευσης του εμπορευματικού πεδίου Θριάσιο II.

Οι δραστηριότητες και η κερδοφορία της Εταιρείας επηρεάστηκαν, ωστόσο, σημαντικά από την πληθωριστική κρίση που δημιούργησε στην ευρωπαϊκή και ελληνική οικονομία η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, μια δυναμική που οδήγησε σε απότομες και απροσδόκητες αυξήσεις του κόστους της ενέργειας αρχικά, στη συνέχεια των ακατέργαστων και μεταποιημένων υλικών και στη συνέχεια - και μέσω της κεντρικής επιτοκιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και των αυξήσεων του ελληνικού κατώτατου νόμιμου μισθού - στις υπηρεσίες και στις χρηματοοικονομικές δαπάνες. Στο πλαίσιο αυτό, είναι επίσης σημαντικό να υπενθυμίσουμε ότι οι αυξήσεις του κύκλου εργασιών προήλθαν κυρίως από την αύξηση της παραγωγής, με ανάλογες αυξήσεις στην άμεση βάση των δαπανών, καθώς και την ολοκλήρωση των προσλήψεων και της εκπαίδευσης του προσωπικού που απαιτείται για την εξυπηρέτηση των νέων παραγωγικών στόχων.

Ενώ η αυξανόμενη βάση κόστους της Εταιρείας δεν επέτρεψε την πολύ σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών να μεταφερθεί στο περιθώριο κέρδους της Εταιρείας, οι αυξήσεις του όγκου επέτρεψαν στην Εταιρεία να αυξήσει την αποτελεσματικότητα στη διαχείριση των παραγωγικών συντελεστών της χωρίς να αναστείλει το επενδυτικό της σχέδιο για την περαιτέρω και συνεχή επέκταση των δραστηριοτήτων της και τη βελτίωση των ποιοτικών και αποδοτικών της προτύπων. Πέρα από την προαναφερθείσα ολοκλήρωση της φάσης εγκατάστασης, έγκρισης και θέσης σε λειτουργία του νέου στόλου ETR470, η Εταιρεία προχώρησε επίσης στην παράταση της μίσθωσης τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, στην ολοκλήρωση της επένδυσης για την αναβάθμιση του αμαξοστασίου Θεσσαλονίκης και στην προετοιμασία της νέας Εμπορικής Πλατφόρμας, η οποία προγραμματίζεται να ξεκινήσει εντός του πρώτου εξαμήνου του 2024.

## **ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ**

Οι σχέσεις μεταξύ Διοίκησης και εργαζομένων καθώς και οι παροχές προς τους τελευταίους διέπονται από τις ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (ΣΣΕ). Η ΣΣΕ, η οποία είναι σε ισχύ για την περίοδο αναφοράς 2022, υπογράφηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2022 και έχει διετή διάρκεια. Στις 7 Απριλίου 2023 υπογράφηκε εκ νέου συλλογική σύμβαση και έχει διετή διάρκεια (2023-2024).

Επιπλέον και σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, η Εταιρεία επενδύει στη διαρκή εκπαίδευση των εργαζομένων της μέσω του Κέντρου Εκπαίδευσης καθώς και της συμμετοχής στελεχών της σε εξειδικευμένα προγράμματα σεμιναρίων.

---

<b>Ανθρώπινο Δυναμικό στις 31.12.2021</b>	<b>1191</b>
Προσλήψεις	139
Αποχωρήσεις	102

---

<b>Ανθρώπινο Δυναμικό στις 31.12.2022</b>	<b>1228</b>
<b>Μέσος όρος ανθρωπίνου δυναμικού 2021</b>	<b>1142</b>
<b>Μέσος όρος ανθρωπίνου δυναμικού 2022</b>	<b>1206</b>

Αναφορικά με τα προαναφερθέντα στοιχεία και σε σχέση με τις διαδικασίες που πραγματοποιήθηκαν από το Ανθρώπινο Δυναμικό κατά το 2022, θα θέλαμε να αναφέρουμε τα εξής:

- Πραγματοποιήθηκαν 139 προσλήψεις (17 διοικητικό προσωπικό, 44 τεχνικοί, 46 μηχανοδηγοί και 30 συνοδοί και 2 οδηγοί λεωφορείων) για την κάλυψη αναγκών σε προσωπικό και 102 αποχωρήσεις (συνταξιοδοτήσεις, θάνατοι, παραιτήσεις κ.λπ.) κατά την αναφερόμενη περίοδο.
- Η Εταιρεία επενδύει σε αμοιβαία επωφελείς σχέσεις με το προσωπικό της και προωθεί την ομαλή συνεργασία επενδύοντας στην άρτια κατάρτιση του ανθρωπίνου δυναμικού της. Το ύψος του κόστους των προγραμμάτων κατάρτισης και ο αριθμός των εργαζομένων που συμμετείχαν σε αυτά για το έτος 2022 σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατηρήθηκαν από το τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού έχουν ως εξής:

<b>Είδος εκπαίδευσης</b>	<b>Κόστος εκπαίδευσης</b>	<b>Αριθμός υπαλλήλων</b>
Εκπαίδευση Ανθρώπινου δυναμικού	1.219.052,90 €	484

## **ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ ΚΑΙ ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

Στο πλαίσιο της προσέγγισής μας της εταιρικής υπευθυνότητας, στην HELLENIC TRAIN αναγνωρίζουμε και ιεραρχούμε συστηματικά τα θέματα που σχετίζονται με την εργασία και τα ανθρώπινα δικαιώματα και συνδέονται με τις δραστηριότητές μας και τα οποία ενδέχεται να προκαλούν αρνητικές επιδράσεις στα ενδιαφερόμενά μας μέρη, καθώς και συνολικά στη Βιώσιμη Ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο. Η σύνδεση των επιδράσεων των δραστηριοτήτων μας με τη Βιώσιμη Ανάπτυξη κατέστη δυνατή μέσω των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε..

Προσεγγίζουμε μεθοδικά τα σημαντικά θέματα που σχετίζονται με τα εργασιακά και τα ανθρώπινα δικαιώματα που έχουμε αναγνωρίσει με σκοπό να περιορίσουμε τις αρνητικές επιδράσεις που μπορεί να προκύψουν από μη ορθή διαχείρισή τους, και να αυξήσουμε το περιθώριο οφέλους προς τα ενδιαφερόμενά μας μέρη από το σωστό χειρισμό τους.

Από συστάσεώς της, η Εταιρεία διακρίνεται για την επαγγελματική ηθική και τις διαχρονικές αξίες, οι οποίες χαρακτηρίζουν κάθε έκφανση της δραστηριότητάς της, οπουδήποτε και αν αυτή πραγματοποιείται και δίνει το στίγμα της Εταιρείας προς κάθε μέτοχο, συνεργάτη, συναλλασσόμενο και εργαζόμενο, ενώ αποτελεί δέσμευσή μας η πρότυπη συμπεριφορά και η συνεχής προσπάθεια βελτίωσης σε κάθε τομέα.

Η εταιρεία δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην υλοποίηση όλων των κατευθυντήριων γραμμών της εταιρικής διακυβέρνησης, όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί διεθνώς και εστιάζουν κυρίως στην πλήρη και έγκαιρη πληροφόρηση των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμοδίων αρχών, για κάθε ουσιαστικό ζήτημα που αφορά σημαντικές εξελίξεις ή οικονομικά στοιχεία και στην προστασία των συμφερόντων και δικαιωμάτων των μετόχων.

Η επικοινωνία και η ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών για τις δραστηριότητές μας, πλέον της τήρησης των υποχρεωτικών διατάξεων, αποτελούν πρωταρχικό μέλημά μας, διότι έτσι εξασφαλίζεται η ζητούμενη διαφάνεια και ενδυναμώνεται η σχέση εμπιστοσύνης προς την Εταιρεία.

Τηρώντας τα παραπάνω, όλοι οι εργαζόμενοι συντελούν στην πρόληψη ή/και στην ορθή διαχείριση οποιουδήποτε φαινομένου κατάχρησης, διαφθοράς ή λανθασμένης πρακτικής, και συνεπακόλουθα, συμβάλλουν στην προστασία της καλής φήμης της Εταιρείας.

Η συνεχής εκπαίδευση αποτελεί βασικό πυλώνα της ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού. Στην Εταιρεία είναι διάχυτη η αντίληψη πως το όραμα για σταθερή βελτίωση των επιχειρηματικών και εργασιακών επιδόσεων συνδέεται άμεσα με τη συνεχή αναβάθμιση των ικανοτήτων και των δεξιοτήτων.

Ο Εταιρεία δεσμεύεται και υποστηρίζει την Παγκόσμια Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Ο.Η.Ε. και συμμορφώνεται με τη σχετική νομοθεσία. Προτεραιότητα της Εταιρείας είναι η ικανοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της (δυνατότητα εξέλιξης, αξιόλογες απολαβές, διοργάνωση σεμιναρίων για περαιτέρω εκπαίδευση). Η Εταιρεία διερευνά τη μη εμπλοκή των συνεργατών της σε παραβάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

## ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η Εταιρεία έχει αναπτύξει και εφαρμόζει αυστηρούς κανονισμούς ασφαλείας τόσο για τις μεταφορές επιβατών όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίοι εξασφαλίζουν την ασφαλέστερη μεταφορά.

Μια εταιρεία σιδηροδρόμων πρέπει να διαθέτει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγήθηκε από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), κατόπιν ελέγχου και αποδοχής του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της εταιρείας μας.

- Η υποχρέωση αυτή απορρέει από την οδηγία (ΕΕ) 2016/798, την εφαρμοστέα Εθνική νομοθεσία (Ν. 4632/2019 Α' 159) και των Εθνικών διατάξεων της Βουλγαρίας Νο 58/02.08.2006 και Νο 59/05.12.2006.
- Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ιδρύθηκε τον Νοέμβριο του 2010 σύμφωνα με το νόμο Ν.3891 / 2010. Είναι η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές σύμφωνα με το Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α 216 / 11.10.2013).
- Στο τέλος του 2022 η Hellenic Train Α.Ε κρίθηκε ικανή από τον ERA (European Union Agency for Railways) για να λάβει το νέο ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας (Single Safety Certificate) το οποίο ισχύει μέχρι την 20/12/2027.

Η Εταιρεία στις 18.11.2022 απέκτησε επίσης από την ΡΑΣ την ανανέωση του Πιστοποιητικού Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον εκτελεστικό κανονισμό ΕΕ 2019/779, με πενταετή διάρκεια.

Η πλήρης δέσμευση της Εταιρείας (και του ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane γενικότερα- μέλος του οποίου αποτελεί και η/ Εταιρεία) στις αρχές της ασφάλειας ενισχύεται επίσης και από την παρουσία στις γενικές εξουσίες εκπροσώπησης της Εταιρείας έναντι τρίτων του ρόλου του μοναδικού υπεύθυνου και νομίμου εκπροσώπου για την ασφάλεια στη λειτουργία των μεταφορών, με απεριόριστες εξουσίες δαπανών για την άμεση υλοποίηση κάθε εργασίας και έργου που κρίνεται αναγκαία και αφορά στην ασφάλεια λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφτείτε την ιστοσελίδα της Hellenic Train στη διεύθυνση: <https://www.hellenictrain.gr/asfaleia>

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ως μέρος της προσέγγισής μας στην εταιρική ευθύνη, αναγνωρίζουμε συστηματικά και ιεραρχούμε περιβαλλοντικά ζητήματα που σχετίζονται με τις δραστηριότητές μας και τα οποία ενδέχεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στους μετόχους μας και στο γενικότερο περιβάλλον, καθώς και στη Βιώσιμη Ανάπτυξη σε Εθνικό επίπεδο.

Προσεγγίζουμε μεθοδικά τα περιβαλλοντικά ζητήματα που έχουμε εντοπίσει για να ελαχιστοποιήσουμε τις αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να προκύψουν από την ακατάλληλη διαχείρισή τους και έτσι να αυξήσουμε το όφελος από τη σωστή διαχείριση.

Η συνεχής βελτίωση των δεικτών περιβαλλοντικής απόδοσης, η πρόληψη της ρύπανσης, η εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας αποτελούν μακροπρόθεσμη δέσμευση της Διοίκησης της Εταιρείας. Για το σκοπό αυτό, η Εταιρεία εφαρμόζει ένα συνεχώς εξελισσόμενο Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης για το περιβάλλον, την ποιότητα, την λειτουργική ασφάλεια και γενικά όλες τις δραστηριότητές της.

Μια συνοπτική εικόνα των βασικών ενεργειών που έγιναν από τη διοίκηση της Εταιρείας παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

ACTIONS	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ			
	Ολοκληρώθηκε εντός του 2021	Ολοκληρώθηκε εντός του 2022	Σε εξέλιξη	Έναρξη εντός του 2023
<b>Ανάπτυξη Συστήματος Περιβαλλοντικής / Ενεργειακής Διαχείρισης κατά ISO 14001 &amp; 50001</b>	X			
<b>Ανάπτυξη ενός περιβαλλοντικού συστήματος ελέγχου KPIs</b>		X		
<b>Ανάλυση Περιβαλλοντικού Κινδύνου</b>		X	X	
<b>Ενσωμάτωση περιβαλλοντικών συμβατικών όρων σε όλες τις συμβάσεις της Hellenic Train A.E. (κατά περίπτωση)</b>	X			
<b>Βελτιώσεις των εγκαταστάσεων συντήρησης ως προς περιβαλλοντικές πτυχές της λειτουργίας τους</b>		X	X	
<b>Συμμετοχή στην Επιτροπή Κλιματικής Αλλαγής της Διοικητικής Περιφέρειας Αττικής</b>			X	
<b>Ευαισθητοποίηση του προσωπικού σε περιβαλλοντικά θέματα</b>		X	X	
<b>Ανάπτυξη διαδικασιών περιβαλλοντικής διαχείρισης σε συγκροτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού</b>	X			
<b>Ανάπτυξη και τήρηση Ηλεκτρονικού Πρωτοκόλλου Αποβλήτων σύμφωνα με το νόμο 4042/2013</b>		X		
<b>Καθιέρωση δεικτών ενεργειακής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής ευθύνης για τη συμβολή στην Έκθεση Αειφορίας του Ομίλου FSI</b>		X		
<b>Εφαρμογή Συστήματος Περιβαλλοντικής / Ενεργειακής Διαχείρισης</b>		X		
<b>Ειδικός Σύμβουλος για την Παρακολούθηση της Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία, Ποιότητα, Περιβάλλον και Ενεργειακή Νομοθεσία</b>				X
<b>Έκθεση αποτυπώματος άνθρακα της εταιρείας για το έτος 2022</b>				X
<b>Έκθεση Ενέργειας για το έτος 2022</b>				X
<b>Ανάπτυξη διαδικασίας μέτρησης νερού σε συγκροτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού</b>			X	

## ΠΕΛΑΤΕΣ

### Ικανοποίηση επιβατών και ποιότητα υπηρεσιών

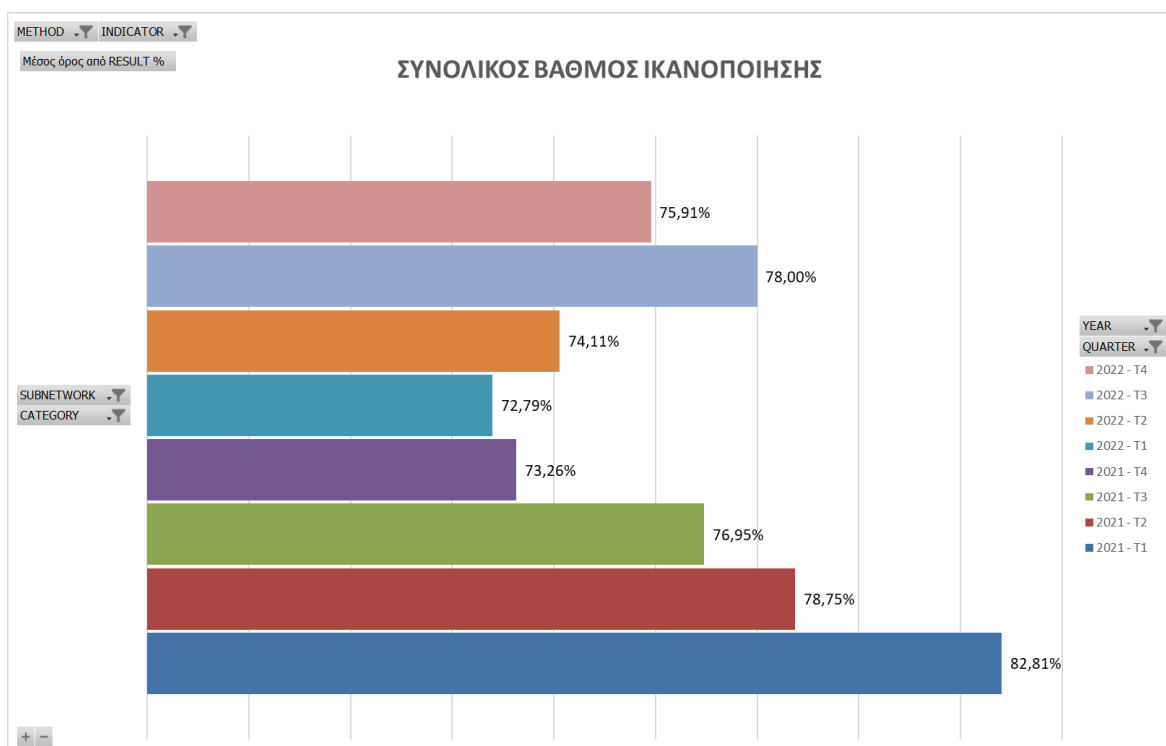
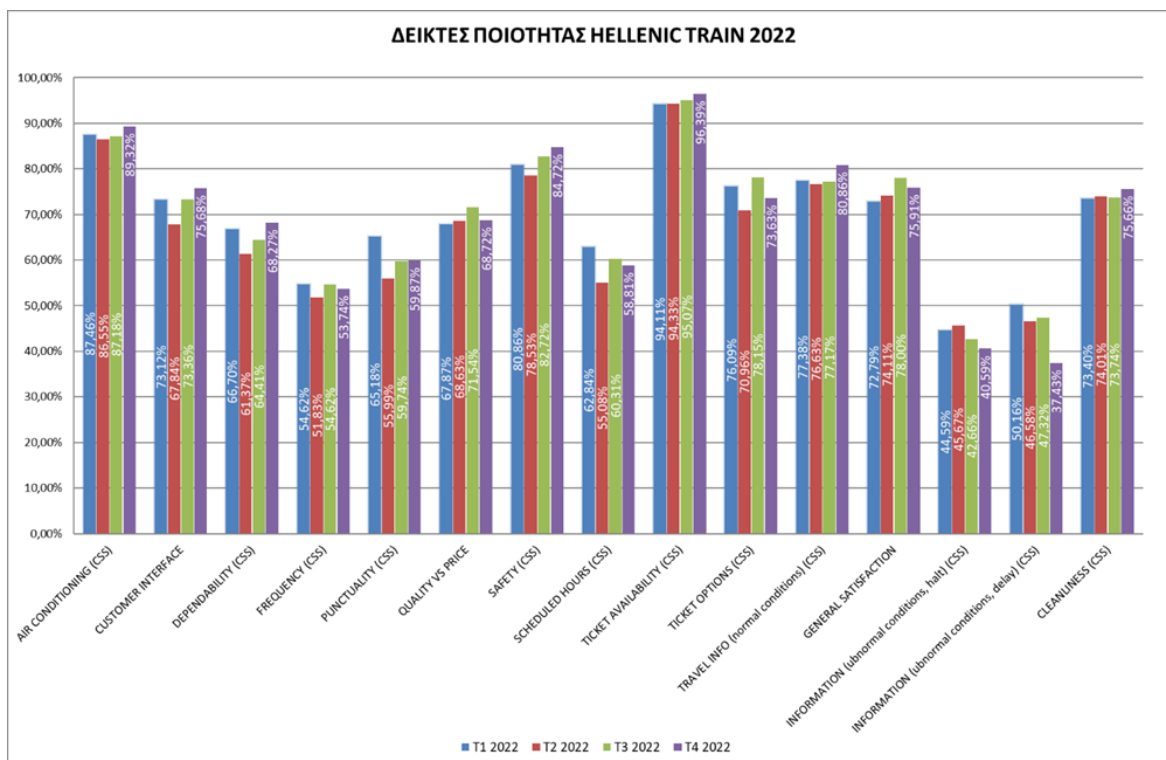
Η HELLENIC TRAIN A.E. έχει εγκαταστήσει και υλοποιεί ένα **πλήρες σύστημα ελέγχου ποιότητας των επιβατικών υπηρεσιών σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 13816:2002 «μεταφορές – εφοδιαστική και υπηρεσίες – μαζική μεταφορά κοινού – ορισμός της ποιότητας των υπηρεσιών, αντικειμενικοί σκοποί και μετρήσεις»**. Η υλοποίηση αυτού του συστήματος ελέγχεται και πιστοποιείται από τον ανεξάρτητο Φορέα Πιστοποίησης, από το 2013 για τη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη με Intercity, και **από το 2017 για το σύνολο του δικτύου**.

Σε αυτό το πλαίσιο, η HELLENIC TRAIN A.E. έχει οργανώσει και παρακολουθεί μια σειρά Δεικτών Ποιότητας ώστε να βελτιώνει διαρκώς τις υπηρεσίες της, βασισμένη σε τριμηνιαίες **έρευνες ικανοποίησης επιβατών** και τριμηνιαίες αξιολογήσεις με χρήση **μυστικών επιβατών**, που γίνονται από ανεξάρτητη εξειδικευμένη εταιρεία ερευνών.

Το **τέταρτο τρίμηνο του 2022** οι επιβάτες της HELLENIC TRAIN A.E., βαθμολογώντας το ταξίδι τους:

- δηλώνουν σε ποσοστό **75,91%** πως είναι **πολύ ικανοποιημένοι (general satisfaction)**,
- αξιολογούν από πολύ καλά έως και άριστα την **ασφάλεια (safety / security)** που αντιλαμβάνονται στο ταξίδι τους σε ποσοστό **84,72%**,
- αξιολογούν πολύ καλά **την καθαριότητα των τραινών (cleanliness)** σε ποσοστό **75,66%**,
- αξιολογούν πολύ καλά **την ταξιδιωτική πληροφόρηση (travel information)** που λαμβάνουν από την HELLENIC TRAIN σε ποσοστό **80,86%**,
- εντοπίζουν αδυναμίες **στη συνέπεια των δρομολογίων (punctuality)** όπου δηλώνει ικανοποιημένο ποσοστό **59,87%**.

Η συνολική εικόνα των αποτελεσμάτων όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα:



Η HELLENIC TRAIN εργάζεται σταθερά για την επίτευξη των στόχων ποιότητας και την ικανοποίηση των επιβατών της με την υλοποίηση συγκεκριμένων δράσεων και μέτρων βελτίωσης. Μέχρι στιγμής, η HELLENIC TRAIN στοχεύει να βελτιώνει συνεχώς τους Δείκτες Ποιότητας και ταυτόχρονα να τους διατηρεί **σε θετικές αξιολογήσεις άνω του 70%**. Διερευνώνται περιπτώσεις που δεν πληρούν αυτές τις δύο προϋποθέσεις προκειμένου να ληφθούν τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα.

### **ΑΝΑΤΑΞΙΝΟΜΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**

Ξεχωριστές αναταξινομημένες καταστάσεις, διαφορετικές από αυτές που προβλέπονται από τα λογιστικά πρότυπα IFRS-EU που υιοθετήθηκαν από τον Όμιλο FSI, έχουν συνταχθεί στην έκθεση διαχείρισης, προκειμένου να απεικονιστούν τα οικονομικά και χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας. Αυτές οι αναταξινομημένες καταστάσεις περιέχουν εναλλακτικούς δείκτες απόδοσης σε σχέση με αυτούς που προέρχονται απευθείας από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις, τους οποίους η διοίκηση θεωρεί χρήσιμους για την παρακολούθηση της απόδοσης της Εταιρείας, καθώς και αντιπροσωπευτικούς των οικονομικών και χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων που παράγονται από την επιχείρηση. Οι μέθοδοι υπολογισμού αυτών των δεικτών υποδεικνύονται στην ενότητα "Επεξήγηση Όρων".

Ο κύκλος εργασιών που αφορά τα έσοδα από εισιτήρια για το 2022 ανήλθε σε € 82.103.990 έναντι € 57.739.132 την αντίστοιχη περίοδο του 2021, ήτοι αύξηση περίπου 42,20%. Η σημαντική αυτή αύξηση οφείλεται κυρίως στην αύξηση των πωλήσεων εισιτηρίων επιβατών κατά 77,97% και στις επιπτώσεις των μηχανισμών προστασίας από την υποαντιστάθμιση της νέας σύμβασης ΥΔΥ (+30,05%), όπως αναλύεται στην Σημείωση 20. Αξίζει να αναφερθεί και η αύξηση των εσόδων από άλλες υπηρεσίες (+93,40%) λόγω αναγνώρισης εσόδου από ασφαλιστική αποζημίωση και αναγνώριση του οφέλους από τη μερική επιστροφή του μισθωμένου στόλου τροχαίου υλικού. Οι προαναφερθέντες παράγοντες, οδήγησαν τα συνολικά έσοδα της Εταιρείας (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών εσόδων) να αυξηθούν από € 112.338.791 το 2021 σε € 153.897.412 το 2022. (+36,99%).

Τα συνολικά έξοδα της Εταιρείας κατέγραψαν αύξηση το 2022 (+38,95%), δηλαδή από € 90.759.412 το έτος 2021 σε € 126.111.228 το έτος 2022. Η μεταβολή είναι συνάρτηση μιας σειράς από αντίθετες διακυμάνσεις σε συγκεκριμένα στοιχεία κόστους. Το κόστος προσωπικού αυξήθηκε, από 41.519.356 € σε 47.756.114 € λόγω των διατάξεων της ισχύουσας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας και του αυξημένου αριθμού προσωπικού που απαιτείται για την εξυπηρέτηση του αυξημένου όγκου παραγωγής. Όσον αφορά το ενεργειακό κόστος, το κόστος έλξης ηλεκτρικής ενέργειας αυξήθηκε εν μέρει αναλογικά με την αύξηση των ηλεκτρικών τρένο χιλιομέτρων που παρήγαγε η Εταιρεία και σε σημαντικό βαθμό λόγω παραγόντων τιμής, από 7.151.385 € το 2021 σε 14.889.985 € το 2022. Από την άλλη πλευρά, η μειωμένη ποσότητα πετρελαιοκίνητων τρένο χιλιομέτρων δεν μπορούσε να οδηγήσει σε εξοικονόμηση, λόγω των αυξήσεων των ενιαίων τιμών των καυσίμων. Σημαντικές αλλαγές καταγράφονται, λόγω της αύξησης των τρένο-χιλιομέτρων για το 2022, και στον ποσοτικό προσδιορισμό των τελών πρόσβασης υποδομής (από 12.748.163 € το 2021, σε 18.240.282 € το 2022), το οποίο υπολογίζεται από την Εταιρεία σύμφωνα με τις διατάξεις της τελευταίας κοινά αναγνωρισμένης Δήλωσης Δικτύου, προσαυξημένο με ένα απόθεμα ασφαλείας, όπως αναλύεται στη Σημείωση 32. Το κόστος ασφαλείας και το κόστος συντήρησης αυξήθηκαν, και συνδέονται αμφότερα με την άφιξη στην Ελλάδα νέων μονάδων τροχαίου υλικού, για τις ανάγκες εξυπηρέτησης των οποίων η εταιρεία οδηγήθηκε στην ενεργοποίηση νέων συμβάσεων με τρίτους. Επίσης, υπήρξε μια σημαντική αύξηση στα ενοίκια των μεταφορικών μέσων η οποία συνδέεται με την εκτέλεση δρομολογίων με την χρήση λεωφορείων για την υποκατάσταση της σιδηροδρομικής μεταφοράς σε συμβατικές γραμμές ΥΔΥ, όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ήταν προσωρινά διαθέσιμο.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες οδήγησαν το EBITDA της Εταιρείας, από 21.579.379 € σε 27.786.185 €. Ενώ οι αποσβέσεις παρέμειναν ουσιαστικά σταθερές, και θετική η έκβαση των δικαστικών υποθέσεων, η αύξηση των προβλέψεων για

επισφαλείς απαιτήσεις, και οι προβλέψεις για την απαξίωση των αποθεμάτων οδήγησαν σε μείωση του Λειτουργικού Αποτελέσματος (EBIT) της Εταιρείας, το οποίο ανήλθε σε € 2.112.246 - από € 4.813.662 EBIT που είχε καταγραφεί το 2021.

Ενώ το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα επιδεινώθηκε σε σχέση με το προηγούμενο έτος, η επίδραση του καθαρού φόρου εισοδήματος απορρόφησε μεγάλο μέρος του αρνητικού αποτελέσματος προ φόρων (2.081.567 €), επιτρέποντας στην Εταιρεία να κλείσει το έτος 2022 με αρνητικό αποτέλεσμα μετά από φόρους ύψους (883.428) €, έναντι κέρδους 56.985 € που καταγράφηκε το 2021.

<i>Ποσά σε ευρώ</i>	<b>1/1-31/12/2022</b>	<b>1/1-31/12/2021</b>
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	65,003,412	36,525,721
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	14,713,000	15,268,213
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	65,027,965	50,000,000
Έσοδα από συντήρηση	2,299,882	5,612,884
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	87,697	332,313
Έσοδα από εισφορές	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	647,251	1,322,279
Λοιπά έσοδα	6,118,207	3,277,380
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	<b>153,897,412</b>	<b>112,338,791</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(47,756,114)	(41,519,356)
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1,671,626)	(866,104)
Ηλεκτρική ενέργεια έλξης	(14,889,985)	(7,151,385)
Καύσιμα	(11,520,747)	(8,327,313)
Τέλη χρήσης δικτύου	(18,240,282)	(12,748,163)
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(1,523,681)	(1,472,586)
Καθαρισμοί τ.υ. κλπ	(3,920,784)	(2,174,667)
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(6,083,550)	(2,097,715)
Υπηρεσίες φύλαξης ακινήτων	(2,665,266)	(2,129,304)
Ενοίκια κτιρίων	(353,218)	(56,497)
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(2,322,225)	(317,240)
Διάφορα έξοδα	(15,163,750)	(11,899,080)
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>(126,111,228)</b>	<b>(90,759,412)</b>
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων (EBITDA)</b>	<b>27,786,185</b>	<b>21,579,379</b>
Αποσβέσεις παγίων περιουσιακών στοιχείων	(22,994,285)	(19,310,950)
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(2,679,654)	2,545,233
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων (EBIT)</b>	<b>2,112,246</b>	<b>4,813,662</b>
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	(4,193,813)	(3,227,802)
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων</b>	<b>(2,081,567)</b>	<b>1,585,860</b>
Φόρος Εισοδήματος	1,198,139	(1,528,875)
<b>Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων</b>	<b>(883,428)</b>	<b>56,985</b>

## ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Στις 23 Ιουλίου 2019, υπεγράφη η σύμβαση αγοράς πέντε (5) αμαξοστοιχιών(ETR 470) από την μητρική εταιρεία Trenitalia S.p.A συνολικού ύψους 47,5 εκατομμυρίων. Το 2022, αναγνωρίστηκαν περαιτέρω εργασίες στα τεχνολογικά συστήματα και τα συστήματα άνεσης των τρένων ύψους 10,5 εκατομμυρίων ευρώ. Ο στόλος, αφού παραδόθηκε κατά τη διάρκεια του 2021 και ολοκλήρωσε τη διαδικασία αδειοδότησης στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) στις αρχές του 2022, τέθηκε σε εμπορική λειτουργία στις 15 Μαΐου 2022, εκτελώντας δύο καθημερινά δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης με μια υπηρεσία εξηρές που εξασφάλισε τη σύνδεση μεταξύ των δύο μεγάλων πόλεων της Ελλάδας σε λιγότερο από τέσσερις ώρες με υψηλά πρότυπα άνεσης και ασφάλειας.

Σε συνέχεια της επένδυσής απόκτησης τροχαίου υλικού η Εταιρεία προέβη σε ριζική ανακατασκευή του μηχανοστασίου στην ήδη μισθωμένη εγκατάσταση στην Θεσσαλονίκη. Το σύνολο της επένδυσης μέχρι και την λήξη της οικονομικής χρήσης ανέρχεται σε 16,6 εκ. ευρώ. Η επένδυση αυτή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έλευση των 5 νέων αμαξοστοιχιών καθώς φέρει την δυνατότητα υποστήριξης αμαξοστοιχιών αντίστοιχου μεγέθους. Αξίζει να αναφερθεί ότι αναμένονται να πραγματοποιηθούν επιπλέον εργασίες εντός του 2023 με αξία που αγγίζει τα 0,5 εκ. ευρώ, ενώ προγραμματίζονται ήδη νέες επενδύσεις στα υπόλοιπα συγκροτήματα της τεχνικής βάσης της Εταιρείας και στην αποκατάσταση μεγάλου εξοπλισμού όπως το υποδαπέδιο τόρνο του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης (3,5 εκ. ευρώ).

Η Εταιρεία προχώρησε επίσης στην ανάπτυξη μιας νέας Εμπορικής Πλατφόρμας, βασισμένης στις λύσεις που ήδη χρησιμοποιούνται από τις άλλες εταιρείες επιβατικών μεταφορών του Ομίλου FS και προσαρμοσμένης στις ανάγκες της ελληνικής αγοράς, προσθέτοντας περαιτέρω λειτουργικότητες για μια ολοκληρωμένη εμπειρία χρήσης και πλήρη διαλειτουργικότητα πολλαπλών καναλιών, σε μια επένδυση αξίας 1,65 εκατομμυρίων ευρώ στα οποία προστέθηκαν επιπλέον 0,57 εκατ. ευρώ ως παραγγελίες του 2022 . Η ανάπτυξη βρισκόταν ακόμη σε εξέλιξη στο τέλος του έτους και η έναρξη χρήσης αναμένεται να πραγματοποιηθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του 2024.

Η εταιρεία δεν διαθέτει ιδιόκτητες εγκαταστάσεις, συνεπώς δεν προκύπτουν περιπτώσεις ενεχυριάσεων πάγιων εγκαταστάσεων.

## ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ της HELLENIC TRAIN A.E. και των εταιρειών του Ομίλου FS Italiane διενεργούνται γενικά με κριτήρια δικαιοσύνης, με στόχο την εξασφάλιση αμοιβαίας οικονομικής ευκολίας, με γνώμονα τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, οι οποίες -όπου ενδείκνυται- προσδιορίζονται ακόμη και με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων. Οι ενδοεταιρικές συναλλαγές μοιράζονται τον κοινό στόχο της δημιουργίας αποτελεσματικότητας και, επομένως, αξίας για τον Όμιλο FS Italiane στο σύνολό του.

Αυτές οι διαδικασίες και συναλλαγές πραγματοποιούνται σύμφωνα με την τομεακή, αστική και φορολογική νομοθεσία, σύμφωνα με τις διαδικασίες του Ομίλου και των Εταιρικών Διοικητικών Λογιστικών Διαδικασιών και λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά και τις ειδικές πτυχές των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται από πολλές από τις εταιρείες του Ομίλου.

Οι πιο σημαντικές συναλλαγές αναλύονται στον παρακάτω πίνακα:

Επωνυμία	31/12/2022				2022		
	Απαιτήσεις	Υποχρεώσεις	Δάνεια	Απόκτηση τροχαίου υλικού & εμπορικής πλατφόρμας	Τόκοι δανείων	Έξοδα	Έσοδα
<b>Μητρικές εταιρείες</b>							
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	(49.205)	57.556.386	-	545.339	-	-
FSI TECHNOLOGY	-	834.600	-	84.600	-	705.450	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	50.149.117	-	19.276.980	-	1.455.988	474.947
RFI	-	18.423	-	-	-	37.094	-
MERCITALIA SHUNTING & RAIL	-	-	-	-	-	-	-

## ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Όπως αναφέρεται στον πρόλογο της παρούσας έκθεσης, οι προοπτικές για το 2023 έχουν επηρεαστεί δραματικά από το ατύχημα των Τεμπών στις 28/2 και την κακοκαιρία Daniel το διάστημα 5-7/9, και εξακολουθούν να τελούν υπό εκτίμηση/διερεύνηση πώς θα μπορούσαν να επηρεαστούν οι προγραμματισμένες λειτουργίες και οι καινοτόμες πρωτοβουλίες για το υπόλοιπο έτος, καθώς ακόμα δεν έχουν ολοκληρωθεί οι ενέργειες που απαιτούνται για την πλήρη επαναφορά του σιδηροδρόμου.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτή την αβεβαιότητα, η διοίκηση της Εταιρείας στοχεύει στη συνεχή βελτίωση, από την πλευρά των επιβατικών μεταφορών, της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, με ιδιαίτερη προσοχή στην εξάπλωση νέων τεχνολογιών για την εμπειρία του πελάτη (έκδοση εισιτηρίων, πληροφόρηση επιβατών και διαχείριση μετά την πώληση) και στη βελτιστοποίηση των δρομολογίων των επιβατών, ενισχύοντας τη σιδηροδρομική εξυπηρέτηση στις περιφερειακές γραμμές της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας.

Λαμβάνοντας υπόψη τον πελατοκεντρικό χαρακτήρα της προσέγγισης της Εταιρείας στις επιχειρηματικές της δραστηριότητες και τις αδιαπραγμάτευτες αρχές της μέγιστης ασφάλειας της κυκλοφορίας και των τεχνικών διαδικασιών, ένα σημαντικό επενδυτικό σχέδιο δρομολογείται για την αναβάθμιση των βάσεων συντήρησης, προκειμένου να συμμορφωθεί με τα υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας και να εξασφαλίσει σε κάθε επιβάτη ένα ασφαλές, άνετο και ακριβές ταξίδι.

Όσον αφορά τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, σημαντική επέκταση των δραστηριοτήτων της Εταιρείας αναμένεται να αποτελέσει η ανάθεση της παραχώρησης για 30 έτη της ανάπτυξης και διαχείρισης του εμπορευματικού

---

σταθμού Θριάσιο II που βρίσκεται στον Ασπρόπυργο, σε στρατηγική θέση στον εμπορευματικό διάδρομο που ξεκινά από το λιμάνι του Πειραιά (Ικόνιο) και έχει πρόσβαση στον σιδηροδρομικό άξονα βορρά-νότου της Ελλάδας. Παράλληλα, η Εταιρεία θα ξεκινήσει νέες υπηρεσίες με στόχο την εξυπηρέτηση των μεταφορών πολλαπλών πελατών εντός των συνόρων, ανοίγοντας μια νέα γραμμή προϊόντων επιπροσθέτως της καθιερωμένης υπηρεσίας διεθνών μεταφορών που συνδέει τα ελληνικά λιμάνια με προορισμούς της Κεντρικής Ευρώπης και συμβάλλοντας σημαντικά στην ανθεκτικότητα και ανάπτυξη της ελληνικής εφοδιαστικής βιομηχανίας.

Αθήνα, 16/10/2023

Maurizio CAPOTORTO

Prof. Dario LO BOSCO

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ

ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELLENIC TRAIN A.E.

ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELLENIC TRAIN A.E.



KPMG Ορκωτοί Ελεγκτές Α.Ε.  
Λεωφόρος Συγγρού 44  
117 42 Αθήνα, Ελλάδα  
Τηλέφωνο +30 210 6062100  
Φαξ: +30 210 6062111  
Email: info@kpmg.gr

## Έκθεση Ανεξάρτητου Ορκωτού Ελεγκτή

Προς τους Μετόχους της  
Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία

## Έκθεση Ελέγχου επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

### Γνώμη

Έχουμε ελέγξει τις συνημμένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (η «Εταιρεία») που αποτελούνται από την Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης της 31 Δεκεμβρίου 2022, τις Καταστάσεις Συνολικού Εισοδήματος, Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων και Ταμειακών Ροών της χρήσης που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και τις Σημειώσεις που περιλαμβάνουν περίληψη σημαντικών λογιστικών αρχών και μεθόδων και λοιπές επεξηγηματικές πληροφορίες.

Κατά τη γνώμη μας, εκτός από τις επιπτώσεις του πρώτου θέματος και τις πιθανές επιπτώσεις του δεύτερου θέματος που περιγράφονται στην ενότητα της έκθεσής μας «Βάση για Γνώμη με Επιφύλαξη», οι συνημμένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, τη χρηματοοικονομική θέση της Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία κατά την 31 Δεκεμβρίου 2022, τη χρηματοοικονομική της επίδοση και τις ταμειακές της ροές για τη χρήση που έληξε την ημερομηνία αυτή σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

### Βάση για Γνώμη με Επιφύλαξη

Από τον έλεγχό μας προέκυψαν τα εξής:

- Κατά παρέκκλιση των λογιστικών αρχών που προβλέπονται από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Εταιρεία αναγνώρισε συμβατικές απαιτήσεις οι οποίες δεν πληρούσαν τα κριτήρια αναγνώρισης του ΔΠΧΑ 15 ύψους ΕΥΡΩ 4 100 χιλιάδων, από το οποίο ποσό ΕΥΡΩ 300 χιλιάδες αφορά προηγούμενες χρήσεις. Κατά συνέπεια, οι Απαιτήσεις και το Σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων εμφανίζονται αυξημένα κατά ΕΥΡΩ 4 100 χιλιάδες αντίστοιχα, ενώ οι Ζημιές της τρέχουσας και προηγούμενης χρήσης εμφανίζονται μειωμένες κατά ΕΥΡΩ 3 800 χιλιάδες και ΕΥΡΩ 300 χιλιάδες αντίστοιχα.
- Στις Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις περιλαμβάνονται υπόλοιπα απαιτήσεων από επιχειρήσεις δημόσιας ωφέλειας που προέρχονται από την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ύψους ΕΥΡΩ 23 εκατομμύρια περίπου, για τα οποία δεν κατέστη δυνατό να συγκεντρώσουμε επαρκή και κατάλληλα ελεγκτικά τεκμήρια με εναλλακτικά μέσα σχετικά με την πρόοδο ελέγχου και αποδοχής των υπηρεσιών αυτών όπως προβλέπεται από τις σχετικές συμβάσεις καθώς και την συμφωνία του τελικού υπολοίπου από τις αντισυμβαλλόμενες με την Εταιρεία επιχειρήσεις δημοσίας ωφέλειας κατά την



31 Δεκεμβρίου 2022. Κατά συνέπεια, δεν είμαστε σε θέση να εκτιμήσουμε εάν είναι απαραίτητες οποιεσδήποτε προσαρμογές των σχετικών κονδυλίων των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

### Έμφαση Θέματος

1. Επιστούμε την προσοχή σας στη Σημείωση 19 και 32 επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, όπου περιγράφεται η βάση υπολογισμού των εξόδων για τέλη πρόσβασης και χρήσης υποδομής για την κυκλοφορία των συρμών της Εταιρείας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η Εταιρεία εξακολουθεί να επιμετρά τα ανωτέρω τέλη για τις χρήσεις 2020 ως και 2022 με υπολογισμούς που βασίζονται στις Δηλώσεις Δικτύου 2019 και όχι σύμφωνα με τις χρεώσεις που προέρχονται από τον διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής σύμφωνα με τις σχετικές Δηλώσεις Δικτύου ετών 2020-2022 βάσει εκτίμησης της για απόσυρση ή τροποποίηση των ήδη εκδοθέντων Δηλώσεων Δικτύου 2020 ως και 2022 μετά από τις σχετικές προσφυγές που έχουν κατατεθεί από την Εταιρεία. Στη γνώμη μας δε διατυπώνεται επιφύλαξη σε σχέση με το θέμα αυτό.
2. Επιστούμε τη προσοχή σας στη σημείωση 38 επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων όπου περιγράφεται το γεγονός της σύγκρουσης δυο αμαξοστοιχιών μεταγενέστερα του τέλους χρήσης της Εταιρείας, καθώς και η εκτιμώμενη επίδραση του στην οικονομική θέση της Εταιρείας. Στη γνώμη μας δε διατυπώνεται επιφύλαξη σε σχέση με το θέμα αυτό.

Διενεργήσαμε τον έλεγχο μας σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ΔΠΕ), όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία. Οι ευθύνες μας, σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά περιγράφονται περαιτέρω στην ενότητα της έκθεσής μας «Ευθύνες Ελεγκτή για τον Έλεγχο των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων». Είμαστε ανεξάρτητοι από την Εταιρεία σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Δεοντολογίας για Επαγγελματίες Λογιστές του Συμβουλίου Διεθνών Προτύπων Δεοντολογίας Λογιστών, όπως αυτός έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, και τις απαιτήσεις δεοντολογίας που σχετίζονται με τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων στην Ελλάδα και έχουμε εκπληρώσει τις άλλες δεοντολογικές μας υποχρεώσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας. Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας με επιφύλαξη.

### Άλλες Πληροφορίες

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τις άλλες πληροφορίες. Οι άλλες πληροφορίες περιλαμβάνονται στην Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου, για την οποία γίνεται σχετική αναφορά στην «Έκθεση επί Άλλων Νομικών και Κανονιστικών Απαιτήσεων», αλλά δεν περιλαμβάνουν τις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και την έκθεση ελέγχου επί αυτών.

Η γνώμη μας επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων δεν καλύπτει τις άλλες πληροφορίες και δεν εκφράζουμε με τη γνώμη αυτή οποιασδήποτε μορφής συμπέρασμα διασφάλισης επί αυτών.

Σε σχέση με τον έλεγχο μας επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, η ευθύνη μας είναι να αναγνώσουμε τις άλλες πληροφορίες και, με τον τρόπο αυτό, να εξετάσουμε εάν αυτές είναι ουσιωδώς ασυνεπείς με τις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις ή τις γνώσεις που αποκτήσαμε κατά τον έλεγχο, ή αλλιώς φαίνεται να είναι ουσιωδώς εσφαλμένες. Εάν, με βάση τις εργασίες που έχουμε εκτελέσει, καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει ουσιώδες σφάλμα σε αυτές τις άλλες πληροφορίες, είμαστε υποχρεωμένοι να αναφέρουμε το γεγονός αυτό. Εκτός από τις επακόλουθες επιπτώσεις του πρώτου θέματος και τις πιθανές επακόλουθες επιπτώσεις του δεύτερου θέματος που περιγράφονται στην ενότητα Βάση για γνώμη με επιφύλαξη της έκθεσής

μας, επί των σχετικών γνωστοποιήσεων στην Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου, δεν έχουμε τίποτα να αναφέρουμε σχετικά με το θέμα αυτό.

#### Ευθύνες του Διοικητικού Συμβουλίου επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, , όπως και για εκείνες τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου, που το Διοικητικό Συμβούλιο καθορίζει ως απαραίτητες ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση χρηματοοικονομικών καταστάσεων, απαλλαγμένων από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος.

Κατά την κατάρτιση των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την αξιολόγηση της ικανότητας της Εταιρείας να συνεχίσει τη δραστηριότητά της, γνωστοποιώντας όπου συντρέχει τέτοια περίπτωση, τα θέματα που σχετίζονται με τη συνεχιζόμενη δραστηριότητα και τη χρήση της λογιστικής αρχής της συνεχιζόμενης δραστηριότητας, εκτός και εάν το Διοικητικό Συμβούλιο είτε προτίθεται να ρευστοποιήσει την Εταιρεία ή να διακόψει τη δραστηριότητά της ή δεν έχει άλλη ρεαλιστική εναλλακτική επιλογή από το να προχωρήσει σε αυτές τις ενέργειες.

#### Ευθύνες Ελεγκτή για τον Έλεγχο των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

Οι στόχοι μας είναι να αποκτήσουμε εύλογη διασφάλιση για το κατά πόσο οι Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις στο σύνολό τους είναι απαλλαγμένες από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη, είτε σε λάθος, και να εκδώσουμε έκθεση ελεγκτή, η οποία περιλαμβάνει τη γνώμη μας. Η εύλογη διασφάλιση συνιστά διασφάλιση υψηλού επιπέδου, αλλά δεν είναι εγγύηση ότι ο έλεγχος που διενεργείται σύμφωνα με τα ΔΠΕ, όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, θα εντοπίζει πάντα ένα ουσιώδες σφάλμα, όταν αυτό υπάρχει. Σφάλματα δύναται να προκύψουν από απάτη ή από λάθος και θεωρούνται ουσιώδη όταν, μεμονωμένα ή αθροιστικά, θα μπορούσε εύλογα να αναμένεται ότι θα επηρέαζαν τις οικονομικές αποφάσεις των χρηστών που λαμβάνονται με βάση αυτές τις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Στα πλαίσια του ελέγχου, σύμφωνα με τα ΔΠΕ, όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, ασκούμε επαγγελματική κρίση και διατηρούμε επαγγελματικό σκεπτικισμό καθ' όλη τη διάρκεια του ελέγχου. Επίσης:

- Εντοπίζουμε και αξιολογούμε τους κινδύνους ουσιώδους σφάλματος στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος, σχεδιάζοντας και διενεργώντας ελεγκτικές διαδικασίες που ανταποκρίνονται στους κινδύνους αυτούς και αποκτούμε ελεγκτικά τεκμήρια που είναι επαρκή και κατάλληλα για να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας. Ο κίνδυνος μη εντοπισμού ουσιώδους σφάλματος που οφείλεται σε απάτη είναι υψηλότερος από αυτόν που οφείλεται σε λάθος, καθώς η απάτη μπορεί να εμπεριέχει συμπαιγνία, πλαστογραφία, εσκεμμένες παραλείψεις, ψευδείς διαβεβαιώσεις ή παράκαμψη των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου.
- Κατανοούμε τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που σχετίζονται με τον έλεγχο, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό τη διατύπωση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου της Εταιρείας.
- Αξιολογούμε την καταλληλότητα των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και το εύλογο των λογιστικών εκτιμήσεων και των σχετικών γνωστοποιήσεων που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο.

- Αποφαινόμαστε για την καταλληλότητα της χρήσης από το Διοικητικό Συμβούλιο της λογιστικής αρχής της συνεχιζόμενης δραστηριότητας και με βάση τα ελεγκτικά τεκμήρια που αποκτήθηκαν για το αν υπάρχει ουσιώδης αβεβαιότητα σχετικά με γεγονότα ή συνθήκες που μπορεί να υποδηλώνουν ουσιώδη αβεβαιότητα ως προς την ικανότητα της Εταιρείας να συνεχίσει τη δραστηριότητά της. Αν συμπεράνουμε ότι υφίσταται ουσιώδης αβεβαιότητα, είμαστε υποχρεωμένοι στην έκθεση ελεγκτή να επιστήσουμε την προσοχή στις σχετικές γνωστοποιήσεις των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων ή, αν αυτές οι γνωστοποιήσεις είναι ανεπαρκείς, να διαφοροποιήσουμε τη γνώμη μας. Τα συμπεράσματά μας βασίζονται σε ελεγκτικά τεκμήρια που αποκτώνται μέχρι την ημερομηνία της έκθεσης ελεγκτή. Ωστόσο, μελλοντικά γεγονότα ή συνθήκες ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα η Εταιρεία να παύσει να λειτουργεί ως συνεχιζόμενη δραστηριότητα.
- Αξιολογούμε τη συνολική παρουσίαση, τη δομή και το περιεχόμενο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των γνωστοποιήσεων, καθώς και το κατά πόσο οι Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις απεικονίζουν τις υποκείμενες συναλλαγές και τα γεγονότα με τρόπο που επιτυγχάνεται η εύλογη παρουσίαση.

Μεταξύ άλλων θεμάτων, κοινοποιούμε στο Διοικητικό Συμβούλιο, το σχεδιαζόμενο εύρος και το χρονοδιάγραμμα του ελέγχου, καθώς και σημαντικά ευρήματα του ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων όποιων σημαντικών ελλείψεων στις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου εντοπίζουμε κατά τη διάρκεια του ελέγχου μας.

## **Έκθεση επί Άλλων Νομικών και Κανονιστικών Απαιτήσεων**

### **1. Έκθεση Διαχείρισης Διοικητικού Συμβουλίου**

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την ευθύνη για την κατάρτιση της Έκθεσης Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου. Η γνώμη μας επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων δεν καλύπτει την Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου και δεν εκφράζουμε γνώμη ελέγχου επ' αυτής. Η ευθύνη μας είναι να αναγνώσουμε την Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου και, με τον τρόπο αυτό, να εξετάσουμε εάν, με βάση τον έλεγχό μας επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτήν είναι ουσιωδώς εσφαλμένες ή ασυνεπείς με τις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις ή τις γνώσεις που αποκτήσαμε κατά τον έλεγχό μας. Με βάση αποκλειστικά αυτή την εργασία κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 5 του Άρθρου 2 (μέρος Β) του Ν. 4336/2015, σημειώνουμε ότι:


- (α) Κατά τη γνώμη μας η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου έχει καταρτισθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις του Άρθρου 150 του Ν. 4548/2018 και το περιεχόμενο αυτής αντιστοιχεί με τις συνημμένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της χρήσης που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2022.



(β) Με βάση τη γνώση που αποκτήσαμε κατά τον έλεγχό μας, για την Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία και το περιβάλλον της, δεν έχουμε εντοπίσει ουσιώδεις ανακρίβειες στην Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου εκτός από τις επιπτώσεις του πρώτου θέματος και τις τυχόν επιπτώσεις του δεύτερου θέματος που περιγράφονται στην παράγραφο Βάση για γνώμη με επιφύλαξη της έκθεσης ελέγχου.

Αθήνα, 20 Οκτωβρίου 2023

ΚΡΜΓ Ορκωτοί Ελεγκτές Α.Ε.  
ΑΜ ΣΟΕΛ 114



Φίλιππος Κάσος Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής  
ΑΜ ΣΟΕΛ 26311

## **Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της 31 Δεκεμβρίου 2022**

**Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης**
*Ποσά σε Ευρώ*

	Notes	31.12.2022	31.12.2021
<b>Μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού</b>			
Ενσώματα πάγια	5	80.920.805	64.163.703
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	6	104.779.791	54.008.646
Ανταλλακτικά τροχαίου υλικού	5	24.484.471	21.144.602
Άυλα πάγια	7	1.369.010	1.621.194
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	8	5.356.550	4.204.227
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	9.1	904.643	917.436
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού</b>		<b>217.815.269</b>	<b>146.059.808</b>
<b>Κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού</b>			
Αποθέματα	11	3.390.388	4.973.301
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	10	40.186.388	7.003.876
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	12	87.881.574	50.368.853
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	9.2	23.016.455	17.847.293
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>		<b>154.474.805</b>	<b>80.193.323</b>
<b>Σύνολο ενεργητικού</b>		<b>372.290.074</b>	<b>226.253.131</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>			
Μετοχικό κεφάλαιο	13	34.406.509	34.406.509
Αποθεματικά κεφάλαια	13	(690.049)	(852.487)
Αποτελέσματα εις νέο	13	(12.260.527)	(12.317.511)
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	13	(883.428)	56.985
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>		<b>20.572.504</b>	<b>21.293.496</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>			
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	14	28.500.000	32.300.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	15	3.883.813	4.882.524
Λοιπές προβλέψεις	16	6.443.821	6.830.309
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	17	93.814.796	44.771.081
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	18	70.000	70.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>		<b>132.712.431</b>	<b>88.853.914</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>			
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	14	29.056.386	3.992.553
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	19	154.977.358	80.284.005
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	17	14.504.653	11.711.664
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	18	20.466.742	20.117.499
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>		<b>219.005.139</b>	<b>116.105.721</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>		<b>351.717.570</b>	<b>204.959.635</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>		<b>372.290.074</b>	<b>226.253.131</b>

Οι επισυναπτόμενες σημειώσεις στις σελίδες 30 έως 90 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

**Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος**
*Ποσά σε Ευρώ*

	Notes	2022	2021
Κύκλος εργασιών	20	82.103.990	57.739.132
Έσοδα από ΥΔΥ (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)	20	65.027.965	50.000.000
Λοιπά έσοδα	21	6.765.457	4.643.122
<b>Σύνολο εσόδων</b>		<b>153.897.412</b>	<b>112.382.254</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	22	(47.756.114)	(41.519.356)
Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα	23	(28.082.358)	(16.344.803)
Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων	24	(42.134.848)	(29.644.664)
Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	25	(2.675.443)	(373.738)
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	26	(5.462.465)	(2.920.314)
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων</b>		<b>(126.111.228)</b>	<b>(90.802.875)</b>
<b>Αποσβέσεις</b>	<b>28</b>	<b>(22.994.285)</b>	<b>(19.310.950)</b>
Προβλέψεις	27	(2.679.654)	2.545.233
<b>Κέρδη/(Ζημίες) εκμετάλλευσης προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>2.112.246</b>	<b>4.813.662</b>
Χρηματοοικονομικά έσοδα	29	718	16.669
Χρηματοοικονομικά έξοδα	30	(4.194.531)	(3.244.471)
<b>Χρηματοοικονομικό αποτέλεσμα</b>		<b>(4.193.813)</b>	<b>(3.227.802)</b>
<b>Κέρδη/(ζημίες) προ φόρων</b>		<b>(2.081.567)</b>	<b>1.585.860</b>
Φόροι εισοδήματος	31	1.198.139	(1.528.875)
<b>Κέρδη/(ζημίες) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>(883.428)</b>	<b>56.985</b>

Ποσά σε Ευρώ

<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα</b>	<b>Notes</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Αναλογιστικά Κέρδη/ (Ζημιές) καθορισμένων παροχών προσωπικού	<b>15</b>	208.253	1.029.645
Αναβαλλόμενος Φόρος επί λοιπού Συνολικού Εισοδήματος	<b>8</b>	(45.816)	(226.522)
eΑναλογιστικά κέρδη/ (Ζημιές) DBO επί των απαιτήσεων		-	(305.111)
<b>Σύνολο λοιπών συνολικών εισοδημάτων</b>		<b>(720.991)</b>	<b>554.997</b>

*Οι επισυναπτόμενες σημειώσεις στις σελίδες 30 έως 90 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.*

### Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων

	Μετοχικό κεφάλαιο	Αποθεματικό αναλογιστικών κερδών / (ζημιών) παροχών προσωπικού	Ειδικό αποθεματικό λόγω συγχώνευσης με ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ	Λοιπά αποθεματικά κεφάλαια	Συνολικά Αποθεματικά κεφάλαια	Κέρδη / (Ζημιές) εις νέο	Κέρδη / (Ζημιές) περιόδου	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
<b>Υπόλοιπο την 1η Ιανουαρίου 2021</b>	<b>34.406.509</b>	<b>(4.149.501)</b>	<b>2.785.908</b>	<b>13.094</b>	<b>(1.350.498)</b>	<b>(12.317.511)</b>	-	<b>20.738.500</b>
<b>Αλλαγή σε λογιστική πολιτική*</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
Κέρδη/(Ζημιές) χρήσης	-	-	-	-	-	-	<b>56.985</b>	<b>56.985</b>
Λοιπά συνολικά εισοδήματα στην Καθαρή Θέση	-	<b>498.012</b>	-	-	<b>498.012</b>	-	-	<b>498.012</b>
<b>Υπόλοιπο την 31 Δεκεμβρίου 2021</b>	<b>34.406.509</b>	<b>(3.651.489)</b>	<b>2.785.908</b>	<b>13.094</b>	<b>(852.487)</b>	<b>(12.317.511)</b>	<b>56.985</b>	<b>21.293.496</b>
<b>Υπόλοιπο την 1η Ιανουαρίου 2022</b>	<b>34.406.509</b>	<b>(3.651.489)</b>	<b>2.785.908</b>	<b>13.094</b>	<b>(852.487)</b>	<b>(12.260.526)</b>	-	<b>21.293.496</b>
Κέρδη/(Ζημιές) χρήσης	-	-	-	-	-	-	<b>(883.428)</b>	<b>(883.428)</b>
Λοιπά συνολικά εισοδήματα στην Καθαρή Θέση	-	<b>162.437</b>	-	-	<b>162.437</b>	-	-	<b>162.437</b>
<b>Υπόλοιπο την 31 Δεκεμβρίου 2022</b>	<b>34.406.509</b>	<b>(3.489.052)</b>	<b>2.785.908</b>	<b>13.094</b>	<b>(690.049)</b>	<b>(12.260.526)</b>	<b>(883.428)</b>	<b>20.572.504</b>

*Οι επισυναπτόμενες σημειώσεις στις σελίδες 30 έως 90 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.*

**Κατάσταση Ταμειακών Ροών**
*Ποσά σε €*

		1/1-31/12/2022	1/1- 31/12/2021
<b>Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες</b>	<b>note</b>		
<b>Κέρδη / (Ζημιές) περιόδου</b>		<b>(883.428)</b>	<b>56.985</b>
Πλέον / (Μείον) Προσαρμογές για:			
Φόρος εισοδήματος	31	(1.198.139)	1.528.875
Αποσβέσεις παγίων	5,6,7	22.994.285	19.310.950
Προβλέψεις		1.329.154	(5.159.373)
Παροχές προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	15	560.043	2.288.380
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	30	4.194.531	3.244.471
Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	29	(718)	(16.669)
<b>Σύνολο</b>		<b>26.995.728</b>	<b>21.253.619</b>
<b>Μεταβολές Κεφαλαίου κίνησης</b>			
(Αύξηση) / μείωση αποθεμάτων και ανταλλακτικών		(3.367.087)	(4.991.520)
(Αύξηση) / μείωση βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων		(71.853.479)	476.328
(Αύξηση) / μείωση λοιπών μακροπροθεσμων απαιτήσεων		12.794	(2.113)
Αύξηση/ (μείωση) υποχρεώσεων		45.399.719	(20.069.341)
Αποδέσμευση δεσμευμένων ταμειακών διαθεσίμων		-	1.500.000
Πληρωθείσες αποζημιώσεις στο προσωπικό		(1.037.926)	(586.534)
<b>Μείον:</b>			
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβεβλημένα		(468.903)	(280.389)
Καταβολές φόρου εισοδήματος		(260.471)	(165.646)
Καταβολές αποζημιώσεων		(561.104)	(87.500)
<b>Σύνολο εισροών/ (εκροών) από Λειτουργικές δραστηριότητες</b>		<b>(5.140.729)</b>	<b>(2.953.096)</b>
<b>Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες</b>			
Αγορές Παγίων		(10.354.101)	(13.501.359)
Τόκοι Εισπραχθέντες		718	15.355
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες</b>		<b>(10.353.383)</b>	<b>(13.486.004)</b>
<b>Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>			
Δάνεια αναληφθέντα		25.000.000	13.000.000
Αποπληρωμή δανεισμού		(3.800.000)	(2.900.000)
Τόκοι πληρωθέντες		(536.726)	(577.522)
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>		<b>20.663.274</b>	<b>10.389.490</b>
<b>Καθαρή μεταβολή στα ταμειακά διαθέσιμα &amp; ισοδύναμα της περιόδου</b>		<b>5.169.161</b>	<b>(6.049.610)</b>
Ταμειακά διαθέσιμα & ισοδύναμα έναρξης χρήσης		17.847.293	23.896.903
<b>Ταμειακά διαθέσιμα &amp; ισοδύναμα λήξης περιόδου</b>		<b>23.016.455</b>	<b>17.847.293</b>

*Οι επισυναπτόμενες σημειώσεις στις σελίδες 30 έως 90 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.*

**Σημειώσεις  
επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων**

## 1. Γενικές πληροφορίες για την εταιρεία

Η «HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής η «Εταιρεία» ή η «HELLENIC TRAIN Α.Ε.») έχει τη νομική μορφή ανώνυμης εταιρείας και είναι καταχωρημένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο με αριθμό 6780801000.

Η Εταιρεία συστάθηκε ως ανώνυμη εταιρεία το 2005, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Φ4/65206/5120/22-11-2005) και το καταστατικό της δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 12948/20-12-2005 τεύχος ΑΕ&ΕΠΕ. Στις 28/12/2018 με Αριθμό Πρωτοκόλλου 1346769 (ΚΑΚ:1612039) δημοσιεύτηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο η τροποποίηση του καταστατικού της Εταιρείας, σχετικά με την μείωση του μετοχικού κεφαλαίου (Σημ. 10). Η τελευταία τροποποίηση του καταστατικού της Εταιρείας δημοσιεύτηκε την 01/07/2022 στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), με Κωδικό Αριθμό Καταχώρισης 2900711 και αριθμό πρωτοκόλλου 2632684 σχετικά με την αλλαγή της επωνυμίας της. Η πλήρης επωνυμία αυτής είναι «HELLENIC TRAIN- ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και ο διακριτικός της τίτλος «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Έδρα της Εταιρείας έχει ορισθεί ο Δήμος Αθηναίων. Η έδρα και τα γραφεία της Διοίκησης της Εταιρείας βρίσκονται σε μισθωμένο ακίνητο επί της οδού Πετμεζά 13 & Λεωφ. Συγγρού 41 στην Αθήνα.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του καταστατικού, η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε 50 έτη, υπολογιζόμενη από την ημέρα καταχώρισης στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών.

Στις 14 Ιουλίου 2016 το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ, ανακοίνωσε ότι από τη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών που κατατέθηκαν για την εξαγορά του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., η ιταλική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A., η οποία κατέθεσε δεσμευτική προσφορά συνολικής αξίας Ευρώ 45 εκ., αξιολογήθηκε ως ο προτιμητέος επενδυτής για την εν λόγω εξαγορά. Στις 18 Ιανουαρίου 2017 υπεγράφη η σύμβαση πώλησης του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην ιταλική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. Η ολοκλήρωση της συμφωνίας για την πώληση του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιήθηκε στις 14.9.2017.

Από την 14.9.2017 έως την 01.06.2019, μοναδικός μέτοχος της HELLENIC TRAIN Α.Ε.(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) ήταν η Εταιρεία Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. με 100% συμμετοχή.

Την 1.6.2019 η εταιρεία Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών της της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) που κατείχε, στην θυγατρική της εταιρεία TRENITALIA S.p.A. Έκτοτε, μοναδικός μέτοχος της HELLENIC TRAIN Α.Ε. είναι η Trenitalia S.p.A.

<b>Αριθμός Γ.Ε.ΜΗ.</b>	6780801000
<b>Αριθμός Φορολογικού Μητρώου</b>	EL999645865
<b>Διεύθυνση Έδρας Εταιρείας</b>	Συγγρού 41 & Πετμεζά 13, 117 43, Αθήνα, Ελλάδα
<b>Σύνθεση Διοικητικού Συμβουλίου Με απόφαση συγκρότησης του Διοικητικού Συμβουλίου σε σώμα στις 19.09.2022</b>	Lo Bosco Dario (Πρόεδρος Δ.Σ.) Capotorto Maurizio (Διευθύνων Σύμβουλος Δ.Σ) Caposciutti Marco (Μέλος) Sofia Nasi (Μέλος) Nicola Tufo (Μέλος)

### 1.1. Αντικείμενο δραστηριότητας

Όπως περιγράφεται στο άρθρο 2 του καταστατικού της Εταιρείας, αντικείμενο δραστηριότητας της Εταιρείας αποτελεί μεταξὺ άλλων:

- Η παροχή υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.
- Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Η ίδρυση και η λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού.
- Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών.
- Η οργάνωση και λειτουργία των εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού.
- Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών, οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού.πιδ;
- Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού.

Η δημοσίευση αυτών των οικονομικών καταστάσεων εγκρίθηκε από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου στις 16/10/2023. Οι ίδιες οικονομικές καταστάσεις θα υποβληθούν στην Γενική Συνέλευση των μετόχων για έγκριση και μετέπειτα κατάθεση, σύμφωνα με τους όρους που ορίζει ο νόμος. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων έχει την εξουσία να προβεί σε αλλαγές στις παρούσες οικονομικές καταστάσεις.

### 2. Πλαίσιο κατάρτισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

Οι παρούσες οικονομικές καταστάσεις για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2022, έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα (ΔΛΠ) και τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (ΔΠΧΑ) που εκδόθηκαν από το Συμβούλιο Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB) καθώς και από τις διερμηνείες της Επιτροπής Διερμηνειών των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (IFRIC) και της Μόνιμης Επιτροπής Διερμηνειών (SIC), αναγνωρισμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 και ισχύουν την 31.12.2022. Συγκεκριμένα, τα ΔΠΧΑ έχουν εφαρμοστεί με συνέπεια σε όλες τις περιόδους που περιέχονται στο παρόν έγγραφο.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι εν λόγω οικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί με βάση την βέλτιστη διαθέσιμη πληροφόρηση σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ. Μελλοντικές ερμηνευτικές οδηγίες και ενημερώσεις θα εφαρμόζονται σε επόμενες χρήσεις σύμφωνα με τις μεθόδους που απαιτούνται από τα πρότυπα χρηματοοικονομικής πληροφόρησης, κατά περίπτωση.

Το βασικό νόμισμα για την παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων είναι το Ευρώ, το οποίο είναι το νόμισμα των κυριότερων χωρών στις οποίες δραστηριοποιείται η Εταιρεία, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά.

Οι οικονομικές καταστάσεις αποτελούνται από την Κατάσταση Οικονομικής Θέσης, την Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος, την Κατάσταση Λοιπών Εισοδημάτων, την Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων, την Κατάσταση Ταμειακών Ροών και τις σχετικές Επεξηγηματικές Σημειώσεις.

Συγκεκριμένα:

- Η Κατάσταση Οικονομικής Θέσης έχει καταρτιστεί με ταξινόμηση των περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων σύμφωνα με το κριτήριο "βραχυπρόθεσμα / μακροπρόθεσμα",
- Η Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος καταρτίστηκε με ταξινόμηση των εξόδων κατά φύση και των καθαρών αποτελεσμάτων των συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων,
- Η Κατάσταση Λοιπών Εισοδημάτων περιλαμβάνει οποιοσδήποτε αλλαγές των ιδίων κεφαλαίων εκτός αυτών που αποδίδονται σε συναλλαγές που πραγματοποιούνται με τους μετόχους της Εταιρείας,
- Η Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων παρέχει χωριστή γνωστοποίηση του λειτουργικού αποτελέσματος για τη χρήση και κάθε άλλη μεταβολή που δεν καταχωρείται στην κατάσταση συνολικού εισοδήματος,
- Η Κατάσταση Ταμειακών Ροών έχει καταρτιστεί απεικονίζοντας τις ταμειακές ροές που προκύπτουν από τις λειτουργικές δραστηριότητες σύμφωνα με την έμμεση μέθοδο.

Η οικονομική έκθεση συνοδεύεται επίσης από την έκθεση διαχείρισης που περιλαμβάνεται στις οικονομικές καταστάσεις.

Οι οικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί σύμφωνα με την παραδοχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας, καθώς παρά των έκτακτων δυσμενών γεγονότων που συνέβησαν εντός του 2023 (τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, ακραία φυσικά φαινόμενα) και τις συνέπειες αυτών στην ομαλή λειτουργία της Εταιρείας, η Διοίκηση έχει διαπιστώσει ότι δεν υφίστανται οικονομικοί, διαχειριστικοί ή άλλοι δείκτες που θα μπορούσαν να υποδηλώσουν αδυναμία ή ουσιώδης αβεβαιότητα σχετικά με την ικανότητα της Εταιρείας να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της στο άμεσο μέλλον και, ιδιαίτερα, τους επόμενους 12 μήνες. Στην αξιολόγηση αυτή έχουν ληφθεί υπόψη και την απεριόριστη δέσμευση του μοναδικού μετόχου να στηρίξει την Εταιρεία στην ανταπόκριση όλων των χρηματοοικονομικών της υποχρεώσεων, μαζί με το συμβατικό πλαίσιο της σύμβασης ΥΔΥ μεταξύ την Εταιρείας και του Ελληνικού Δημόσιου.

Οι οικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί βάσει την αρχή του ιστορικού κόστους.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο όρος "βραχυπρόθεσμα" υποδηλώνει την περίοδο των δώδεκα μηνών που έπεται της ημερομηνίας αναφοράς των παρόντων οικονομικών καταστάσεων, ενώ ο όρος "μακροπρόθεσμα" υποδηλώνει τις περιόδους που υπερβαίνουν τους δώδεκα μήνες μετά την ίδια ημερομηνία.

Τα λογιστικά πρότυπα που υιοθετήθηκαν για την κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων της παρούσας χρήσης χρησιμοποιήθηκαν και για την κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων της προηγούμενης χρήσης που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2021.

### **3. Κύρια λογιστικά πρότυπα που εφαρμόστηκαν**

Τα λογιστικά πρότυπα και οι κυριότερες λογιστικές εκτιμήσεις που χρησιμοποιήθηκαν για την σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων παρουσιάζονται κατωτέρω.

#### **Ενσώματα πάγια**

Τα ενσώματα πάγια αναγνωρίζονται στο κόστος κτήσης ή στο κόστος παραγωγής, καθαρό χωρίς τις σωρευμένες αποσβέσεις και απομειώσεις. Το κόστος κτήσης ή το κόστος παραγωγής περιλαμβάνει το κόστος που είναι απαραίτητο προκειμένου το στοιχείο του ενεργητικού να καταστεί έτοιμο για χρήση καθώς και το κόστος αποσυναρμολόγησης και απομάκρυνσης του στοιχείου ώστε να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση. Τα χρηματοοικονομικά έξοδα που επιρρίπτονται άμεσα στην αγορά, στην κατασκευή ή στο κόστος επιλέξιμων στοιχείων του ενεργητικού κεφτοαλλοιοποιούνται και αποσβένονται ανάλογα με την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του στοιχείου στο οποίο αναφέρονται. Τα κόστη για βελτιώσεις, εκσυγχρονισμό και μετασχηματισμό των παγίων στοιχείων αναγνωρίζονται ως πάγια στοιχεία του ενεργητικού.

Κόστη που πραγματοποιούνται για συνήθεις συντηρήσεις και επισκευές αναγνωρίζονται άμεσα στην κατάσταση αποτελεσμάτων ως έξοδο. Η κεφαλαιοποίηση των εξόδων που σχετίζονται με την επέκταση, τον εκσυγχρονισμό ή την βελτίωση δομικών στοιχείων

που κατέχονται ή χρησιμοποιούνται από τρίτους, γίνεται μόνο στον βαθμό που πληρούνται οι προϋποθέσεις αναγνώρισης αυτών σαν στοιχείο ενεργητικού ή μέρος στοιχείου, κατ' εφαρμογήν της μεθόδου του συνθετικού μέρους, σύμφωνα με την οποία κάθε συνθετικό μέρος του οποίου η ωφέλιμη διάρκεια ζωής εκτιμάται αυτόνομα πρέπει να αναγνωρίζεται χωριστά.

Η απόσβεση υπολογίζεται συστηματικά με βάση τους συντελεστές που κρίνονται αντιπροσωπευτικοί για τα στοιχεία του ενεργητικού, δηλαδή την εκτιμώμενη οικονομική-τεχνική ωφέλιμη διάρκεια ζωής.

Όπου κρίνεται απαραίτητο, η ωφέλιμη διάρκεια ζωής και η υπολειμματική αξία των παγίων στοιχείων εξετάζονται και αναθεωρούνται στο τέλος κάθε έτους. Οι εδαφικές εκτάσεις δεν αποσβένονται.

Οι συντελεστές απόσβεσης και η ωφέλιμη διάρκεια ζωής έχουν ως εξής:

<b>Κατηγορία</b>	<b>Συντελεστής απόσβεσης</b>
Κτήρια	<i>Από 5 μέχρι 20 έτη</i>
Μηχανολογικός εξοπλισμός	<i>Από 5 μέχρι 10 έτη</i>
Μεταφορικά μέσα	<i>Από 5 μέχρι 10 έτη</i>
Λοιπός εξοπλισμός	<i>Από 4 μέχρι 6 έτη</i>
Τροχαίο Υλικό	<i>Από 15 μέχρι 30 έτη</i>

## **Μισθώσεις**

### **i. Αρχική αναγνώριση**

Κατά την αρχική ημερομηνία της μισθωτήριας σύμβασης (η ημερομηνία αποδοχής, δηλαδή η ημερομηνία κατά την οποία υπεγράφη η σύμβαση ή κατά την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την τήρηση των όρων της σύμβασης, ανάλογα ποιο γίνεται πρώτο) και με κάθε επόμενη αλλαγή των σχετικών όρων της σύμβασης η εταιρεία ελέγχει αν πρόκειται για χρηματοδοτική μίσθωση ή αν περιέχεται τέτοια σύμβαση. Ειδικότερα μία σύμβαση χαρακτηρίζεται ως χρηματοδοτική μίσθωση εάν μεταφέρει το δικαίωμα χρήσης ενός συγκεκριμένου στοιχείου ενεργητικού για ορισμένη χρονική περίοδο, με χρηματικό αντάλλαγμα. Για συμβάσεις που περιέχουν πολλαπλά στοιχεία χρηματοδοτικής μίσθωσης και μη, η εταιρεία τα διαχωρίζει αντιστοίχως.

Η μίσθωση αρχίζει όταν ο εκμισθωτής καθιστά το στοιχείο του ενεργητικού διαθέσιμο στον μισθωτή (ημερομηνία έναρξης) και καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψιν την περίοδο κατά την οποία το συμβόλαιο δεν μπορεί να ακυρωθεί, δηλαδή την περίοδο κατά την οποία τα μέρη έχουν νομικά ισχυρά δικαιώματα και υποχρεώσεις ακόμα και αν περιλαμβάνονται περίοδοι που δεν καταβάλλεται ενοίκιο. Η διάρκεια αυτή περιλαμβάνει:

- Την περίοδο που καλύπτεται από το δικαίωμα ανανέωσης του συμβολαίου, όταν η εταιρεία είναι αρκετά βέβαιη ότι θα ασκήσει αυτό το δικαίωμα.
- Την περίοδο που ακολουθεί την ημερομηνία τερματισμού (δικαίωμα τερματισμού), όταν η εταιρεία είναι αρκετά βέβαιη ότι δεν θα ασκήσει το δικαίωμα αυτό.

Δικαίωμα τερματισμού που χορηγείται μόνο στον εκμισθωτή, δεν λαμβάνεται υπόψιν.

Η εταιρεία επέλεξε να μην εφαρμόσει το IFRS 16 για τις βραχυχρόνιες μισθώσεις ή για εκείνες που έχουν διάρκεια λιγότερο από 12 μήνες. Για τις μισθώσεις μικρής αξίας, ή για εκείνες στις οποίες η αξία του στοιχείου, όταν είναι καινούργιο (ή αλλιώς η συνολική

σύμβαση), είναι ίση ή μικρότερη από 5.000 ευρώ. Γι αυτούς τους τύπους των συμβάσεων, η εταιρεία αναγνωρίζει τις πληρωμές που οφείλονται σαν κόστος, σύμφωνα με το κριτήριο της ευθείας γραμμής ή με κάποιο άλλο συστηματικό κριτήριο, αν είναι πιο αντιπροσωπευτικό.

## ii. Μεταγενέστερη λογιστική παρακολούθηση

Από την ημέρα εφαρμογής της μίσθωσης, η εταιρεία αναγνωρίζει το δικαίωμα χρήσης του στοιχείου του ενεργητικού ως πάγιο στοιχείο που βασίζεται στη φύση του ίδιου του στοιχείου και οι μισθωτικές υποχρεώσεις ταξινομούνται μεταξύ βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων οικονομικών υποχρεώσεων. Το στοιχείο του ενεργητικού που αποτελείται από το δικαίωμα χρήσης αναγνωρίζεται αρχικά στο κόστος, που περιλαμβάνει το ποσό της αρχικής αποτίμησης της μισθωτικής υποχρέωσης. Το κόστος αυτό προσαρμόζεται με τυχόν μισθωτικές πληρωμές που έγιναν πριν την ημερομηνία έναρξης και προσαυξάνεται με τα αρχικά άμεσα έξοδα καθώς και τα μεταγενέστερα έξοδα τα οποία θα βαρύνουν τον μισθωτή κατά την αποσυναρμολόγηση και απομάκρυνση του παγίου, ή κατά την αποκατάσταση του παγίου ή του τόπου που ήταν τοποθετημένο.

Η μισθωτική υποχρέωση αποτιμάται ως η πραγματική αξία των πληρωμών που οφείλονται για την μίσθωση, όσων δεν έχουν πληρωθεί κατά την ημερομηνία έναρξης. Όταν είναι δυνατόν και κατά το βαθμό που προβλέπεται στη σύμβαση, η εταιρεία χρησιμοποιεί για τους σκοπούς της προεξόφλησης το προβλεπόμενο επιτόκιο της μίσθωσης ή εναλλακτικά το οριακό επιτόκιο δανεισμού (IBR). Οι πληρωμές των μισθωμάτων που λαμβάνονται υπ' όψιν κατά την εκτίμηση της υποχρέωσης, περιλαμβάνουν τις συγκεκριμένες πληρωμές, τις μεταβλητές πληρωμές που εξαρτώνται από κάποιον δείκτη ή επιτόκιο, τα ποσά που αναμένεται να πληρωθούν σαν εγγύηση της υπολειμματικής αξίας, την τιμή άσκησης του δικαιώματος αγοράς (όταν η εταιρεία είναι αρκετά βέβαιη ότι θα το ασκήσει), τις πληρωμές που οφείλονται κατά της διάρκεια της προαιρετικής περιόδου ανανέωσης (αν η εταιρεία είναι αρκετά βέβαιη ότι θα ασκήσει το δικαίωμα ανανέωσης), και τις ρήτρες πρόωρου τερματισμού (εκτός αν η εταιρεία είναι αρκετά βέβαιη ότι δεν θα τερματίσει πρόωρα την σύμβαση). Το δικαίωμα της χρήσης των μισθωμένων παγίων καταχωρείται στο κόστος αγοράς, απηλλαγμένο από σωρρευτικές αποσβέσεις και ζημίες απομείωσης.

Το δικαίωμα χρήσης του παγίου αποσβένεται με βάση την σταθερή μέθοδο απόσβεσης για ολόκληρη την περίοδο της σύμβασης, εκτός εάν η σύμβαση η ίδια προβλέπει την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας κατά το τέλος της μισθωτικής περιόδου ή αν το κόστος της μίσθωσης δεν αντανακλά το γεγονός ότι ο μισθωτής θα ασκήσει το δικαίωμα της αγοράς. Στην τελευταία περίπτωση, η απόσβεση θα υπολογιστεί με βάση την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του παγίου ή την διάρκεια της σύμβασης, όποια είναι μικρότερη. Η εκτιμώμενη ωφέλιμη διάρκεια ζωής του παγίου για το δικαίωμα της χρήσης υπολογίζεται σύμφωνα με το ίδιο κριτήριο που εφαρμόστηκε για το πάγιο στοιχείο που αφορά. Το δικαίωμα της χρήσης του παγίου μειώνεται κατά την ζημία της απομείωσης σε σχέση με την μονάδα παραγωγής κερδών (CGU) στην οποία ανήκει το παραπάνω δικαίωμα και προσαρμόζεται ώστε να αντανακλά τον καινούργιο υπολογισμό της μισθωτικής υποχρέωσης.

Μετά την αρχική αναγνώριση που έγινε κατά την ημερομηνία έναρξης, η μισθωτική υποχρέωση αποτιμάται στο αποσβεσμένο κόστος με τη χρήση του αποτελεσματικού επιτοκίου και επαναυπολογίζεται όταν οι μελλοντικές μισθωτικές πληρωμές αλλάξουν, εξαιτίας μιας αλλαγής ενός δείκτη ή επιτοκίου. Η εν λόγω αλλαγή μπορεί να προκύψει εάν το ποσό το οποίο αναμένει η εταιρεία να πληρώσει ως εγγυημένη υπολειμματική αξία αλλάξει, ή αν η εταιρεία αλλάξει την εκτίμηση της σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος αγοράς, παράτασης ή τερματισμού. Όταν η μισθωτική υποχρέωση επαναυπολογίζεται ο μισθωτής προβαίνει σε ανάλογη μεταβολή του δικαιώματος χρήσης του παγίου. Εάν η λογιστική αξία του δικαιώματος χρήσης του παγίου μηδενιστεί η μεταβολή αναγνωρίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων του έτους.

Στην κατάσταση οικονομικής θέσης η εταιρεία απεικονίζει το δικαίωμα χρήσης των παγίων διακεκριμένα σε σχέση με τα λοιπά ενσώματα πάγια και επίσης απεικονίζει την μισθωτική υποχρέωση μεταξύ των άλλων υποχρεώσεων. Στην κατάσταση

αποτελεσμάτων η δαπάνη των τόκων για τη μισθωτική υποχρέωση αποτελεί στοιχείο εξόδων και απεικονίζεται χωριστά από τις αποσβέσεις των δικαιωμάτων χρήσης.

### **Άυλα στοιχεία ενεργητικού**

Τα άυλα στοιχεία ενεργητικού προσδιορίζονται ως μη χρηματικά στοιχεία ενεργητικού, χωρίς φυσική υπόσταση, τα οποία μπορούν να παρακολουθηθούν και από τα οποία αναμένονται μελλοντικά οικονομικά οφέλη. Τα στοιχεία αυτά αναγνωρίζονται στο κόστος κτήσης ή παραγωγής που περιλαμβάνει έξοδα άμεσα συνδεδεμένα με την προετοιμασία των άυλων στοιχείων για χρήση, πριν από τις σωρευμένες αποσβέσεις (εκτός των άυλων παγίων με απεριόριστη ωφέλιμη διάρκεια ζωής) και πριν από ζημιές απομείωσης. Οι τόκοι που συσσωρεύτηκαν κατά την διάρκεια της ωφέλιμης διάρκειας ζωής και κατά την ανάπτυξη των άυλων παγίων θεωρούνται μέρος του κόστους κτήσης. Η απόσβεση αρχίζει όταν το στοιχείο είναι διαθέσιμο για χρήση και κατανέμεται συστηματικά με βάση την υπολοιπούμενη διάρκεια χρήσης ή την προσδοκώμενη ωφέλιμη διάρκεια ζωής. Τα κύρια άυλα πάγια διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

A) Παραχωρήσεις, άδειες και εμπορικά σήματα.

Οι παραχωρήσεις, οι άδειες και τα εμπορικά σήματα αποσβένονται με την σταθερή μέθοδο απόσβεσης.

Τα έξοδα των αδειών ηλεκτρονικών προγραμμάτων που περιλαμβάνουν τα έξοδα που έγιναν για να καταστήσουν τα προγράμματα έτοιμα προς χρήση αποσβένονται με την σταθερή μέθοδο απόσβεσης.

Τα έξοδα που σχετίζονται με την συντήρηση των ηλεκτρονικών προγραμμάτων εξοδοποιούνται κατά τον χρόνο που πραγματοποιούνται.

B) Ευρεσιτεχνίες και δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας

Οι ευρεσιτεχνίες και τα πνευματικά δικαιώματα αποσβένονται με την σταθερή μέθοδο απόσβεσης.

Γ) Υπεραξία

Η υπεραξία είναι η διαφορά ανάμεσα στο κόστος που δαπανήθηκε κατά την απόκτηση μιας επιχειρηματικής μονάδας και της τρέχουσας αξίας των σχετικά διακριτών στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού που αποκτήθηκαν, κατά την αρχική απόκτηση. Η υπεραξία καταχωρείται σαν άυλο στοιχείο ενεργητικού με απεριόριστη διάρκεια ζωής και ως εκ τούτου δεν υπόκειται σε απόσβεση, αλλά σε έλεγχο απομείωσης σε ετήσια τουλάχιστον βάση. Η αναστροφή της υπεραξίας, αν έχει προηγηθεί απομείωσή της, δεν επιτρέπεται.

Για τους σκοπούς του ελέγχου της απομείωσης η αποκτηθείσα υπεραξία ενός επιχειρηματικού συνόλου κατανέμεται στις επιμέρους μονάδες παραγωγής κερδών (CGUs) ή στις ομάδες των CGUs που αναμένεται να ωφεληθούν από τις συνέργειες εντός του συνόλου, με έναν τρόπο συνεπή με το ελάχιστο επίπεδο παρακολούθησης της υπεραξίας εντός της εταιρείας.

Δ) Κόστος έρευνας και ανάπτυξης

Το κόστος που σχετίζεται με ερευνητικές δραστηριότητες απεικονίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων του έτους κατά το οποίο προκύπτει, ενώ τα έξοδα ανάπτυξης απεικονίζονται σαν άυλα πάγια από την στιγμή που συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Το σχέδιο (project) είναι σαφώς διακριτό και τα έξοδα που συνδέονται με αυτό μπορούν βάσιμα να διακριθούν και να μετρηθούν.
- Η τεχνική σκοπιμότητα του σχεδίου μπορεί να αποδειχθεί.
- Η πρόθεση να ολοκληρωθεί το σχέδιο και να πωληθεί το άυλο πάγιο που θα δημιουργηθεί μπορεί να αποδειχθεί.

- Υπάρχει μία δυναμική αγορά, ή στην περίπτωση της εσωτερικής χρήσης, η χρησιμότητα του άυλου παγίου για την παραγωγή λοιπών άυλων στοιχείων που δημιουργούνται από το σχέδιο, μπορεί να αποδειχθεί.
- Οι τεχνικοί και χρηματικοί πόροι που είναι απαραίτητοι για την ολοκλήρωση του σχεδίου είναι διαθέσιμοι.

Η απόσβεση των εξόδων ανάπτυξης που έχουν αναγνωρισθεί ως άυλα πάγια αρχίζει από την ημερομηνία κατά την οποία το αποτέλεσμα που δημιουργήθηκε από το σχέδιο (project) μπορεί να χρησιμοποιηθεί και είναι πενταετής (5 έτη).

Εάν η φάση της έρευνας ενός διακριτού εσωτερικού τεχνικού σχεδίου για την δημιουργία ενός άυλου παγίου δεν μπορεί να διακριθεί από την φάση της ανάπτυξης, τα έξοδα που δημιουργούνται από το τεχνικό σχέδιο απεικονίζονται εξ ολοκλήρου στην κατάσταση αποτελεσμάτων σαν να έγιναν αποκλειστικά κατά την φάση της έρευνας.

Τα κέρδη και οι ζημιές που δημιουργούνται από την εκποίηση ενός άυλου παγίου υπολογίζονται ως η διαφορά ανάμεσα στην αναπόσβεστη αξία, πριν από τα έξοδα πώλησης και την ονομαστική αξία του παγίου. Τα κέρδη και οι ζημιές καταχωρούνται δε στην κατάσταση αποτελεσμάτων κατά τον χρόνο της εκποίησης.

### **Συμφωνίες για υπηρεσίες που καλύπτονται από άδειες**

Συμφωνίες ύστερα από άδειες, στις οποίες ο πάροχος της άδειας είναι μία οντότητα του δημόσιου τομέα και ο αδειοδοτούμενος είναι μία ιδιωτική οντότητα που συμβάλλεται με το δημόσιο, υπάγονται στην έννοια του IFRIC 12 εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για τις ρυθμιζόμενες υπηρεσίες καθώς και οι προϋποθέσεις για τον έλεγχο της υπολειμματικής συσσωρευμένης ωφέλειας. Ειδικότερα αυτή η ερμηνεία εφαρμόζεται εάν η υποδομή διατίθεται για την παροχή υπηρεσιών στο κοινό και εάν η συμφωνία απαιτεί από τον πάροχο της άδειας τα εξής :

- Να παρακολουθεί ή να ρυθμίζει τις υπηρεσίες που ο αδειοδοτούμενος θα παρέχει με τις υποδομές, τους αποδέκτες των υπηρεσιών και την τιμή τους.
- Να ελέγχει κάθε σημαντική υπολειμματική ωφέλεια επί των υποδομών κατά την λήξη της περιόδου της άδειας είτε μέσω ιδιοκτησίας είτε με άλλο τρόπο.

Για άδειες που υπάγονται στις περιπτώσεις αυτές η εταιρεία δεν καταχωρεί την υποδομή ως «Ενσώματα πάγια» αλλά αναγνωρίζει τα παρακάτω σε εύλογη αξία, είτε εναλλακτικά ή ταυτόχρονα ως εξής:

Ως άυλο πάγιο, εάν ο αδειούχος αποκτά το δικαίωμα να επιβάλλει στους χρήστες να πληρώνουν αμοιβή για κατασκευές ή βελτιώσεις της υποδομής. Το χρηματοοικονομικό στοιχείο ενεργητικού, αν η παραπάνω κατασκευή ή βελτίωση προκαλεί ένα χωρίς όρους συμβατικό δικαίωμα να εισπράττονται χρήματα από τον πάροχο της άδειας ή από κάποιον που υποδεικνύεται από τον τελευταίο χωρίς τη δυνατότητα να αποφευχθεί η πληρωμή. Τα έξοδα και τα έσοδα που συνδέονται με επενδυτικές δραστηριότητες, αναγνωρίζονται βάσει συμβολαίου, με αναφορά στην φάση της ολοκλήρωσής τους όπως αναλύονται καλύτερα στα κατασκευαστικά συμβόλαια. Όμως η αναγνώριση ελαχίστων αμοιβών συνεχίζει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρακάτω κεφαλαίου που αφορά τα έσοδα, ακριβώς όπως τα άυλα πάγια ακολουθούν την απόσβεση που συνδέεται με την περίοδο της άδειας, με ένα κριτήριο που αντανάκλα την εκτίμηση και την μέθοδο της ανάλωσης της οικονομικής ωφέλειας που ενσωματώνεται στον νόμο. Εν τέλει οι συντελεστές απόσβεσης υπολογίζονται λαμβάνοντας υπ' όψιν την διάρκεια της άδειας. Οι διατάξεις για τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την άδεια περιλαμβάνουν εκείνες που αφορούν ειδικές υποχρεώσεις για αποκατάσταση, προσαρμογή και αντικατάσταση της υποδομής, προκειμένου να επιστραφεί στην κανονική της κατάσταση χρήσης και παραβλέπονται μόνο αν οι υποχρεώσεις αυτές προβλέπονται στο συμβόλαιο της άδειας και αν ο αδειοδοτούμενος δεν έχει πρόσθετα οικονομικά οφέλη κατά την παραπάνω περίοδο.

### **Απομείωση ενσώματων και άυλων παγίων**

---

### *Στοιχεία ενεργητικού (ενσώματα και άυλα) με ορισμένη ωφέλιμη διάρκεια ζωής*

Σε κάθε μία ημερομηνία αναφοράς των οικονομικών καταστάσεων γίνονται έλεγχοι προκειμένου να αποφασιστεί εάν υπάρχουν ενδείξεις πως τα ενσώματα και τα άυλα πάγια έχουν υποστεί ζημιές απομείωσης. Για το σκοπό αυτό λαμβάνονται υπόψιν τόσο εσωτερικές όσο και εξωτερικές πηγές πληροφόρησης. Σε σχέση με τις πρώτες (εσωτερικές πηγές) λαμβάνονται υπόψιν τα παρακάτω : η απαξίωση του παγίου, οποιοσδήποτε σημαντικές αλλαγές στην χρήση του παγίου και η οικονομική απόδοση του παγίου σε σχέση με τις προσδοκίες. Όσον αφορά τις εξωτερικές πηγές λαμβάνονται υπόψιν τα παρακάτω: η τάση στις τιμές των παγίων της αγοράς, οποιοσδήποτε τεχνολογικές, εμπορικές ή ρυθμιστικές ανατροπές, η τάση στην αγορά των επιτοκίων ή του κόστους κεφαλαίου που χρησιμοποιούνται για να αποτιμηθούν οι επενδύσεις.

Εάν κριθεί ότι υπάρχουν τέτοιες ενδείξεις, εκτιμάται η ανακτήσιμη αξία των προαναφερθέντων παγίων (έλεγχος απομείωσης) και όποια υποτίμηση υπάρχει σε σχέση με τις λογιστικές αξίες αναγνωρίζεται στα αποτελέσματα. Ως ανακτήσιμη αξία του παγίου νοείται η μεγαλύτερη μεταξύ της εύλογης αξίας μειωμένης κατά τα παρεπόμενα έξοδα της πώλησης και της αξίας χρήσης η οποία νοείται ως η πραγματική αξία των μελλοντικών χρηματικών ροών από το συγκεκριμένο πάγιο. Κατά τον υπολογισμό της αξίας χρήσης, οι αναμενόμενες μελλοντικές χρηματικές ροές προεξοφλούνται με την χρήση ενός επιτοκίου προεξόφλησης το οποίο αντανακλά τις τρέχουσες εκτιμήσεις της αγοράς για το κόστος του χρήματος σε σχέση με την περίοδο της επένδυσης και τους κινδύνους που σχετίζονται με το πάγιο. Για ένα πάγιο που δεν παράγει αρκετά διακριτές χρηματικές ροές, η ανακτήσιμη αξία υπολογίζεται σε σχέση με την ομάδα παραγωγής χρηματοροών (CGU) στην οποία ανήκει.

Μία ζημιά απομείωσης αναγνωρίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων οποτεδήποτε η λογιστική αξία του παγίου ή η αξία της μονάδας παραγωγής ταμειακών ροών στην οποία ανήκει, υπερβαίνει την σχετική ανακτήσιμη αξία. Οι ζημιές απομείωσης μιας μονάδας που παράγει χρηματοροές αναγνωρίζονται αρχικά ως μια μείωση της λογιστικής αξίας της τυχόν υπεραξίας που αποδίδεται στην μονάδα αυτή και μεταγενέστερα ως μια μείωση των λοιπών παγίων, αναλογικά με τις λογιστικές τους αξίες και εντός των ορίων των ανακτήσιμων αξιών τους. Εάν δεν υπάρχουν πλέον οι προϋποθέσεις για την διατήρηση μιας απομείωσης που έχει γίνει στο παρελθόν, η λογιστική αξία του παγίου αναστρέφεται με αναγνώριση στην κατάσταση των αποτελεσμάτων, μέχρι του ποσού της λογιστικής αξίας την οποία θα είχε το συγκεκριμένο πάγιο αν δεν είχε γίνει ποτέ η απομείωση και οι σχετικές υποτιμήσεις δεν είχαν πραγματοποιηθεί.

### **Συμμετοχές σε θυγατρικές, συνδεδεμένες, κοινοπραξίες και λοιπές μετοχικές συμμετοχές**

Συμμετοχές σε θυγατρικές, συνδεδεμένες εταιρείες και κοινοπραξίες αποτιμώνται στο κόστος, που περιλαμβάνει όλα τα άμεσα συνδεδεμένα βοηθητικά έξοδα, ύστερα από τις ζημιές απομείωσης.

Οι μη ελέγχουσες συμμετοχές ή συμμετοχές σε συνδεδεμένες που διακρατούνται από την εταιρεία και δεν αφορούν εισηγμένες σε ενεργή αγορά εταιρείες, για τις οποίες η χρήση μιας κατάλληλης μεθόδου αποτίμησης δεν δίνει αξιόπιστα αποτελέσματα, αποτιμώνται στο κόστος, το οποίο θεωρείται η καλύτερη εκτίμηση για την εύλογη αξία της επένδυσης. Ακολούθως, αυτές οι συμμετοχές επιμετρώνται στην εύλογη αξία και η διαφορά αναγνωρίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων.

Σε περίπτωση συμμετοχών που αποτιμώνται στο κόστος, όποτε αναγνωρίζονται ζημιές απομείωσης, η απομείωση που γίνεται έχει επίπτωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων. Εάν οι αιτίες της υποτίμησης σταματήσουν να υπάρχουν, η αξία πρέπει να αναστραφεί στο αρχικό κόστος. Αυτή η αναστροφή αναγνωρίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων.

### **Επιχειρηματικοί συνδυασμοί**

Στο Δ.Π.Χ.Α. 3 οι επιχειρηματικοί συνδυασμοί ορίζονται ως η «ένωση αυτοτελών επιχειρήσεων ή επιχειρηματικών μονάδων εντός μιας μοναδικής οντότητας, η οποία απαιτείται να συντάσσει οικονομικές καταστάσεις».

Ένας επιχειρηματικός συνδυασμός μπορεί να πραγματοποιηθεί με διαφορετικούς τρόπους, για φορολογικούς, νομικούς ή άλλους λόγους. Μπορεί ακόμα να περιλαμβάνει την αγορά από μία οντότητα του κεφαλαίου μιας άλλης οντότητας, την αγορά των στοιχείων του ενεργητικού μιας άλλης οντότητας, την ανάληψη των υποχρεώσεων μιας άλλης οντότητας ή την αγορά μέρους του καθαρού ενεργητικού μιας άλλης οντότητας τα οποία συνδυασμένα αποτελούν ένα ή περισσότερα εταιρικά ενεργητικά. Ο συνδυασμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω της έκδοσης τίτλων περιουσίας, μέσω της μεταφοράς χρημάτων, μετρητών ή ισοδυνάμων ή άλλων στοιχείων ενεργητικού ή με συνδυασμό των παραπάνω. Η συναλλαγή μπορεί να γίνει μεταξύ των μετόχων των οντοτήτων που θα αποτελέσουν τον συνδυασμό, ή μεταξύ μιας οντότητας και των μετόχων μιας άλλης οντότητας. Μπορεί να συνεπάγεται την ίδρυση μιας νέας οντότητας, η οποία ελέγχει τις οντότητες που λαμβάνουν μέρος στον συνδυασμό ή τα στοιχεία του ενεργητικού που μεταβιβάζονται ή την αναδόμηση μιας ή περισσότερων οντοτήτων που συμμετέχουν στο συνδυασμό.

Οι επιχειρηματικοί συνδυασμοί αναγνωρίζονται σύμφωνα με την μέθοδο της απόκτησης. Η μέθοδος αυτή προϋποθέτει ότι η τιμή αγοράς θα βασίζεται στην αξία του ενεργητικού της οντότητας που αποκτάται και ότι αυτή η αποτύπωση πρέπει να γίνει στην εύλογη αξία (του ενεργητικού και του παθητικού) και όχι στην λογιστική αξία. Οποιαδήποτε υπολειμματική θετική διαφορά αποτελεί Υπεραξία, ενώ μια αρνητική διαφορά αποτελεί αρνητική Υπεραξία.

Σε σχέση με τις συναλλαγές μεταξύ οντοτήτων που υπόκεινται σε κοινό έλεγχο (επιχειρηματικοί συνδυασμοί υπό κοινό έλεγχο), μία περίπτωση η οποία δεν καλύπτεται από το Δ.Π.Χ.Α 3 ούτε από τα άλλα διεθνή πρότυπα, ο όμιλος FSI λαμβάνει υπόψιν του της διατάξεις του IAS 8, την έννοια της πιστής και βάσιμης αποτύπωσης της συναλλαγής και τις διατάξεις του OPI 1 (προκαταρκτικές ερμηνείες των IFRS).

## **Χρηματοδοτικά Μέσα**

### **i. Ταξινόμηση και αποτίμηση των χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού**

Η ταξινόμηση και η αποτίμηση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού που διακρατούνται από την εταιρεία αντανakλά δύο πράγματα : το επιχειρηματικό μοντέλο, σύμφωνα με το οποίο γίνεται η διαχείριση αυτών των στοιχείων και τα χαρακτηριστικά των χρηματοροών τους. Το επιχειρηματικό μοντέλο δείχνει αν η εταιρεία θα επιτύχει τις χρηματοροές που σχετίζονται με το στοιχείο του ενεργητικού, από τις εισπράξεις βάσει συμβολαίων και μόνο, από την πώληση του ίδιου του στοιχείου, ή και από τα δύο. Προκειμένου να αποτιμηθούν τα χαρακτηριστικά των χρηματοροών η εταιρεία εκτελεί το λεγόμενο SPPI test (τεστ πληρωμής κεφαλαίου και τόκων) σε επίπεδο του συγκεκριμένου εργαλείου, το οποίο προσδιορίζει αν δημιουργούνται ροές οι οποίες αντιπροσωπεύουν την πληρωμή του κεφαλαίου και των τόκων μόνο (επιτυχές τεστ SPPI).

Κατά την αρχική αναγνώριση, ένα χρηματοοικονομικό στοιχείο ενεργητικού ταξινομείται σε μία από τις επόμενες κατηγορίες :

- Αποσβεσμένο κόστος
- Εύλογη αξία, μέσω της κατάστασης λοιπού συνολικού εισοδήματος
- Εύλογη αξία μέσω του κέρδους ή της ζημίας

#### *(α) Στοιχεία που επιμετρώνται στο αποσβεσμένο κόστος*

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει όλα τα χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού για τα οποία πληρούνται δύο προϋποθέσεις :

- Το στοιχείο διακρατείται αποκλειστικά για να εισπράττονται οι συμβατικές χρηματοροές (HTC μοντέλο διακράτησης για εισπραξη )
- Αντιπροσωπεύουν αποκλειστικά κεφάλαιο και τόκους (επιτυχές τεστ SPPI).

Σε αυτή την κατηγορία τα χρηματοοικονομικά εργαλεία αναγνωρίζονται αρχικά στην εύλογη αξία, που περιλαμβάνει το κόστος συναλλαγής και ακολούθως αποτιμώνται στο αποσβεσμένο κόστος. Τόκοι οι οποίοι υπολογίζονται με την χρήση του

αποτελεσματικού επιτοκίου, ζημιές απομείωσης (και αντιστροφή ζημιών), κέρδη και ζημιές από συναλλαγματικές διαφορές και κέρδη και ζημιές που προκύπτουν από αντίστροφη αναγνώριση, αναγνωρίζονται όλα στην κατάσταση αποτελεσμάτων του έτους.

*(β) Στοιχεία που επιμετρώνται στην εύλογη αξία μέσω της κατάστασης λοιπού συνολικού εισοδήματος*

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει όλα τα χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού για τα οποία πληρούνται δύο προϋποθέσεις :

- Το στοιχείο δεν διακρατείται μόνο για να εισπράττονται οι συμβατικές χρηματοροές αλλά επίσης για τις χρηματοροές από την πώληση του.
- Αντιπροσωπεύουν αποκλειστικά κεφάλαιο και τόκους (επιτυχές τεστ SPPI).

Στην κατηγορία αυτή τα χρηματοοικονομικά εργαλεία αναγνωρίζονται αρχικά στην εύλογη αξία, που περιλαμβάνει το κόστος συναλλαγής. Τόκοι οι οποίοι υπολογίζονται με την χρήση του αποτελεσματικού επιτοκίου, ζημιές απομείωσης (και αντιστροφή ζημιών), κέρδη και ζημιές από συναλλαγματικές διαφορές και κέρδη και ζημιές που προκύπτουν από αντίστροφη αναγνώριση, αναγνωρίζονται όλα στην κατάσταση αποτελεσμάτων του έτους. Οι λοιπές αλλαγές στην εύλογη αξία των στοιχείων αναγνωρίζονται μέσω της μεταβολής στην κατάσταση λοιπού συνολικού εισοδήματος. Κατά τον χρόνο της διαγραφής του στοιχείου όλα τα συσσωρευμένα κέρδη ή ζημιές μέσω της μεταβολής της κατάστασης λοιπού συνολικού εισοδήματος αναταξινομούνται στα αποτελέσματα του έτους.

Σε σχέση με τα στοιχεία της καθαρής θέσης που περιλαμβάνονται στην έννοια του Δ.Π.Χ.Α. 9 παρακαλούμε δείτε το κεφάλαιο “ Συμμετοχές σε θυγατρικές, συνδεδεμένες, κοινοπραξίες και λοιπές μετοχικές συμμετοχές”.

*(γ) Στοιχεία που επιμετρώνται στην εύλογη αξία μέσω του κέρδους ή της ζημίας*

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει όλα τα χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού που δεν ταξινομούνται σαν μετρήσιμα στο αποσβεσμένο κόστος ούτε σαν στοιχεία που μετρώνται στην εύλογη αξία μέσω του συνολικού εισοδήματος.

Αναγνωρίζονται αρχικά και μετρώνται στην συνέχεια στην εύλογη αξία τους. Τα έξοδα συναλλαγής και οι μεταβολές της εύλογης αξίας αναγνωρίζονται στα αποτελέσματα του έτους.

#### ii. Ταξινόμηση και αποτίμηση των οικονομικών υποχρεώσεων

Δάνεια, εμπορικές υποχρεώσεις και λοιπές οικονομικές υποχρεώσεις αναγνωρίζονται αρχικά στην εύλογη αξία, πριν από τα σχετικά άμεσα έξοδα, και ακολούθως αποτιμώνται σε αποσβεσμένο κόστος, εφαρμόζοντας τη μέθοδο του αποτελεσματικού επιτοκίου. Αν υπάρξει μεταβολή στις αναμενόμενες χρηματοροές, η αξία των υποχρεώσεων υπολογίζεται ξανά ώστε να αντανakλά την αλλαγή που προκύπτει από την πραγματική αξία των νέων χρηματοροών και το χρησιμοποιούμενο επιτόκιο προεξόφλησης, που αποφασίστηκε αρχικά. Τα δάνεια οι εμπορικές υποχρεώσεις και οι λοιπές οικονομικές υποχρεώσεις καταχωρούνται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις, με εξαίρεση εκείνες που έχουν συμβατική λήξη μετά από δώδεκα μήνες από την ημερομηνία κλεισίματος του ισολογισμού και εκείνες για τις οποίες η επιχείρηση έχει το δικαίωμα, χωρίς όρους, να τις εξοφλήσει ύστερα από δώδεκα μήνες από την ημερομηνία αναφοράς τους. Τα δάνεια οι εμπορικές υποχρεώσεις και οι λοιπές οικονομικές υποχρεώσεις διαγράφονται από τον ισολογισμό όταν εξοφληθούν και όταν η επιχείρηση μεταφέρει όλους τους κινδύνους και τα βάρη που απορρέουν από αυτές.

#### iii. Μεταγενέστερη αποτίμηση: Ζημιές από απομειώσεις

Για τον υπολογισμό των ζημιών απομείωσης η εταιρεία εφαρμόζει το μοντέλο της προβλεπόμενης πιστωτικής ζημίας (ECL). Το μοντέλο αυτό απαιτεί ένα σημαντικό επίπεδο εκτίμησης σε σχέση με την επίδραση των οικονομικών παραγόντων (οι οποίοι σταθμίζονται με τις πιθανότητες) επί του ECL. Η αντιστάθμιση των απαιτήσεων αποτιμάται με την χρήση των ακόλουθων μεθοδολογικών προσεγγίσεων: «Η μέθοδος της γενικής επιδείνωσης» και η «απλοποιημένη προσέγγιση».

Πιο συγκεκριμένα:

- Η μέθοδος της γενικής επιδείνωσης απαιτεί την ταξινόμηση των χρηματοοικονομικών εργαλείων σε τρία στάδια, τα οποία αντανακλούν το επίπεδο επιδείνωσης της ποιότητας της πίστωσης, από την στιγμή της απόκτησης και ενέχουν διαφορετικές μεθόδους υπολογισμού της προβλεπόμενης πιστωτικής ζημίας.
- Για εμπορικές απαιτήσεις, στοιχεία ενεργητικού και απαιτήσεις που προκύπτουν από μισθωτήριες συμβάσεις, η απλοποιημένη μέθοδος προτείνει ορισμένες απλοποιήσεις ώστε να εμποδίσει τις οντότητες από το να είναι αναγκασμένες να παρακολουθούν τις μεταβολές του πιστωτικού κινδύνου, όπως απαιτείται από το γενικό μοντέλο. Δεν απαιτείται η κατανομή σε στάδια, από την στιγμή που η αναγνώριση της ζημιάς, σύμφωνα με την απλοποιημένη μέθοδο πρέπει να είναι μόνιμη. Ο ίδιος υπολογισμός γίνεται για μια περίοδο που αντιστοιχεί στην υπολειμματική ζωή της απαίτησης που κατά κανόνα δεν ξεπερνά τους 12 μήνες.

Όπως αναφέρθηκε προηγούμενα στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται η γενική μέθοδος της επιδείνωσης, τα οικονομικά εργαλεία ταξινομούνται σε 3 στάδια ανάλογα με την επιδείνωση της πιστωτικής ποιότητας μεταξύ της ημερομηνίας της αρχικής αναγνώρισης και της ημερομηνίας της εκτίμησης :

- Στάδιο 1 : Περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του ενεργητικού υπό εξέταση, κατά τον χρόνο της πρώτης αναγνώρισης, ανεξάρτητα από τις ποιοτικές παραμέτρους (π.χ. rating) με εξαίρεση των καταστάσεων όπου υπάρχει αντικειμενική ένδειξη ζημίας. Μετά την επακόλουθη φάση της αποτίμησης, όλα τα οικονομικά εργαλεία τα οποία δεν παρουσιάζουν σημαντική αύξηση πιστωτικού κινδύνου σε σχέση με την αρχική ημερομηνία αναγνώρισης, ή έχουν χαμηλό πιστωτικό κίνδυνο κατά την ημερομηνία εξέτασης παραμένουν στο στάδιο 1. Για αυτά τα στοιχεία του ενεργητικού αναγνωρίζονται οι πιστωτικές ζημιές που αναμένονται τους επόμενους 12 μήνες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τις αναμενόμενες ζημιές, λαμβάνοντας υπ' όψιν την πιθανότητα πιστωτικών ζημιών που θα συμβούν εντός των επόμενων 12 μηνών. Οι τόκοι για τα οικονομικά εργαλεία που περιλαμβάνονται στο στάδιο 1 υπολογίζονται επί της λογιστικής αξίας, περιλαμβανομένων απομειώσεων στην αξία των στοιχείων.
- Στάδιο 2 : Περιλαμβάνει τα οικονομικά εργαλεία που είχαν σημαντική αύξηση του πιστωτικού κινδύνου σε σχέση με την ημερομηνία της αρχικής αναγνώρισης, χωρίς να υπάρχουν αντικειμενικές ενδείξεις ζημίας. Για αυτά τα στοιχεία ενεργητικού αναγνωρίζονται μονάχα οι αναμενόμενες πιστωτικές ζημιές που προκύπτουν από έκτακτα γεγονότα κατά την διάρκεια της αναμενόμενης οικονομικής ζωής των εργαλείων. Οι τόκοι για τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο στάδιο 2 υπολογίζονται βάσει της λογιστικής αξίας, περιλαμβάνοντας τις απομειώσεις των στοιχείων.
- Στάδιο 3: Περιλαμβάνει τα στοιχεία του ενεργητικού για τα οποία υπάρχει αντικειμενική ένδειξη απομείωσης κατά την ημερομηνία της εκτίμησης. Για αυτά τα στοιχεία του ενεργητικού αναγνωρίζονται μόνο οι αναμενόμενες πιστωτικές ζημιές που θα προκύψουν κατά την διάρκεια της αναμενόμενης ζωής τους από κάθε είδους πιστωτικά ατυχήματα.

Προκειμένου να ορίσουμε την μεθοδολογική προσέγγιση που θα εφαρμοστεί για τα στοιχεία του ενεργητικού, μέσα στο πλαίσιο των απομειώσεων και ιδιαίτερα για τον κατάλληλο εντοπισμό της πιθανότητας του εκτάκτου γεγονότος, η εταιρεία υιοθέτησε έναν συμβατικό διαχωρισμό ανάλογα με τον τύπο του συμβαλλόμενου μέρους:

- Δημόσιες επιχειρήσεις: Περιλαμβάνει όλες τις οικονομικές και τις εμπορικές απαιτήσεις στις οποίες το αντισυμβαλλόμενο μέρος είναι το Δημόσιο, οι επαρχιακές, οι τοπικές και οι δημοτικές διοικήσεις, η Ευρωπαϊκή κοινότητα ή αρχές όμοιες με τις ανωτέρω.
- Ενδοομιλικά: Περιλαμβάνουν όλες τις οικονομικές και εμπορικές απαιτήσεις μεταξύ αντισυμβαλλομένων συνδεδεμένων εταιρειών.
- Καταθέσεις: Όλες οι καταθέσεις που διακρατούνται από αντισυμβαλλόμενες τράπεζες.

- Απαιτήσεις οφειλόμενες από τρίτα μέρη: Περιλαμβάνουν όλες τις οικονομικές και εμπορικές απαιτήσεις, εκτός των ανωτέρω, στις οποίες τα αντισυμβαλλόμενα μέρη είναι μη χρηματοπιστωτικές εταιρείες, βιομηχανικοί όμιλοι και καταναλωτικοί όμιλοι.

Η εταιρεία έχει αποφασίσει ακόμα να εφαρμόζει την “εξαίρεση χαμηλού πιστωτικού ρίσκου” που προβλέπεται από το πρότυπο 9 για τύπους απαιτήσεων πέραν των εμπορικών απαιτήσεων, με δείκτη διαβάθμισης από AAA μέχρι BBB -, όπου δεν γίνεται κατανομή σε στάδια αλλά οι απαιτήσεις κατανέμονται άμεσα στο στάδιο 1 για 1 χρόνο.

Η εφαρμογή του μοντέλου απομείωσης αποτελείται από τα ακόλουθα κύρια λειτουργικά βήματα:

- Διαχωρισμός μεταξύ οικονομικών και εμπορικών απαιτήσεων: Αποσκοπεί στην οριοθέτηση των απαιτήσεων που θα ελεγχθούν με τα κριτήρια κατανομής σε στάδια και στον διαχωρισμό των οικονομικών απαιτήσεων. Για οικονομικές απαιτήσεις ωστόσο, το πρότυπο προσφέρει την δυνατότητα εξαίρεσης από τον διαχωρισμό σε στάδια με την εφαρμογή της απλοποιημένης μεθόδου, σύμφωνα με την οποία η αναμενόμενη ζημία υπολογίζεται με μόνιμη προοπτική.
- Υπολογισμός της αναμενόμενης πιστωτικής ζημιάς – Οικονομικές απαιτήσεις : Από την στιγμή που έχει αποφασιστεί η ομαδοποίηση, υπολογίζεται η αναμενόμενη ζημία για κάθε ομάδα.
- Υπολογισμός της αναμενόμενης πιστωτικής ζημιάς – Εμπορικές απαιτήσεις : Για κάθε ομάδα οι απαιτήσεις χωρίζονται σε τμήματα ανά κατηγορία ωρίμανσης ( συγκεκριμένα : απαιτήσεις σε φάση ωρίμανσης, άλλες με προθεσμία ενός έτους, άλλες με προθεσμία 2 ετών και άλλες με μεγαλύτερη προθεσμία ) και εν συνεχεία υπολογίζεται η αναμενόμενη ζημία.

### **Προσδιορισμός της εύλογης αξίας**

Η εύλογη αξία των χρηματοοικονομικών μέσων που είναι διαπραγματεύσιμα σε ενεργές αγορές υπολογίζεται με την χρήση της προσφερόμενης τιμής κατά την ημερομηνία αναφοράς. Η εύλογη αξία μη εισηγμένων παραγώγων προσδιορίζεται με την χρήση τεχνικών οικονομικής αποτίμησης. Συγκεκριμένα, η εύλογη αξία των swaps επιτοκίου υπολογίζεται με την προεξόφληση των μελλοντικών ταμειακών ροών, ενώ η εύλογη αξία των currency forwards υπολογίζεται στη βάση των δεικτών της αγοράς κατά την ημερομηνία αναφοράς και η αναμενόμενη ισοτιμία είναι εκείνη των σχετικών νομισμάτων. Τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού που επιμετρώνται σε εύλογη αξία ταξινομούνται σε 3 ιεραρχικά επίπεδα που περιγράφονται παρακάτω.

Συγκεκριμένα :

- Επίπεδο 1: Τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού η εύλογη αξία των οποίων υπολογίζεται βάσει των τιμών (χωρίς προσαρμογή) ενεργών χρηματιστηριακών αγορών για όμοια στοιχεία, στις οποίες η εταιρεία μπορεί να έχει πρόσβαση κατά την ημερομηνία της εκτίμησης.
- Επίπεδο 2: Τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού των οποίων η εύλογη αξία υπολογίζεται βάσει στοιχείων, εκτός των χρηματιστηριακών αγορών που αναφέρονται στο επίπεδο 1, αλλά είναι άμεσα ή έμμεσα αναγνωρίσιμα.
- Επίπεδο 3: Τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού των οποίων η εύλογη αξία υπολογίζεται βάσει δεδομένων που δεν είναι αναγνωρίσιμα.

### **Αποθέματα**

Τα αποθέματα αποτιμώνται στην μικρότερη αξία ανάμεσα στο κόστος κτήσης ή στο κόστος παραγωγής και στην καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία. Το κόστος υπολογίζεται σύμφωνα με την μέθοδο του σταθμικού μέσου όρου. Για έτοιμα προϊόντα η καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία αντιστοιχεί στην εκτιμώμενη τιμή πώλησης κατά την κανονική πορεία της επιχείρησης, πριν από τα εκτιμώμενα έξοδα πώλησης. Για πρώτες και βοηθητικές ύλες και για αναλώσιμα υλικά η καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία αντιπροσωπεύεται από το κόστος αντικατάστασης.

Το κόστος κτήσης περιλαμβάνει βοηθητικά έξοδα. Το κόστος παραγωγής περιλαμβάνει το άμεσο κόστος και ένα τμήμα του έμμεσου κόστους που αντιστοιχεί στα προϊόντα.

Απαξιωμένα ή βραδέως κινούμενα εμπορεύματα καταχωρούνται σε μειωμένες τιμές ανάλογα με την πιθανολογούμενη χρήση τους ή την μελλοντική ρευστοποιήσιμη αξία, με την δημιουργία ενός ειδικού αποθεματικού για την προσαρμογή της αξίας των αποθεμάτων. Εάν εκλείψουν οι λόγοι για την διατήρησή της τα επόμενα χρόνια η απομείωση αναστρέφεται.

Τα αποθέματα περιλαμβάνουν επίσης ακίνητα προς εμπορία, τα οποία αναγνωρίζονται στη χαμηλότερη αξία ανάμεσα στο κόστος κτήσης και στην τρέχουσα τιμή όπως υπολογίζεται από ένα ανεξάρτητο τρίτο ειδικό. Τα ακίνητα προς εμπορία καταχωρούνται πριν από απομειώσεις, ενώ τα αυξητικά της αξίας τους έξοδα κεφαλαιοποιούνται. Εάν εκλείψουν οι λόγοι κατά τα επόμενα χρόνια, η απομείωση αναστρέφεται.

### **Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα**

Τα χρηματικά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιλαμβάνουν τα χρηματικά διαθέσιμα και τις καταθέσεις σε τράπεζες και άλλες μορφές βραχυχρόνιων επενδύσεων με αρχική περίοδο ωρίμανσης 3 μήνες ή λιγότερο, πριν από απομειώσεις που γίνονται σύμφωνα με το Δ.Π.Χ.Α. 9. Κατά την ημερομηνία του ισολογισμού οι τρέχουσες υπεραναλήψεις καταχωρούνται στον ισολογισμό μεταξύ των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται μεταξύ των χρηματικών διαθεσίμων και των ισοδυνάμων αποτιμώνται στην εύλογη αξία, η οποία κανονικά συμπίπτει με την ονομαστική αξία και οι σχετικές μεταβολές αναγνωρίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων.

### **Παροχές λόγω συνταξιοδότησης και βραχυχρόνιες παροχές σε εργαζομένους**

#### **Βραχυπρόθεσμες παροχές**

Οι βραχυπρόθεσμες παροχές προς τους εργαζομένους (εκτός από παροχές λήξης της εργασιακής σχέσης) σε χρήμα και σε είδος αναγνωρίζονται ως έξοδο όταν καθίστανται δεδουλευμένες. Τυχόν ανεξόφλητο ποσό καταχωρείται ως υποχρέωση, ενώ σε περίπτωση που το ποσό που ήδη καταβλήθηκε υπερβαίνει το ποσό των παροχών, η επιχείρηση αναγνωρίζει το υπερβάλλον ποσό ως στοιχείο του ενεργητικού της (προπληρωμένο έξοδο), μόνο κατά την έκταση που η προπληρωμή θα οδηγήσει σε μείωση μελλοντικών πληρωμών ή σε επιστροφή.

#### **Παροχές λόγω εξόδου από την υπηρεσία**

Οι υποχρεώσεις για αποζημίωση του προσωπικού υπολογίζονται στην παρούσα αξία των μελλοντικών παροχών που θεωρούνται δεδουλευμένες κατά το τέλος της χρήσης με βάση την αναγνώριση δικαιώματος παροχών των εργαζομένων για την περίοδο των 16 τελευταίων ετών προ της εξόδου των εργαζομένων από την υπηρεσία, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις θεμελίωσης για λήψη πλήρους σύνταξης. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις υπολογίζονται με βάση τις οικονομικές και αναλογιστικές παραδοχές που αναλύονται στη σημείωση 19 και καθορίζονται χρησιμοποιώντας την αναλογιστική μέθοδο Προβλεπόμενης Πιστωτικής Μονάδας («ProjectedUnitCreditMethod»). Οι υποχρεώσεις για τις ανωτέρω παροχές δεν χρηματοδοτούνται.

#### **Κρατικά ασφαλιστικά προγράμματα**

Το προσωπικό της Εταιρείας καλύπτεται κυρίως από τον κύριο Κρατικό Ασφαλιστικό Φορέα που αφορά στον ιδιωτικό τομέα («ΕΦΚΑ») που χορηγεί συνταξιοδοτικές και ιατροφαρμακευτικές παροχές. Κάθε εργαζόμενος είναι υποχρεωμένος να συνεισφέρει μέρος του μηνιαίου μισθού του στο ταμείο, ενώ τμήμα της συνολικής εισφοράς καλύπτεται από την Εταιρεία. Κατά την συνταξιοδότηση, το συνταξιοδοτικό ταμείο είναι υπεύθυνο για την καταβολή των συνταξιοδοτικών παροχών στους εργαζομένους,

Κατά συνέπεια, η Εταιρεία δεν έχει καμία νομική ή τεκμαιρόμενη υποχρέωση για την πληρωμή μελλοντικών παροχών με βάση αυτό το πρόγραμμα. Το πρόγραμμα θεωρείται πρόγραμμα καθορισμένων εισφορών και οι εισφορές στον ασφαλιστικό φορέα αναγνωρίζονται στην κατάσταση συνολικού εισοδήματος όταν καθίστανται δεδουλευμένες.

### **Προβλέψεις για κινδύνους και επιβαρύνσεις**

Οι προβλέψεις για κινδύνους και επιβαρύνσεις καταχωρούνται, με αντιμεταβαλλόμενο λογαριασμό τις ζημίες και έξοδα ορισμένου είδους, για γεγονότα που είναι γνωστά ή πιθανολογείται η ύπαρξή τους, αλλά για τα οποία είτε το ποσό είτε η ημερομηνία όπου θα συμβούν δεν μπορεί να υπολογιστεί. Η καταχώρησή τους γίνεται μόνον από την στιγμή που μία τρέχουσα υποχρέωση (νομικής ή θεωρητικής φύσεως), γεννάται για μια μελλοντική εκταμίευση πόρων, σαν αποτέλεσμα γεγονότων του παρελθόντος και είναι πιθανό ότι η εκταμίευση αυτή θα απαιτηθεί για την εκπλήρωση της υποχρέωσης. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει την πιο κοντινή εκτίμηση του ποσού που απαιτείται για να κλείσει η υποχρέωση. Το επιτόκιο που χρησιμοποιείται για να υπολογιστεί η τρέχουσα αξία της υποχρέωσης, αντικατοπτρίζει τις τρέχουσες αξίες της αγοράς και λαμβάνει υπόψιν τον συγκεκριμένο κίνδυνο που σχετίζεται με κάθε υποχρέωση.

Όταν η οικονομική επίδραση του χρόνου είναι σημαντική και ο χρόνος πληρωμής των υποχρεώσεων μπορεί να υπολογιστεί αξιόπιστα, τα ποσά αποτιμώνται στην τρέχουσα αξία των αναμενόμενων εκταμιεύσεων με την χρήση επιτοκίων που αντικατοπτρίζουν τις συνθήκες της αγοράς, τις διαχρονικές μεταβολές στο κόστος του χρήματος καθώς και τον κίνδυνο που σχετίζεται με την υποχρέωση. Η αύξηση της αξίας της πρόβλεψης που προκαλείται από αλλαγές στο κόστος του χρήματος καταχωρείται σαν έξοδο τόκων.

Οι κίνδυνοι για τους οποίους η δημιουργία μιας υποχρέωσης είναι απλά πιθανή, αναφέρονται στην ειδική σημείωση για ενδεχόμενες υποχρεώσεις και δεν σχηματίζεται πρόβλεψη για τον σκοπό αυτό.

### **Έσοδα από συμβόλαια με πελάτες**

i. Αρχική αναγνώριση και μεταγενέστερη παρακολούθηση

Η εταιρεία αναγνωρίζει τα έσοδα με τέτοιο τρόπο ώστε η παράδοση των αγαθών ή των υπηρεσιών στον πελάτη να εκφράζεται σαν ένα ποσό που αντανακλά αυτό που θεωρεί η εταιρεία ότι δικαιούται σαν αποζημίωση των μεταβιβαζόμενων αγαθών ή παροχών υπηρεσιών. Η αναγνώριση των εσόδων γίνεται σύμφωνα με την μέθοδο που αποκαλείται «μέθοδος των πέντε βημάτων». Αυτά περιλαμβάνουν:

- α. Την αναγνώριση της σύμβασης
- β. Την αναγνώριση των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτή
- γ. Την αναγνώριση του αντιτίμου
- δ. Την κατανομή του δικαιώματος στις υποχρεώσεις της σύμβασης
- ε. Την αναγνώριση του εσόδου

Τα έσοδα επιμετρώνται λαμβάνοντας υπ όψιν τους όρους της σύμβασης και τις συνήθειες εμπορικές πρακτικές που εφαρμόζονται συνήθως στις σχέσεις με τους πελάτες. Η αξία της συναλλαγής είναι το ποσό του αντιτίμου (το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει σταθερά ή και μεταβλητά ποσά) το οποίο θεωρεί η εταιρεία ότι δικαιούται σε αντάλλαγμα για την μεταβίβαση/παροχή αγαθών και υπηρεσιών. Ο όρος «έλεγχος» γίνεται γενικά κατανοητός ως η ικανότητα να αποφασίζει κάποιος για την χρήση του αγαθού (εμπόρευμα ή υπηρεσία) και να επωφελείται από όλα τα στοιχεία που ενσωματώνει αυτό. Το συνολικό αντίτιμο της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών κατανέμεται μεταξύ των υπηρεσιών με βάση τις τιμές των σχετικών υπηρεσιών, σαν να επωλούντο αυτές χωριστά. Εντός των πλαισίων εκάστης σύμβασης, το στοιχείο αναφοράς για την αναγνώριση του εσόδου είναι η υποχρέωση

για κάθε επιμέρους παροχή. Η εταιρεία αναγνωρίζει το έσοδο για κάθε χωριστά αναγνωρίσιμη παροχή, από την στιγμή που εκπληρώνει (ή όπως σταδιακά εκπληρώνει) την υποχρέωση της, μεταφέροντας το αγαθό ή την υπηρεσία που έχει υποσχεθεί, στον πελάτη. Το αγαθό μεταφέρεται από την στιγμή που ο πελάτης αποκτήσει (ή αποκτά σταδιακά) τον έλεγχό του. Όταν η εκτέλεση των υποχρεώσεων έχει διάρκεια, τα έσοδα αναγνωρίζονται σε βάθος χρόνου και η πρόοδος στην εκτέλεση των υποχρεώσεων εκτιμάται στο τέλος κάθε χρόνου. Για την εκτίμηση της πρόοδου η εταιρεία χρησιμοποιεί την μέθοδο «κόστος με κόστος» βάσει των πόρων που καταναλώνονται. Τα έσοδα αναγνωρίζονται βάσει των πόρων που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των υποχρεώσεων μέχρι την ημερομηνία που εξετάζεται, λαμβάνοντας υπόψη τους συνολικούς πόρους που υποτίθεται ότι απαιτούνται για την εκτέλεση ολόκληρης της υποχρέωσης. Όταν οι πόροι κατανέμονται ομοιόμορφα κατά την διάρκεια του χρόνου, η εταιρεία αναγνωρίζει τα ανάλογα έσοδα με γραμμικό τρόπο. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, όταν τα αποτελέσματα της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων δεν μπορούν να προσδιοριστούν αξιόπιστα, τα έσοδα αναγνωρίζονται μόνο μέχρι την αξία των εξόδων που έχουν πραγματοποιηθεί.

#### ii. Μεταβλητό αντίτιμο

Όταν το συμβατικό αντίτιμο περιλαμβάνει ένα μεταβλητό ποσό (π.χ. λόγω μειώσεων, εκπτώσεων, επιστροφών, πιστώσεων, συμφωνιών για διόρθωση των τιμών, κινήτρων, πριμ επιβράβευσης, ποινών, ή επειδή το ίδιο το αντίτιμο εξαρτάται από ένα αβέβαιο μελλοντικό γεγονός) τότε πρέπει να γίνει εκτίμηση του ποσού του αντιτίμου που είναι απαιτητό. Η εταιρεία εκτιμά το μεταβλητό αντίτιμο με τον ίδιο τρόπο για όμοιες περιπτώσεις, χρησιμοποιώντας την μέθοδο της αναμενόμενης αξίας, ή την μέθοδο της πιο πιθανής αξίας. Εκ των υστέρων, περιλαμβάνει το εκτιμώμενο ποσό του μεταβαλλόμενου τιμήματος στην τιμή της συναλλαγής, στον βαθμό που το ποσό αυτό είναι πολύ πιθανό.

#### iii. Ύπαρξη σημαντικού χρηματοοικονομικού παράγοντα

Τα έσοδα διορθώνονται αν υπάρχουν σημαντικοί χρηματοοικονομικοί παράγοντες είτε στην περίπτωση που η εταιρεία χρηματοδοτείται από τον πελάτη της (προκαταβολή) είτε στην περίπτωση που η εταιρεία αυτοχρηματοδοτείται (ετεροχρονισμένη είσπραξη). Η ύπαρξη σημαντικού χρηματοοικονομικού παράγοντα αναγνωρίζεται από την ενεργοποίηση της σύμβασης, συγκρίνοντας τα αναμενόμενα έσοδα με τις αναμενόμενες εισπράξεις. Δεν αναγνωρίζεται αν μεσολαβούν λιγότεροι από 12 μήνες ανάμεσα στον χρόνο μεταβίβασης των αγαθών/υπηρεσιών και στον χρόνο της πληρωμής.

#### iv. Κόστος κλεισίματος και εκπλήρωσης της σύμβασης

Η εταιρεία κεφαλαιοποιεί τα έξοδα που γίνονται για την επίτευξη της σύμβασης (τα οποία δεν θα είχαν γίνει αν δεν πραγματοποιείτο η σύμβαση, πχ προμήθειες πωλήσεων) εάν προσδοκά να τα ανακτήσει. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η σύμβαση, τα έξοδα κεφαλαιοποιούνται μόνον αν μπορούν ρητά να επιρριφθούν στον πελάτη. Η εταιρεία κεφαλαιοποιεί τα έξοδα εκπλήρωσης της σύμβασης αν αυτά συνδέονται άμεσα με την σύμβαση, όταν αυτά συμβάλλουν στην δημιουργία νέων και μεγαλύτερων πηγών μελλοντικών εσόδων και όταν προσδοκάτε ότι αυτά θα ανακτηθούν.

### **Σύμβαση ΥΔΥ.**

Η Εταιρεία στις αρχές του 2022 έχει υπογράψει σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας με την οποία ενεργοποιήθηκαν οι υπηρεσίες Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ) που αποσκοπούν στη χρηματοδότηση των ελλειμματικών υπηρεσιών της Εταιρείας και δη σε αποζημίωση της Εταιρείας για κάλυψη δαπανών με σκοπό την τήρηση της συμβασιοποιημένης δρομολογιακής και τιμολογιακής πολιτικής με το Ελληνικό Δημόσιο για τα επόμενα 10 πλέον 5 έτη. Η ετήσια αποζημίωση λογίζεται ως έσοδα που καταχωρούνται στο λογαριασμό της κατάστασης συνολικού εισοδήματος «Έσοδα από ΥΔΥ (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)» σε δεδουλευμένη βάση και με βάση το ετήσιο αποτέλεσμα των μεταφορών ΥΔΥ που προκύπτει από την λογιστικά διαχωριζόμενη κατάσταση εσόδων (βλέπε σημ 37) όπως προβλέπεται

από την ανωτέρω σύμβαση. Η λογιστική αντιμετώπιση των εσόδων που προέρχονται από την σύμβαση Υ.Δ.Υ. είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας του ομίλου FS που συνάδει με τις απαιτήσεις του ΔΠΧΑ 15.

### **Μερίσματα**

Τα μερίσματα αναγνωρίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων όταν γεννάται το δικαίωμα είσπραξης από τους μετόχους να λάβουν το σχετικό ποσό. Ο χρόνος αυτός συμπίπτει συνήθως με την απόφαση που εγκρίνει την διανομή των μερισμάτων.

Τα μερίσματα που καταβάλλονται στους μετόχους της Εταιρείας θεωρούνται ως μεταβολή των ιδίων κεφαλαίων και αναγνωρίζονται ως υποχρέωση κατά το έτος κατά το οποίο εγκρίθηκε η διανομή από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.

### **Αναγνώριση κόστους**

Το κόστος, όταν αφορά αγαθά ή υπηρεσίες που αγοράζονται ή καταναλώνονται, αναγνωρίζεται κατά την διάρκεια του οικονομικού έτους σε δεδουλευμένη βάση.

### **Φόροι εισοδήματος**

Οι τρέχοντες φόροι υπολογίζονται με βάση την εκτίμηση της εταιρείας για το φορολογητέο εισόδημα και σύμφωνα με την ισχύουσα φορολογική νομοθεσία. Χρεωστικοί αναβαλλόμενοι φόροι που σχετίζονται με ζημιές προηγούμενων ετών αναγνωρίζονται στο μέτρο που αναμένονται στο μέλλον φορολογητέα κέρδη με τα οποία μπορεί να ανακτηθεί ο αναβαλλόμενος φόρος. Οι χρεωστικοί και πιστωτικοί αναβαλλόμενοι φόροι υπολογίζονται με την χρήση των φορολογικών συντελεστών που αναμένεται να εφαρμόζονται κατά τα οικονομικά έτη στα οποία θα πραγματοποιηθούν κέρδη και θα υπάρξει συμψηφισμός.

Οι τρέχοντες, οι προκαταβληθέντες και οι αναβαλλόμενοι φόροι αναγνωρίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων, εκτός εκείνων που σχετίζονται με ποσά που αναγνωρίζονται μεταξύ των λοιπών κονδυλίων του συνολικού εισοδήματος και χρεοπιστώνονται κατευθείαν στην καθαρή θέση. Στις τελευταίες αυτές περιπτώσεις, οι αναβαλλόμενοι φόροι αναγνωρίζονται αντίστοιχα είτε κάτω από το κονδύλι "φορολογική επίδραση" που σχετίζεται με τα λοιπά κονδύλια του ισολογισμού στην κατηγορία των λογαριασμών καθαρής θέσης. Αναβαλλόμενοι φόροι του ενεργητικού και παθητικού διαγράφονται όταν επιβάλλονται από τις φορολογικές αρχές, οπότε υπάρχει νομικό δικαίωμα συμψηφισμού και αναμένεται ρευστοποίηση του υπολοίπου.

Άλλοι φόροι που δεν συνδέονται με το εισόδημα, όπως οι έμμεσοι φόροι και τα τέλη, περιλαμβάνονται στο κονδύλι "Λειτουργικά έξοδα" στην κατάσταση αποτελεσμάτων.

### **Μετατροπή εγγραφών σε ξένο νόμισμα**

Συναλλαγές σε νομίσματα διαφορετικά από το κύριο νόμισμα, αναγνωρίζονται με την ισοτιμία που υπάρχει κατά την ημερομηνία της συναλλαγής. Νομισματικά στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού σε ξένο νόμισμα, εκτός του ευρώ, προσαρμόζονται στη συνέχεια με βάση την ισοτιμία που ισχύει κατά την ημερομηνία κλεισίματος του ισολογισμού. Μη νομισματικά στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού σε νομίσματα άλλα εκτός του ευρώ, καταχωρούνται στο ιστορικό κόστος, με την χρήση της ισοτιμίας που ισχύει κατά την αναγνώριση της αρχικής συναλλαγής. Οποιοσδήποτε συναλλαγματικές διαφορές προκύπτουν απεικονίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων.

### **Στοιχεία ενεργητικού και παθητικού που διακρατούνται για πώληση και ομάδες προς διάθεση**

Στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού και υποχρεώσεις των οποίων η λογιστική αξία θα ανακτηθεί, κυρίως από την πώλησή τους και όχι από την συνεχή χρήση τους, ταξινομούνται ως στοιχεία που διακρατούνται προς πώληση και απεικονίζονται χωριστά από τα άλλα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού στην κατάσταση της οικονομικής θέσης. Τα αντίστοιχα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού από τον προηγούμενο χρόνο δεν ταξινομούνται.

Μία διακοπείσα δραστηριότητα αντιπροσωπεύει ένα μέρος της οντότητας το οποίο έχει διατεθεί ή ταξινομείται ως στοιχείο διακρατούμενο προς πώληση και:

- Αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό κλάδο δραστηριότητας ή μία γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας.
- Είναι μέρος ενός συνδυασμένου σχεδίου αποεπένδυσης σε έναν σημαντικό κλάδο δραστηριότητας ή σε μια γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας.
- Είναι μία θυγατρική που αποκτήθηκε αποκλειστικά με σκοπό να μεταπωληθεί.

Τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων που διεκόπησαν (είτε επειδή διατέθηκαν, είτε επειδή ταξινομήθηκαν ως διακρατούμενα προς πώληση και ευρισκόμενα στη διαδικασία πώλησης) απεικονίζονται χωριστά στην κατάσταση αποτελεσμάτων, πριν από την φορολογική επίπτωση. Όπου υπάρχουν οι αντίστοιχες αξίες του προηγούμενου χρόνου αναταξινομούνται και απεικονίζονται χωριστά στην κατάσταση αποτελεσμάτων για συγκριτικούς λόγους, πριν από την φορολογική επίπτωση. Στοιχεία που δεν αφορούν το κυκλοφορούν ενεργητικό και υποχρεώσεις (ή ομάδες προς διάθεση) ταξινομούνται ως διακρατούμενα προς διάθεση και αναγνωρίζονται για πρώτη φορά σύμφωνα με τα ειδικά IFRS που εφαρμόζονται για κάθε στοιχείο ενεργητικού ή για κάθε υποχρέωση και εν συνεχεία αναγνωρίζονται στην μικρότερη αξία μεταξύ λογιστικής αξίας και εύλογης αξίας, πριν από την φορολογική επίπτωση. Κάθε επόμενη ζημία απομείωσης αναγνωρίζεται άμεσα σαν προσαρμογή των μη κυκλοφορούντων στοιχείων (ή των ομάδων προς διάθεση) που έχουν ταξινομηθεί ως διακρατούμενα προς πώληση με αντίστοιχη λογιστική εγγραφή στην κατάσταση αποτελεσμάτων.

Από την άλλη μεριά, μία αντίστροφη εγγραφή γίνεται για κάθε μεταγενέστερη αύξηση της εύλογης αξίας του στοιχείου, πριν από την φορολογική επίπτωση, αλλά μόνο μέχρι του ποσού που ενεγράφη προηγούμενα ως ζημία απομείωσης.

---

## Νέα πρότυπα, διερμηνείες και τροποποιήσεις υφιστάμενων προτύπων

### Α) Αλλαγές λογιστικών πολιτικών και γνωστοποιήσεις

Οι λογιστικές αρχές και οι υπολογισμοί βάσει των οποίων συντάχθηκαν οι οικονομικές καταστάσεις, είναι συνεπείς με αυτές που χρησιμοποιήθηκαν για τη σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης που έληξε 31 Δεκεμβρίου 2021, πλην των κάτωθι αναφερόμενων τροποποιήσεων, οι οποίες υιοθετήθηκαν κατά την 1 Ιανουαρίου 2022.

#### **ΔΠΧΑ 16 (Τροποποίηση)** «Παραχωρήσεις σε ενοίκια που σχετίζονται με τον COVID-19 – Παράταση περιόδου εφαρμογής»

Η τροποποίηση παρατείνει την εφαρμογή της πρακτικής διευκόλυνσης που δόθηκε για τις παραχωρήσεις σε ενοίκια κατά ένα έτος για να καλύψει τις μειώσεις στα ενοίκια που οφείλονται στις ή έως τις 30 Ιουνίου 2022. Η τροποποίηση αυτή δεν έχει επιπτώσεις στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της περιόδου αναφοράς καθότι δεν λαμβάνονται πλέον εκπτώσεις ενοικίων που σχετίζονται με τον COVID-19

#### **ΔΛΠ 16 (Τροποποίηση)** «Ενσώματα πάγια – Έσοδα πριν από την προβλεπόμενη χρήση»

Η τροποποίηση απαγορεύει στην οντότητα να αφαιρεί από το κόστος ενσώματου παγίου τυχόν έσοδα που λαμβάνονται από την πώληση ειδών που παράγονται ενώ η οντότητα προετοιμάζει το πάγιο για την προοριζόμενη χρήση του. Απαιτεί επίσης από τις οντότητες να γνωστοποιούν χωριστά τα ποσά των εσόδων και των δαπανών που σχετίζονται με τέτοια παραγόμενα είδη που δεν αποτελούν αποτέλεσμα της συνήθους δραστηριότητας της οντότητας. Η εν λόγω τροποποίηση δεν έχει καμία επίπτωση στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας.

#### **ΔΛΠ 37 (Τροποποίηση)** «Επαχθείς συμβάσεις – Κόστος εκπλήρωσης μιας σύμβασης»

Η τροποποίηση διευκρινίζει ότι «το κόστος εκπλήρωσης μιας σύμβασης» περιλαμβάνει το άμεσα σχετιζόμενο κόστος της εκπλήρωσης αυτής της σύμβασης και την κατανομή άλλων δαπανών που σχετίζονται άμεσα με την εκτέλεσή της. Η τροποποίηση διευκρινίζει επίσης ότι, προτού αναγνωριστεί χωριστή πρόβλεψη για επαχθή σύμβαση, μια οντότητα αναγνωρίζει τυχόν ζημιά από μείωσης στα περιουσιακά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπλήρωση της σύμβασης, και όχι σε περιουσιακά στοιχεία που ήταν αφοσιωμένα μόνο στη συγκεκριμένη σύμβαση. Η εν λόγω τροποποίηση δεν έχει καμία επίπτωση στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας.

#### **ΔΠΧΑ 3 (Τροποποίηση)** «Αναφορά στο Εννοιολογικό Πλαίσιο»

Η τροποποίηση επικαιροποίησε το πρότυπο ώστε να αναφέρεται στο Εννοιολογικό Πλαίσιο για τη Χρηματοοικονομική Αναφορά που εκδόθηκε το 2018, όταν πρέπει να προσδιοριστεί τι συνιστά περιουσιακό στοιχείο ή υποχρέωση σε μία συνένωση επιχειρήσεων. Επιπλέον, προστέθηκε μια εξαίρεση για ορισμένους τύπους υποχρεώσεων και ενδεχόμενων υποχρεώσεων που αποκτήθηκαν σε μια συνένωση επιχειρήσεων. Τέλος, διευκρινίζεται ότι ο αποκτών δεν πρέπει να αναγνωρίζει ενδεχόμενα περιουσιακά στοιχεία, όπως ορίζονται στο ΔΛΠ 37, κατά την ημερομηνία από κτήσης. Η εν λόγω τροποποίηση δεν έχει καμία επίπτωση στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας.

### Ετήσιες βελτιώσεις σε ΔΠΧΑ 2018–2020

**ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά μέσα»** Η τροποποίηση εξετάζει ποια έξοδα πρέπει να περιληφθούν στην αξιολόγηση του 10% για την απο αναγνώριση των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων. Τα σχετικά κόστη ή αμοιβές θα μπορούσαν να καταβληθούν είτε σε τρίτους είτε στον δανειστή. Σύμφωνα με την τροποποίηση, το κόστος ή οι αμοιβές που καταβάλλονται σε τρίτους δεν θα συμπεριληφθούν στην αξιολόγηση του 10%. Η εν λόγω τροποποίηση δεν έχει καμία επίπτωση στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας.

## **Β) Πρότυπα που έχουν εκδοθεί αλλά δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα λογιστική περίοδο και δεν έχουν υιοθετηθεί νωρίτερα :**

Η Εταιρεία δεν έχει υιοθετήσει κάποιο από τα παρακάτω πρότυπα, διερμηνείες ή τροποποιήσεις τα οποία έχουν εκδοθεί αλλά δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα χρήση. Επιπλέον η Εταιρεία αξιολόγησε όλα τα πρότυπα και τις διερμηνείες ή τροποποιήσεις που έχουν εκδοθεί αλλά δεν είχαν εφαρμογή στην παρούσα χρήση και δεν αναμένει να υπάρξει σημαντική επίδραση στις οικονομικές καταστάσεις από την εφαρμογή τους.

**ΔΛΠ 1 (Τροποποιήσεις)** «Παρουσίαση των Οικονομικών καταστάσεων» και Δεύτερη Δήλωση Πρακτικής ΔΠΧΑ «Γνωστοποίηση λογιστικών πολιτικών» (εφαρμόζονται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2023)

Οι τροποποιήσεις απαιτούν από τις εταιρείες να παρέχουν πληροφορίες ως προς τις λογιστικές τους πολιτικές όταν αυτές είναι ουσιώδεις και παρέχουν καθοδήγηση σχετικά με την έννοια του ουσιώδους όταν αυτή εφαρμόζεται σε γνωστοποιήσεις λογιστικών πολιτικών. Η εν λόγω τροποποίηση θα ληφθεί υπόψη όταν τεθεί σε εφαρμογή το πρότυπο.

**ΔΛΠ 8 (Τροποποιήσεις)** «Λογιστικές πολιτικές, μεταβολές στις λογιστικές εκτιμήσεις και σφάλματα: Ορισμός των λογιστικών εκτιμήσεων» (εφαρμόζονται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2023) Οι τροποποιήσεις διευκρινίζουν το πώς θα πρέπει οι εταιρείες να διακρίνουν τις αλλαγές στις λογιστικές πολιτικές από τις αλλαγές στις λογιστικές εκτιμήσεις. Η εν λόγω τροποποίηση θα ληφθεί υπόψη όταν τεθεί σε εφαρμογή το πρότυπο.

**ΔΛΠ 12 (Τροποποιήσεις)** «Αναβαλλόμενος φόρος που σχετίζεται με περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις που προκύπτουν από μία ενιαία συναλλαγή» (εφαρμόζονται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2023)

Οι τροποποιήσεις απαιτούν οι εταιρείες να αναγνωρίζουν αναβαλλόμενη φορολογία σε συγκεκριμένες συναλλαγές που, κατά την αρχική αναγνώριση, οδηγούν σε ίσα ποσά φορολογητέων και εκπεστέων προσωρινών διαφορών. Αυτό ισχύει συνήθως για συναλλαγές, όπως οι μισθώσεις για τους μισθωτές και οι υποχρεώσεις αποκατάστασης. Η εν λόγω τροποποίηση θα ληφθεί υπόψη όταν τεθεί σε εφαρμογή το πρότυπο.

## **ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

Η σύνταξη των χρηματοοικονομικών καταστάσεων απαιτεί από τους διευθυντές να εφαρμόζουν λογιστικά πρότυπα και μεθοδολογίες οι οποίες, κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες, βασίζονται σε δύσκολες και υποκειμενικές εκτιμήσεις, ιστορική εμπειρία και υποθέσεις που θεωρούνται λογικές και ρεαλιστικές υπό το πρίσμα των σχετικών συνθηκών. Τα τελικά αποτελέσματα των οικονομικών καταστάσεων για τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί οι προαναφερθείσες εκτιμήσεις και παραδοχές ενδέχεται να διαφέρουν στο μέλλον από εκείνες που αναφέρονται στις οικονομικές καταστάσεις, λόγω της αβεβαιότητας των παραδοχών και των όρων βάσει των οποίων βασίζονται οι εκτιμήσεις. Οι εκτιμήσεις και οι παραδοχές επανεξετάζονται περιοδικά και τα αποτελέσματα κάθε μεταβολής αντικατοπτρίζονται μόνο στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων εάν επηρεάζουν το σχετικό έτος. Εάν η επανεξέταση επηρεάζει τόσο το τρέχον όσο και τα επόμενα έτη, η μεταβολή αναγνωρίζεται στο έτος για το οποίο πραγματοποιείται η αναθεώρηση και στα σχετικά μελλοντικά έτη.

Τα μελλοντικά αποτελέσματα μπορεί συνεπώς να διαφέρουν από αυτές τις εκτιμήσεις, ακόμη και σημαντικά, λόγω πιθανών αλλαγών στους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των ίδιων των εκτιμήσεων.

Οι περιοχές των χρηματοοικονομικών καταστάσεων που περιλαμβάνουν κρίσεις και εκτιμήσεις περισσότερο αφορούν α) Ζημίες απομείωσης περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των επισφαλών απαιτήσεων και του αναμενόμενου

χρηματοοικονομικού κινδύνου (πιστωτική ζημιά ECL) β) την εκτίμηση των αναβαλλόμενων φορολογικών απαιτήσεων, γ) τις προβλέψεις εξόδων για έκτακτους κινδύνους και επιβαρύνσεις, κινδύνους από νομικές υποθέσεις και δ) τις υποχρεώσεις για παροχές στο προσωπικό. Οι περιοχές αυτές αναλύονται ανωτέρω (σημ 3) μαζί με τις σχετικές πολιτικές.

#### 4. Διαχείριση του χρηματοοικονομικού κινδύνου

Οι δραστηριότητες που ασκεί η Εταιρεία την εκθέτουν σε διάφορους τύπους κινδύνων που προκύπτουν από τη χρήση χρηματοοικονομικών μέσων:

- πιστωτικός κίνδυνος,
- κίνδυνος ρευστότητας,
- κίνδυνος αγοράς, ειδικότερα κίνδυνος επιτοκίου και συναλλαγματικής ισοτιμίας.

Αυτή η ενότητα παρέχει πληροφορίες σχετικά με την έκθεση της Εταιρείας σε καθέναν από τους κινδύνους που αναφέρονται παραπάνω, τους στόχους, τις πολιτικές και τις διαδικασίες για τη διαχείριση αυτών των κινδύνων και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την εκτίμησή τους, καθώς και τη διαχείριση του κεφαλαίου. Αυτές οι οικονομικές καταστάσεις περιλαμβάνουν επίσης πρόσθετες ποσοτικές πληροφορίες. Η διαχείριση κινδύνων της Εταιρείας επικεντρώνεται στην αστάθεια των χρηματοπιστωτικών αγορών και προσπαθεί να ελαχιστοποιήσει τυχόν ανεπιθύμητες επιπτώσεις στη χρηματοοικονομική και οικονομική απόδοση της Εταιρείας.

#### ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο πιστωτικός κίνδυνος προέρχεται κυρίως από τις χρηματοοικονομικές απαιτήσεις από τη δημόσια διοίκηση, από εμπορικές απαιτήσεις και από τις χρηματοοικονομικές επενδύσεις της Εταιρείας.

Για τον πιστωτικό κίνδυνο που απορρέει από τις επενδυτικές δραστηριότητες, έχει θεσπιστεί πολιτική για τη χρήση της ρευστότητας που διαχειρίζεται κεντρικά η Μητρική Εταιρεία, η οποία ορίζει:

- τις ελάχιστες απαιτήσεις του χρηματοοικονομικού αντισυμβαλλομένου όσον αφορά την πιστοληπτική ικανότητα και τα σχετικά όρια συγκέντρωσης.
- τα είδη χρηματοοικονομικών προϊόντων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

Όσον αφορά την αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου των πελατών, η Εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και ανάλυση κινδύνου όλων των νέων μεγάλων πελατών, παρακολουθεί συνεχώς τη δική της εμπορική και οικονομική έκθεση και παρακολουθεί την είσπραξη των απαιτήσεων από τη δημόσια διοίκηση εντός των προ καθορισμένους συμβατικού χρόνου.

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τα περιουσιακά στοιχεία που εκτίθενται σε πιστωτικό κίνδυνο:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	904.643	917.436
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	23.016.455	17.847.293
Δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα		-
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	40.186.388	7.003.876
Λοιπές απαιτήσεις	87.881.574	50.368.853
<b>Σύνολο</b>	<b>151.989.060</b>	<b>76.137.458</b>

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την έκθεση της Εταιρείας σε πιστωτικό κίνδυνο ανά αντισυμβαλλόμενο:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Λοιποί πελάτες	5.991.846	11.613.228
Ταμειακά διαθέσιμα	23.016.455	17.847.293
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	122.980.758	46.676.936
<b>Σύνολο</b>	<b>151.989.060</b>	<b>76.137.458</b>

Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει μια ανάλυση των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και των εμπορικών απαιτήσεων στις 31 Δεκεμβρίου 2022, ομαδοποιημένα κατά διάρκεια:

	<b>0-180</b>	<b>180-360</b>	<b>360-720</b>	<b>&gt; 720</b>	<b>Σύνολο</b>
Λοιποί πελάτες	227.050	224.649	9.880.508	19.424.863	29.757.070
Προβλέψεις	(103.140)	(103.140)	(4.134.080)	(19.424.863)	(23.765.224)
<b>Λοιποί πελάτες (Καθαρό υπόλοιπο)</b>	<b>123.910</b>	<b>121.508</b>	<b>5.746.428</b>	<b>-</b>	<b>5.991.846</b>
Ταμειακά διαθέσιμα	23.016.455	-	-	-	23.016.455
Προβλέψεις	-	-	-	-	-
<b>Ταμειακά διαθέσιμα (Καθαρό υπόλοιπο)</b>	<b>23.016.455</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>23.016.455</b>
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	89.332.197	2.490.002	8.994.170	33.786.130	134.602.500
Προβλέψεις	-	-	-	(11.621.742)	(11.621.742)
<b>Δημόσιες επιχειρήσεις (Καθαρό υπόλοιπο)</b>	<b>89.332.197</b>	<b>2.490.002</b>	<b>8.994.170</b>	<b>22.164.388</b>	<b>122.980.758</b>
<b>Σύνολο Χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων</b>	<b>112.472.562</b>	<b>2.611.510</b>	<b>14.740.599</b>	<b>22.164.388</b>	<b>151.989.059</b>

Ο ακόλουθος πίνακας αντίστοιχα παρέχει μια ανάλυση των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και των εμπορικών απαιτήσεων στις 31 Δεκεμβρίου 2021, ομαδοποιημένα κατά διάρκεια:

	<b>0-180</b>	<b>180-360</b>	<b>360-720</b>	<b>&gt; 720</b>	<b>Σύνολο</b>
Λοιποί πελάτες	8.280.550	4.110.374	3.741.880	27.551.355	43.684.159
Προβλέψεις	-	(1.049.754)	(3.469.822)	(27.551.355)	-32.070.931
<b>Λοιποί πελάτες (Καθαρό υπόλοιπο)</b>	<b>8.280.550</b>	<b>3.060.620</b>	<b>272.058</b>	<b>-</b>	<b>11.613.228</b>
Ταμειακά διαθέσιμα	17.847.293	-	-	-	17.847.293
Προβλέψεις	-	-	-	-	-
<b>Ταμειακά διαθέσιμα (Καθαρό υπόλοιπο)</b>	<b>17.847.293</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>17.847.293</b>
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	18.619.509	1.294.234	5.212.000	24.167.830	49.293.574
Προβλέψεις	-	-	-	(2.616.638)	(2.616.638)
<b>Δημόσιες επιχειρήσεις (Καθαρό υπόλοιπο)</b>	<b>18.619.509</b>	<b>1.294.234</b>	<b>5.212.000</b>	<b>21.551.192</b>	<b>46.676.936</b>
<b>Σύνολο Χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων</b>	<b>44.747.352</b>	<b>4.354.854</b>	<b>5.484.058</b>	<b>21.551.192</b>	<b>76.137.458</b>

## ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο κίνδυνος ρευστότητας είναι ο κίνδυνος μια οικονομική οντότητα να έχει δυσκολία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις που πρόκειται να διακανονιστούν μέσω της παράδοσης μετρητών ή άλλου χρηματοοικονομικού περιουσιακού στοιχείου. Οι ταμειακές ροές, οι χρηματοδοτικές ανάγκες και η ρευστότητα των εταιρειών του Ομίλου παρακολουθούνται γενικά και διαχειρίζονται κεντρικά από το τμήμα Οικονομικών της Κεντρικής Διεύθυνσης Οικονομικών, Ελέγχου και Κεφαλαίου της Μητρικής Εταιρείας, με στόχο τη διασφάλιση της αποτελεσματικής και αποδοτικής διαχείρισης των χρηματοοικονομικών πόρων. Όπως προκύπτει από τις Οικονομικές Καταστάσεις, ο κίνδυνος ρευστότητας είναι πλήρως υπό έλεγχο (Κεφάλαιο κίνησης):

### Κεφάλαιο κίνησης 31/12/2022 31/12/2021

Κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία

- Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις (64.530.334) (35.912.398)

Η Εταιρεία προστατεύεται από τον Κίνδυνο Ρευστότητας λόγω των ακόλουθων γεγονότων: α) η αξία των Χρηματοοικονομικών Περιουσιακών Στοιχείων της Εταιρείας δεν διαφέρει από την ονομαστική τους αξία, β) Τα μετρητά κατατίθενται σε τράπεζες με επαρκή πιστοληπτική διαβάθμιση από αναγνωρισμένους Οργανισμούς και γ) πρέπει να σημειωθεί ότι η μείωση του κεφαλαίου κίνησης οφείλεται στην αύξηση των ενδοεταιρικών υποχρεώσεων που σχετίζονται με την απόκτηση του ETR και των ανταλλακτικών τους καθώς και τη δημιουργία νέας εμπορικής πλατφόρμας και δ) της μη είσπραξης αποζημίωσης ΥΔΥ πέραν του 2021 – επομένως, η σημαντική αύξηση των υποχρεώσεων, αφορά κυρίως στις υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη.

Οι παρακάτω πίνακες δείχνουν τις αποπληρωμές των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων και των εμπορικών υποχρεώσεων με λήξη εντός 12 μηνών, από 1 έως 5 έτη και πέραν των 5 ετών:

*Ποσά σε Ευρώ*

31/12/2022	Σύνολο	Έως 12 μήνες	1-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Υποχρεώσεις σε λοιπούς δανειστές	57.556.386	29.056.386	15.200.000	13.300.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	108.319.449	14.587.096	55.884.351	37.848.002
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	154.977.358	154.977.358	-	-
Λοιπές υποχρεώσεις	20.466.742	20.466.742	-	-
<b>Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων</b>	<b>341.319.935</b>	<b>219.087.582</b>	<b>71.084.351</b>	<b>51.148.002</b>

*Ποσά σε Ευρώ*

31/12/2021	Σύνολο	Έως 12 μήνες	1-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Υποχρεώσεις σε λοιπούς δανειστές	36.292.553	3.992.553	15.600.000	16.700.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	56.482.745	11.711.664	7.149.488	37.621.593
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	86.584.005	86.584.005	-	-
Λοιπές υποχρεώσεις	13.817.499	13.817.499	-	-
<b>Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων</b>	<b>193.176.802</b>	<b>116.105.721</b>	<b>22.749.488</b>	<b>54.321.593</b>

## ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ο κίνδυνος αγοράς είναι ο κίνδυνος ότι η εύλογη αξία ή οι μελλοντικές ταμειακές ροές ενός χρηματοοικονομικού μέσου θα κυμανθούν λόγω αλλαγών στις τιμές της αγοράς, στις συναλλαγματικές ισοτιμίες, στα επιτόκια ή σε χρηματιστηριακούς τίτλους. Η Εταιρεία δεν αντιμετωπίζει κίνδυνο αγοράς, δεδομένου ότι δεν διαθέτει εμπορεύσιμα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία.

Κατά την άσκηση των λειτουργικών της δραστηριοτήτων, η Εταιρεία εκτίθεται σε διάφορους κινδύνους αγοράς, κυρίως τον κίνδυνο διακυμάνσεων των επιτοκίων και, σε μικρότερο βαθμό, των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Στόχος της διαχείρισης του κινδύνου αγοράς είναι η διατήρηση της έκθεσης της Εταιρείας σε αυτόν τον κίνδυνο σε αποδεκτά επίπεδα, ενώ ταυτόχρονα βελτιστοποιείται η απόδοση των επενδύσεων. Αυτός ο κίνδυνος διαιρείται επίσης στις ακόλουθες συνιστώσες: κίνδυνος επιτοκίου και συναλλαγματικός κίνδυνος, όπως περιγράφεται παρακάτω.

### Κίνδυνος επιτοκίου

Η Εταιρεία εκτίθεται κυρίως σε κίνδυνο επιτοκίου σε σχέση με τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα δάνεια που έχουν ληφθεί με κυμαινόμενο επιτόκιο.

Ο κοινός στόχος των πολιτικών του Ομίλου που υιοθετεί η Εταιρεία είναι ο περιορισμός των διακυμάνσεων των ταμειακών ροών που συνδέονται με τις υπάρχουσες χρηματοοικονομικές συναλλαγές και, όπου είναι δυνατόν, η αξιοποίηση των ευκαιριών για βελτιστοποίηση του κόστους του χρέους που προκύπτει από το κυμαινόμενο επιτόκιο.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τα δάνεια κυμαινόμενου και σταθερού επιτοκίου.

*Ποσά σε Ευρώ*

	Υπόλοιπο	Τρέχον υπόλοιπο	1-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Κυμαινόμενο επιτόκιο	57.556.386	29.056.386	15.200.000	13.300.000
<b>Υπόλοιπο την 31 Δεκεμβρίου 2022</b>	<b>57.556.386</b>	<b>29.056.386</b>	<b>15.200.000</b>	<b>13.300.000</b>

Την 31/12/2022, εάν τα επιτόκια ήταν υψηλότερα/χαμηλότερα κατά 1% μονάδες βάσης, το χρηματοοικονομικό κόστος της Εταιρείας για τα δάνεια αυτά θα ήταν υψηλότερο/χαμηλότερο αντίστοιχα κατά 285.000 ευρώ.

## ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Ο κύριος στόχος της Εταιρείας όσον αφορά τη διαχείριση του κεφαλαιακού κινδύνου είναι η διαφύλαξη της επιχειρηματικής της συνέχειας, προκειμένου να διασφαλιστεί η απόδοση των μεριδιούχων και τα οφέλη για άλλους ενδιαφερόμενους. Η Εταιρεία επιδιώκει επίσης να διατηρήσει μια βέλτιστη κεφαλαιακή διάρθρωση, προκειμένου να μειώσει το κόστος του χρέους.

## 5. Ενσώματα πάγια

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την λογιστική αξία των ενσώματων παγίων. Δεν υπήρξαν αλλαγές στην εκτιμώμενη ωφέλιμη ζωή των ενσώματων παγίων κατά την τρέχουσα χρήση.

### Ενσώματα Πάγια οκ

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	Κτήρια	Μηχανήματα	Μεταφορικά μέσα	Τροχαίο υλικό	Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση (Τροχαίο Υλικό)	Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση	Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	Ανταλλακτικά τροχαίου υλικού	Σύνολο
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2021</b>	<b>2.282.915</b>	<b>4.865.935</b>	<b>67.750</b>	<b>1.762.183</b>	-	<b>16.736.322</b>	<b>5.944.272</b>	<b>21.465.579</b>	<b>53.124.956</b>
Προσθήκες περιόδου	274.784	90.539	-	-	27.675.004	12.437.699	595.852	4.186.099	43.609.977
Αποσύρσεις περιόδου	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2021</b>	<b>2.557.699</b>	<b>4.956.474</b>	<b>67.750</b>	<b>1.762.183</b>	<b>27.675.004</b>	<b>29.174.021</b>	<b>6.540.124</b>	<b>25.651.677</b>	<b>98.384.933</b>
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 1/1/2021</b>	<b>(177.085)</b>	<b>(1.931.528)</b>	<b>(67.750)</b>	<b>(582.377)</b>	-	-	<b>(4.091.534)</b>	<b>(1.350.860)</b>	<b>(8.201.134)</b>
Αποσβέσεις περιόδου	(222.839)	(847.224)	-	(203.335)	-	-	(445.882)	(2.239.335)	(3.958.614)
Απομειώσεις περιόδου	-	-	-	-	-	-	-	(916.881)	(916.881)
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 31/12/2021</b>	<b>(399.924)</b>	<b>(2.778.751)</b>	<b>(67.750)</b>	<b>(785.712)</b>	-	-	<b>(4.537.415)</b>	<b>(4.507.076)</b>	<b>(13.076.629)</b>
<b>Καθαρή Αξία την 31/12/2021</b>	<b>2.157.775</b>	<b>2.177.722</b>	-	<b>976.471</b>	<b>27.675.004</b>	<b>29.174.021</b>	<b>2.002.709</b>	<b>21.144.602</b>	<b>85.308.304</b>
<b>Κόστος κτήσης 1/1/2022</b>	<b>2.557.699</b>	<b>4.956.474</b>	<b>67.750</b>	<b>1.762.183</b>	<b>27.675.004</b>	<b>29.174.021</b>	<b>6.540.124</b>	<b>25.651.677</b>	<b>98.384.933</b>
Αναταξινόμηση	16.578.873	-	-	41.650.004	(27.675.004)	(30.553.873)	-	-	-
Προσθήκες περιόδου	751.274	253.578	-	16.350.000	-	3.114.452	480.068	7.994.549	28.943.922
Αποσύρσεις περιόδου	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2022</b>	<b>19.887.847</b>	<b>5.210.052</b>	<b>67.750</b>	<b>59.762.189</b>	-	<b>1.734.600</b>	<b>7.020.192</b>	<b>33.646.226</b>	<b>127.328.855</b>
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 1/1/2022</b>	<b>(399.924)</b>	<b>(2.778.751)</b>	<b>(67.750)</b>	<b>(785.712)</b>	-	-	<b>(4.537.415)</b>	<b>(4.507.076)</b>	<b>(13.076.629)</b>
Ανακατάταξη	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Αποσβέσεις περιόδου	(715.477)	(703.092)	-	(2.321.349)	-	-	(452.354)	(3.085.533)	(7.277.806)
Απομείωση Περιουσιακών Στοιχείων	-	-	-	-	-	-	-	(1.569.147)	(1.569.147)
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 31/12/2022</b>	<b>(1.115.402)</b>	<b>(3.481.844)</b>	<b>(67.750)</b>	<b>(3.107.061)</b>	-	-	<b>(4.989.770)</b>	<b>(9.161.755)</b>	<b>(21.923.581)</b>
<b>Καθαρή αξία την 31/12/2022</b>	<b>18.772.445</b>	<b>1.728.208</b>	-	<b>56.655.129</b>	-	<b>1.734.600</b>	<b>2.030.423</b>	<b>24.484.471</b>	<b>105.405.276</b>

Το ποσό ακίνητοποιησης υπό εκτέλεση αφορά τμηματική παράδοση έργου που συνδέεται με την νέα εμπορική πλατφόρμα της εταιρείας που βρίσκεται υπό υλοποίηση. Οι προσθήκες περιόδου αφορούν κυρίως δύο τρένα τύπου ETR 470 που αποκτήθηκαν εντός της χρήσης και εντάχθηκαν στην δρομολογιακή πολιτική, αξία 16 εκ ευρώ. Δεν προκύπτουν ενεχυριάσεις ή εμπράγματα ασφαλείες επί ιδιόκτητων παγίων και εγκαταστάσεων.

## 6. Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων

Η λογιστική αξία των Δικαιωμάτων μίσθωσης ενσώματων παγίων για τις παρουσιαζόμενες περιόδους αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Αστικά κτήρια</b>	<b>Βιομηχανικά κτήρια</b>	<b>Μεταφορικά μέσα</b>	<b>Τροχαίο υλικό</b>	<b>Λοιπά περιουσιακά στοιχεία</b>	<b>Σύνολο</b>
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2021</b>	<b>5.258.146</b>	<b>42.936.968</b>	<b>86.018</b>	<b>47.978.740</b>	-	<b>96.259.872</b>
<b>Δικαίωμα χρήσης</b>						
Προσθήκες περιόδου	34.918	2.259.619				2.294.537
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2021</b>	<b>5.293.064</b>	<b>45.196.587</b>	<b>86.018</b>	<b>47.978.740</b>	-	<b>98.554.409</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 1/1/2021</b>	<b>(954.358)</b>	<b>(2.899.385)</b>	<b>(7.018)</b>	<b>(25.588.662)</b>	-	<b>(29.449.423)</b>
Αποσβέσεις περιόδου	(481.276)	(1.789.455)	(31.279)	(12.794.331)	-	(15.096.341)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2021</b>	<b>(1.435.634)</b>	<b>(4.688.840)</b>	<b>(38.297)</b>	<b>(38.382.993)</b>	-	<b>(44.545.764)</b>
<b>Αξία την 31/12/2021</b>	<b>3.857.430</b>	<b>40.507.747</b>	<b>47.721</b>	<b>9.595.747</b>	-	<b>54.008.646</b>
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2022</b>	<b>5.293.064</b>	<b>45.196.587</b>	<b>86.018</b>	<b>47.978.740</b>	-	<b>98.554.409</b>
Προσθήκες περιόδου	-	-		66.985.768	86.351	67.072.119
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2022</b>	<b>5.293.064</b>	<b>45.196.587</b>	<b>86.018</b>	<b>114.964.508</b>	<b>86.351</b>	<b>165.626.528</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 1/1/2022</b>	<b>(1.435.634)</b>	<b>(4.688.840)</b>	<b>(38.297)</b>	<b>(38.382.993)</b>	-	<b>(44.545.764)</b>
Αναπροσαρμογές περιόδου		(850.075)				(850.075)
Αποσβέσεις περιόδου	(483.600)	(1.701.171)	(17.933)	(13.243.398)	(4.797)	(15.450.899)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 31/12/2022</b>	<b>(1.919.234)</b>	<b>(7.240.086)</b>	<b>(56.230)</b>	<b>(51.626.391)</b>	<b>(4.797)</b>	<b>(60.846.738)</b>
<b>Αξία την 31/12/2022</b>	<b>3.373.830</b>	<b>37.956.501</b>	<b>29.788</b>	<b>63.338.117</b>	<b>81.554</b>	<b>104.779.791</b>

Τα δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων αναγνωρίστηκαν για πρώτη φορά την 1/1/2019 εφαρμόζοντας το νέο πρότυπο Δ.Π.Χ.Α. 16.

Οι αποσβέσεις των δικαιωμάτων μίσθωσης ενσώματων παγίων αναγνωρίστηκαν στα αποτελέσματα της περιόδου. Οι προσθήκες προέρχονται κυρίως από ανανέωση της υφιστάμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού η οποία επεκτάθηκε για 5 ακόμα έτη μέχρι το 2027.

## 7. Άυλα περιουσιακά στοιχεία

Τα Άυλα περιουσιακά στοιχεία αφορούν κυρίως την άδεια εργασιών συντήρησης τροχαίου υλικού, ενώ περιλαμβάνουν επίσης άδειες χρήσης λογισμικού και λογισμικά προγράμματα. Η ανάλυση των λογιστικών αξιών των ως άνω περιουσιακών στοιχείων, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Παραχωρήσεις, άδειες, εμπορικά σήματα και άλλα παρόμοια δικαιώματα</b>
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2021</b>	<b>2.564.130</b>
Προσθήκες περιόδου	165.135
<b>Κόστος την 31/12/2021</b>	<b>2.729.265</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 1/1/2021</b>	<b>(848.020)</b>
Αποσβέσεις περιόδου	(260.050)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2021</b>	<b>(1.108.071)</b>
<b>Καθαρή αξία την 31/12/2021</b>	<b>1.621.194</b>
<b>Κόστος 1/1/2022</b>	<b>2.729.265</b>
Προσθήκες περιόδου	13.396
<b>Κόστος 31/12/2022</b>	<b>2.742.661</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 1/1/2022</b>	<b>(1.108.070)</b>
Αποσβέσεις περιόδου	(265.581)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 31/12/2022</b>	<b>(1.373.651)</b>
<b>Καθαρή αξία 31/12/2022</b>	<b>1.369.010</b>

Οι αποσβέσεις των άυλων παγίων αναγνωρίστηκαν στα αποτελέσματα της περιόδου.

Επί των άυλων περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας δεν υπάρχουν οποιουδήποτε είδους δεσμεύσεις ή εξασφαλίσεις.



## 9. Χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία

Τα Χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία ταξινομούνται ως εξής:

<b>Ποσά σε Ευρώ</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	904.643	917.436
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	23.016.455	17.847.293
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις (σημ. 10)	40.186.388	7.003.876
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	87.881.574	50.368.853
<b>Σύνολο</b>	<b>151.989.060</b>	<b>76.137.458</b>

Η αύξηση στις λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις αφορά τη δεδουλευμένη απαίτηση από το Υπουργείο Μεταφορών όπως σημειώνεται στη σύμβαση ΥΔΥ που υπογράφηκε στις 14.4.2022. Για περαιτέρω διευκρινίσεις παρακαλούμε ανατρέξτε στη ΣΗΜΕΙΩΣΗ 12. Αξίζει να αναφερθεί ότι για το έτος 2022 η εταιρεία δεν έχει λάβει καμία πληρωμή από τις αξιώσεις της σύμβασης ΥΔΥ, ενώ έχει τιμολογηθεί μόνο το Α' εξάμηνο. Συνεπώς προκύπτει αύξηση απαίτησης κατά 31 εκ. ευρώ (καθαρή αξία 25 εκ. ευρώ) πλέον δεδουλευμένης απαίτησης ΥΔΥ ποσού 40 εκ ευρώ.

### 9.1 Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

Οι Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις απεικονίζονται στο κόστος και αναλύονται ως εξής:

<b>Ποσά σε Ευρώ</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Δοσμένες εγγυήσεις	894.494	907.436
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	10.149	10.000
<b>Σύνολο</b>	<b>904.643</b>	<b>917.436</b>

### 9.2 Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών

Τα Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών αντιπροσωπεύουν μετρητά, είτε στα ταμεία της Εταιρείας, είτε σε τραπεζικές καταθέσεις, διαθέσιμες σε πρώτη ζήτηση. Δεν υπάρχουν δεσμεύσεις επί των ταμειακών διαθεσίμων και ισοδυνάμων της Εταιρείας.

Για σκοπούς της κατάστασης ταμειακών ροών, τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα ταμειακών διαθεσίμων της Εταιρείας έχουν ως ακολούθως:

<b>Ποσά σε Ευρώ</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Διαθέσιμα στο ταμείο	18.467	11.549
Καταθέσεις όψεως	22.997.987	17.835.744
<b>Σύνολο Ταμειακών διαθεσίμων και ισοδυνάμων</b>	<b>23.016.455</b>	<b>17.847.293</b>

Εγγυητική επιστολή από την EULER HERMES HELLAS ύψους 2.000.000 ευρώ είχε υποβληθεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (14.04.2022), σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης ΥΔΥ μεταξύ της Hellenic Train A.E. και του Ελληνικού Δημοσίου.

Εγγυητική επιστολή της Εθνικής Τράπεζας ύψους 1.000.000,00 ευρώ κατατέθηκε για την εγγύηση συμμετοχής στο διαγωνισμό που προκήρυξε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την παραχώρηση του εμπορευματικού σταθμού Θριάσιο II.

Ενώ τα ταμειακά διαθέσιμα υπόκεινται στις απαιτήσεις του Δ.Π.Χ.Α. 9, η υπολογιζόμενη ζημία απομείωσης ήταν επουσιώδης και για τον λόγο αυτό δεν αναγνωρίστηκε.

#### 10. Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις

Το κονδύλι της Κατάστασης Χρηματοοικονομικής Θέσης «Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις» αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Πελάτες ιδιωτικού τομέα	5.935.212	5.852.342
Ελληνικό Δημόσιο	38.823.868	5.992.945
Επισφαλείς απαιτήσεις πελατών	4.576.031	4.328.381
<b>Σύνολο απαιτήσεων</b>	<b>49.335.111</b>	<b>16.173.668</b>
Μείον: Πρόβλεψη υποτίμησης	(9.148.723)	(9.169.792)
<b>Σύνολο καθαρών απαιτήσεων</b>	<b>40.186.388</b>	<b>7.003.876</b>

Για το σύνολο των παραπάνω απαιτήσεων της Εταιρείας έχει πραγματοποιηθεί εκτίμηση των ενδείξεων για τυχόν απομείωσή τους και έχει σχηματιστεί σχετική πρόβλεψη συνολικού ποσού Ευρώ € 9.148.723 βάσει νέας εκτίμησης που πραγματοποίησε η Διοίκηση.

Η σημαντική αύξηση οφείλεται στο γεγονός ότι στις 31 Δεκεμβρίου 2022 το Υπουργείο Μεταφορών δεν έχει καταβάλει ακόμη ποσό € 31 εκατ. που αφορά χρεώσεις με ΦΠΑ για το ά εξάμηνο της σύμβασης ΥΔΥ.

#### 11. Αποθέματα

Τα Αποθέματα αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Πρώτες ύλες & Αναλώσιμα Υλικά	1.406.121	1.042.601
Πρόβλεψη απαξίωσης αναλώσιμων υλικών	-	-
<b>Καθαρή αξία</b>	<b>1.406.121</b>	<b>1.042.601</b>
Πετρέλαιο	1.372.757	1.094.467
Πρόβλεψη απαξίωσης πετρελαίου	(270.892)	(186.121)
<b>Καθαρή αξία</b>	<b>1.101.866</b>	<b>908.346</b>
Ανταλλακτικά Παγίων	1.055.861	3.239.599
Πρόβλεψη απαξίωσης ανταλλακτικών	(173.459)	(217.245)
<b>Καθαρή αξία</b>	<b>882.402</b>	<b>3.022.354</b>
<b>Συνολική καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία</b>	<b>3.390.388</b>	<b>4.973.301</b>

Η πρόβλεψη απαξίωσης αφορά μέρος του πετρελαίου και των ανταλλακτικών παγίων.

Δεν υπάρχουν δεσμεύσεις επί των αποθεμάτων της Εταιρείας.

Τα ανταλλακτικά παγίων στοιχείων είναι υλικά που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των 3 σταδίων συντήρησης τροχαίου υλικού, προοριζόμενα για την εξυπηρέτηση τρίτων και για του ιδιοχρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού (βασική, προληπτική,

εκτεταμένη συντήρηση).

## 12. Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις

Οι Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Απαιτήσεις για Φ.Π.Α.	7.509.191	1.176.248
Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων	1.802.822	1.802.822
Λοιπές απαιτήσεις – Δημόσιο	12.421.833	10.816.689
Λοιπά Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα	17.696.411	8.149.677
Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα από Υπουργείο Μεταφορών	40.027.965	16.500.000
Απαιτήσεις από συμπληρωματική συντήρηση – ΓΑΙΑΟΣΕ	14.106.520	14.106.520
Έσοδα εισπρακτέα από συμπληρωματική συντήρηση – ΟΣΕ	1.887.418	1.799.244
Χρεώσεις για κόστος συντήρησης εξοπλισμού για επεμβάσεις σε συμβάντα επί γραμμής και διατήρησής του σε μόνιμη ετοιμότητα - ΟΣΕ	2.497.309	1.961.629
Χρεώστες διάφοροι	16.170.348	19.573.799
<b>Σύνολο λοιπών απαιτήσεων</b>	<b>114.119.817</b>	<b>75.886.629</b>
Μείον: Πρόβλεψη επισφαλών απαιτήσεων	(26.238.243)	(25.517.777)
<b>Σύνολο καθαρών λοιπών απαιτήσεων</b>	<b>87.881.574</b>	<b>50.368.853</b>

Τα λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας αναλύονται ως εξής:

Οι απαιτήσεις από το δημόσιο τομέα αξίας 7.509.191 αφορούν απαιτήσεις από ΦΠΑ.

Τα δεδουλευμένα εισπρακτέα από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποτελούνται κυρίως από δεδουλευμένα έσοδα που σχετίζονται με την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας («Υπουργείο Οικονομικών») ύψους € 40.027.965

Τα Έσοδα εισπρακτέα από συμπληρωματική συντήρηση – ΟΣΕ κρίνονται στο σύνολο τους επισφαλή και περιλαμβάνονται στην πρόβλεψη επισφαλών απαιτήσεων.

Η γραμμή Λοιπές απαιτήσεις -Δημόσιο περιλαμβάνει απαιτήσεις για παρακρατούμενους φόρους ή προκαταβολές φόρου εισοδήματος. Η αύξηση οφείλεται σε παρακρατηθέντες φόρους από το Ελληνικό Δημόσιο.

Η Εταιρεία έχει υπολογίσει πρόβλεψη για επισφαλείς λοιπές απαιτήσεις ποσού € 26.238.243. Η αύξησή του οφείλεται κυρίως στις ανείσπρακτες απαιτήσεις από συμπληρωματική συντήρηση όπως περιγράφεται παρακάτω.

Στα Λοιπά έσοδα χρήσεως εισπρακτέα περιλαμβάνονται, πόσο 2 εκ ευρώ που αφορά ασφαλιστική αποζημίωση από ζημίες που καταγράφηκαν λόγω συμβάντων στην κυκλοφορία. Επίσης περιλαμβάνεται ποσό 5,7 εκ ευρώ που σχετίζεται με εργασίες συντήρησης τροχαίου υλικού που δεν έχει ακόμη τιμολογηθεί προς την ΓΑΙΑΟΣΕ και εντάσσονται στο από 24/6/2016 πρόγραμμα Εκτεταμένης Συντήρησης. Επίσης περιλαμβάνονται τιμολογημένες απαιτήσεις ποσού 3,7 εκ. ευρώ που εντάσσονται στο ανωτέρω πρόγραμμα εκτεταμένης συντήρησης του μισθωμένου στόλου. Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με την έγκριση του προγράμματος διαχείρισης στόλου του τροχαίου υλικού όπως υπεγράφη τον Απρίλιο του 2022, το κόστος των προπολογισθέντων εργασιών όσο αφορά τις υπηρεσίες εκτεταμένης συντήρησης αγγίζει τα 35,8 εκ. ευρώ και θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι και την λήξη της σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού ήτοι μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2027. Τέλος από

το εν λόγω κονδύλι ποσό περίπου 8 εκ. ευρώ κρίνεται επισφαλές και έχει συμπεριληφθεί στην επισφάλεια των 26 εκ. ευρώ καθότι αφορά απαιτήσεις που έχουν κριθεί μη ανακτήσιμες.

Οι απαιτήσεις από συμπληρωματική συντήρηση σε ΓΑΙΑΟΣΕ αφορά τα έξοδα συμπληρωματικής συντήρησης τροχαίου υλικού για την περίοδο 09/2017-09/2019 που βάρυναν την Hellenic Train A.E. για δραστηριότητες που είχε εκτελέσει η ΕΕΣΣΤΥ και σύμφωνα με την διοίκηση της Εταιρείας, πρέπει να επιβαρύνουν τους τελικούς υπεύθυνους για την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης.

Σύμφωνα με την Έκθεση της Τεχνικής Επιτροπής του άρθ. 27 της Σύμβασης Συντήρησης μεταξύ της Εταιρείας και της πρώην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε., της οποίας προέδρευσε το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και κλήθηκε να καθορίσει το τελικό ποσό του συμπληρωματικού κόστους συντήρησης, όπως περιγράφεται στα σχετικά τιμολόγια για την περίοδο μεταξύ 14 Σεπτεμβρίου 2017 και στις 30 Σεπτεμβρίου 2019, οι σχετικές υπηρεσίες συμπληρωματικής συντήρησης συνδέονται με συγκεκριμένες ενέργειες/παραλείψεις για λογαριασμό του ΟΣΕ ΑΕ και της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Ειδικότερα, μέρος του κόστους έχει αποδοθεί στις κακές συνθήκες της σιδηροδρομικής υποδομής λόγω παραλείψεων του διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ), μέρος του κόστους σε παραλείψεις της ΓΑΙΑΟΣΕ (διαχειριστής τροχαίου υλικού), για μη έγκαιρη ολοκλήρωση όλων των ενεργειών που σχετίζονται με το πλήρες φάσμα των δραστηριοτήτων συντήρησης τροχαίου υλικού στο πλαίσιο της ευθύνης της ΓΑΙΑΟΣΕ όπως ορίζεται στην αντίστοιχη νομοθεσία.

Στο πλαίσιο αυτό, έχουν αναγνωριστεί σχετικές απαιτήσεις συνολικού ποσού Ευρώ 14,1 εκατ. από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Όλα τα ποσά μαζί με την ανάλυση, έχουν κοινοποιηθεί στη ΓΑΙΑΟΣΕ μέσω εξωδίκων επιστολών

Η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει θέσει ως προϋπόθεση για την αναγνώριση όποιας εργασίας συντήρησης στο πλαίσιο του Προγράμματος Εκτεταμένης Συντήρησης την εκτέλεση της διαδικασίας ελέγχου και πιστοποίησης όπως ορίζεται στη σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού του 2016, και επίσης το χαρακτηρισμό των εργασιών αυτών ως εκτεταμένης συντήρησης φύσεως. Σε κάθε περίπτωση, η Διοίκηση εκτιμά ότι όλες οι επαναχρεώσεις αποδεικνύονται από τα κατάλληλα δικαιολογητικά βάσει των δαπανών που πραγματοποίησε η Εταιρεία, και σε περίπτωση άρνησης ή καθυστέρησης στην εκτέλεση των διαδικασιών πιστοποίησης τους, θα διεκδικήσει νομικά μέχρι εξάντλησης των νομικών ενεργειών.

Αναφορικά με τις χρεώσεις για κόστος συντήρησης εξοπλισμού για επεμβάσεις σε συμβάντα αφορούν συνέχεια παλαιότερης σύμβασης η οποία είχε υπογραφεί μεταξύ του ΟΣΕ και της πρώην ΕΕΣΣΤΥ (εταιρεία που απορρόφησε η Hellenic Train το 2019). Η σύμβαση ακόμα βρίσκεται σε διαδικασία υπογραφής λόγω καθυστερήσεων εκ μέρους του ΟΣΕ, ωστόσο οι υπηρεσίες συνεχίζονται να περέχονται από την Hellenic Train καθότι είναι απαραίτητες για την ομαλή εκτέλεση του σιδηροδρομικού έργου. Το υφιστάμενο υπόλοιπο μεταβλήθηκε από το 2021 στο 2022 λόγω τιμολόγησης του δεδουλευμένου εσόδου του 2021. Οι απαιτήσεις από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων αναλύονται ως εξής:

	<i>Ποσά σε Ευρώ</i>			
	<b>Υπόλοιπο την 31/12/2021</b>	<b>Αύξηση</b>	<b>Μείωση</b>	<b>Υπόλοιπο την 31/12/2022</b>
<b>Επιχορήγηση</b>				
- Τιμολογημένο Ποσό ΥΔΥ (Α' εξάμηνο 2022)	-	46.500.000	15.500.000	31.000.000
- Αναλογούν ποσό ΦΠΑ προηγούμενης χρήσης	1.802.822	-	-	1.802.822
- Λοιπά Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα	12.500.000	40.027.965	12.500.000	40.027.965
<b>Σύνολο</b>	<b>14.302.822</b>	<b>86.527.965</b>	<b>28.000.000</b>	<b>72.830.787</b>

---

Στα Λοιπά έσοδα χρήσεως εισηρακτέα περιλαμβάνονται οι απαιτήσεις από εκκαθάριση ΥΔΥ β' εξαμήνου 2022

### **13. Ίδια Κεφάλαια**

Οι μεταβολές που έγιναν στα επιμέρους κονδύλια των Ίδιων Κεφαλαίων κατά τη διάρκεια των χρήσεων 2022 και 2021 παρουσιάζονται αναλυτικά στην Κατάσταση Μεταβολών Ίδιων Κεφαλαίων.

#### **Μετοχικό κεφάλαιο**

Την 31.7.2018 συνεκλήθη Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας με σκοπό την λήψη απαραίτητων μέτρων, σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 47 του Κ.Ν. 2190/1920.

Συγκεκριμένα, αποφασίστηκε:

- Συμψηφισμός μέρους των σωρευμένων λογιστικών ζημιών ύψους Ευρώ 871.546.116,78, με το ειδικό αποθεματικό του Ν. 3891/2010 (χρέος ΟΣΕ Α.Ε) ύψους Ευρώ 692.161.809,26.
- Μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας με τις εναπομείνουσες λογιστικές ζημιές ύψους Ευρώ 178.636.890,90.
- Μείωση της ονομαστικής αξίας των μετοχών κατά Ευρώ 83,85 (Ευρώ 178.636.890,90 / 2.130.434 αρ. μετοχών) έτσι ώστε ο συνολικός αριθμός των μετοχών να παραμείνει ο ίδιος και το μετοχικό κεφάλαιο να μεταβληθεί σε Ευρώ 34.406.509,10. Η νέα ονομαστική αξία των μετοχών να είναι Ευρώ 16,15 η κάθε μία.

Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας αποτελείται από 2.130.434 κοινές πλήρως εξοφλημένες μετοχές, ονομαστικής αξίας Ευρώ 16,15 η κάθε μία. Το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανέρχεται σε ποσό Ευρώ 34.406.509,10. Οι μετοχές της Εταιρείας δεν είναι εισηγμένες σε οποιαδήποτε Χρηματιστηριακή Αγορά.

Την 1.6.2019 η εταιρεία Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στην θυγατρική της εταιρεία TRENITALIA S.p.A..

#### **Λοιπά αποθεματικά κεφάλαια**

Τα Λοιπά Αποθεματικά Κεφάλαια της Εταιρείας ανέρχονται στο ποσό των Ευρώ 13.094,15 και αφορούν σε σχηματισμό τακτικού αποθεματικού σε προηγούμενες χρήσεις.

Σύμφωνα με την Ελληνική εταιρική νομοθεσία, οι εταιρείες υποχρεούνται, από τα κέρδη της χρήσης, να σχηματίσουν το 5% σαν τακτικό αποθεματικό μέχρις ότου αυτό φτάσει το ένα τρίτο του καταβλημένου μετοχικού τους κεφαλαίου. Το αποθεματικό αυτό δε δύναται να διανεμηθεί κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της Εταιρείας.

Την 12 Σεπτεμβρίου 2017 δημοσιεύθηκε η Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.), υπ' αριθμόν 45496/2336, του Υπουργείου Οικονομικών και Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η οποία δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα Της Κυβερνήσεως, Αρ. Φύλλου 3182 / 12.9.2017, σύμφωνα με την οποία αποφασίστηκε η διαγραφή των χρεών της Εταιρείας προς τον ΟΣΕ Α.Ε. συνολικού ποσού Ευρώ 692.161.809,27. Το ποσό που διαγράφηκε αναγνωρίζεται απευθείας στην καθαρή θέση της Εταιρείας. Η ωφέλεια που προκύπτει για την Εταιρεία από τη ρύθμιση του σωρευμένου χρέους δεν υπόκειται σε φόρο εισοδήματος. Η πράξη ρύθμισης του χρέους της Εταιρείας δεν επηρεάζει την έκπτωση του ΦΠΑ εισροών των σχετικών τιμολογίων, που εκδόθηκαν από τον ΟΣΕ Α.Ε. και δημιούργησαν το προς ρύθμιση χρέος, κατά τον χρόνο έκδοσης αυτών.

Όπως αναφέρθηκε ην 31.7.2018 συνεκλήθη Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με σκοπό την λήψη απαραίτητων μέτρων, σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 47 του Κ.Ν. 2190/1920.

Συγκεκριμένα, αποφασίστηκε:

- Συμφηφισμός μέρους των σωρευμένων λογιστικών ζημιών ύψους Ευρώ 871.546.116,78, με το ειδικό αποθεματικό του Ν. 3891/2010 (χρέος ΟΣΕ Α.Ε) ύψους Ευρώ 692.161.809,26.
- Μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας με τις εναπομείνουσες λογιστικές ζημιές ύψους Ευρώ 178.636.890,90.
- Μείωση της ονομαστικής αξίας των μετοχών κατά Ευρώ 83,85 (Ευρώ 178.636.890,90 / 2.130.434 αρ. μετοχών) έτσι ώστε ο συνολικός αριθμός των μετοχών να παραμείνει ο ίδιος και το μετοχικό κεφάλαιο να μεταβληθεί σε Ευρώ 34.406.509,10. Η νέα ονομαστική αξία των μετοχών θα είναι Ευρώ 16,15 η κάθε μία.

Μετά την ως άνω διαγραφή τα Ίδια Κεφάλαια της Εταιρείας και το κεφάλαιο κίνησης έχουν καταστεί θετικά.

#### **Αποθεματικό αναλογιστικών κερδών/(ζημιών) παροχών προσωπικού**

Το Αποθεματικό αναλογιστικών κερδών/(ζημιών) παροχών προσωπικού αφορά σε αναλογιστικές ζημιές οι οποίες καταχωρήθηκαν απευθείας στα Ίδια κεφάλαια. Έως την 31.12.2019 το αποθεματικό αυτό εμφανίζονταν αθροιστικά με τα αποτελέσματα εις νέο.

#### **Ειδικό αποθεματικό λόγω συγχώνευσης με ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.**

Το εν λόγω κονδύλι αφορά σε ειδικό αποθεματικό το οποίο προέκυψε λόγω της συγχώνευσης με την ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. και καταχωρήθηκε απευθείας στα Ίδια Κεφάλαια.

#### **Αποτελέσματα εις νέο**

Τα σωρευτικά αποτελέσματα εις νέο της Εταιρείας την 31/12/2021 ανέρχονται σε ζημία € 12.260.527.

#### **Κέρδη/(Ζημιές) χρήσης**

Το αποτέλεσμα της Εταιρείας μετά φόρων κατά την περίοδο 1/1/2022 – 31/12/2022 ανήλθε σε ζημιά € 883.428 έναντι κέρδους € 56.985 την περίοδο 1/1/2021 – 31/12/2021.

**14. Μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις**
*Ποσά σε Ευρώ*

<b>Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Δάνεια από μετόχους	28.500.000	32.300.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων</b>	<b>28.500.000</b>	<b>32.300.000</b>
<b>Short-term loans and current portion medium/long-term loans</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Δάνεια από μετόχους	29.056.386	3.992.553
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων</b>	<b>29.056.386</b>	<b>3.992.553</b>
<b>Σύνολο δανειακών υποχρεώσεων</b>	<b>57.556.386</b>	<b>36.292.553</b>

Ο πίνακας για τις συνολικές μεταβολές των υποχρεώσεων και των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων, κατανεμημένος σε νομισματικές και μη νομισματικές μεταβολές, παρουσιάζεται παρακάτω:

*Ποσά σε Ευρώ*

<b>Στοιχεία ταμειακών ροών που δημιουργούνται / (απορροφώνται) από χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>Επίδραση στις ταμειακές ροές</b>	<b>Μη νομισματικές μεταβολές Νέες χρηματοδοτικές μισθώσεις</b>	<b>31/12/2022</b>
Εκταμίευση και αποπληρωμή βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων / μακροπρόθεσμων δανείων	36.292.553	20.663.274	600.559	57.556.386
Μεταβολή στις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις από μισθώσεις	56.482.745	-	51.386.704	108.319.449
<b>Σύνολο</b>	<b>92.775.298</b>	<b>20.663.274</b>	<b>52.437.263</b>	<b>165.875.835</b>

Οι όροι και οι προϋποθέσεις των υφιστάμενων δανείων έχουν ως εξής:

*Ποσά σε Ευρώ*

<b>Πιστωτής</b>	<b>Νόμισμα</b>	<b>Ονομαστικό επιτόκιο</b>	<b>Έτος λήξης</b>	<b>31.12.2022</b>		<b>31.12.2021</b>	
				<b>Συνολικό ποσό δανείου</b>	<b>Λογιστική αξία</b>	<b>Συνολικό ποσό δανείου</b>	<b>Λογιστική αξία</b>
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	€	2,18% plus Euribor	2028	25.000.000	17.000.000	25.000.000	19.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	€	1,4% plus Euribor	2031	18.000.000	15.300.000	18.000.000	17.100.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	€	0,95% plus Euribor	2023	25.000.000	25.000.000	-	-
<b>Σύνολο Loans</b>				<b>68.000.000</b>	<b>57.300.000</b>	<b>43.000.000</b>	<b>36.100.000</b>

Το 2022 εκδόθηκε νέο δάνειο ύψους 25 εκατ. ευρώ. Το δάνειο θεωρείται βραχυπρόθεσμη χρηματοδοτική συμφωνία πληρωτέα το 2023. Θα καταβληθεί πλήρως μόλις η Hellenic Train A.E. εισπράξει εκκρεμή απαίτηση από το Υπουργείο Μεταφορών - η απαίτηση αφορά την εκκρεμή πληρωμή ΥΔΥ ύψους 31 εκατ. ευρώ (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ).

## 15. Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία

Η σχετική υποχρέωση της εταιρείας έχει ως εξής:

<i>Ποσό σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Παρούσα αξία μη χρηματοδοτούμενων υποχρεώσεων	3.883.813	4.882.524
<b>Καθαρή υποχρέωση αναγνωρισμένη στον ισολογισμό</b>	<b>3.883.813</b>	<b>4.882.524</b>

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις μεταβολές στην παρούσα αξία των υποχρεώσεων παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία:

<i>Ποσό σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Καθαρή υποχρέωση έναρξης χρήσεως	4.882.524	5.796.819
Κόστος τρέχουσας υπηρεσίας	254.376	306.199
Λοιπά κόστη	258.607	1.302.293
Κόστος τόκων	47.060	27.895
Αναλογιστική ζημιά/(κέρδος) που αναγνωρίζεται στα Ίδια Κεφάλαια	(208.253)	(1.029.645)
Παροχές πληρωθείσες εντός του τρέχοντος έτους	(1.350.500)	(1.521.038)
<b>Καθαρή υποχρέωση λήξης χρήσεως</b>	<b>3.883.813</b>	<b>4.882.524</b>

Η καταβολή αποζημίωσης στο προσωπικό που αποχωρεί από την υπηρεσία κατά τη διάρκεια των παρουσιαζόμενων ετών πραγματοποιήθηκε αποκλειστικά από την Εταιρεία και η Εταιρεία χρεώνει τον ΟΣΕ με το ποσό που αντιστοιχεί στην περίοδο εργασιακής εμπειρίας του προσωπικού μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2006.

Η Εταιρεία αναγνωρίζει ως υποχρέωση παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία, την παρούσα αξία της νομικής δέσμευσης που έχει αναλάβει για την καταβολή εφάπαξ αποζημίωσης στο προσωπικό που αποχωρεί λόγω συνταξιοδότησης. Η σχετική υποχρέωση υπολογίζεται ετήσια κατόπιν αναλογιστικής μελέτης που γίνεται από ανεξάρτητο αναλογιστή. Συγκεκριμένα, η σχετική μελέτη αφορούσε στην διερεύνηση και υπολογισμό των αναλογιστικών μεγεθών που απαιτούνται από τις προδιαγραφές που θέτουν τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα (Δ.Λ.Π. 19) και είναι υποχρεωτικό να καταχωρηθούν στην Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης και την Κατάσταση Λοιπών Συνολικών Εισοδημάτων κάθε επιχείρησης. Η μέθοδος αποθεματοποίησης η οποία χρησιμοποιείται είναι η μέθοδος της Προβλεπόμενης Πιστωτικής Μονάδας Υποχρέωσης («Projected Unit Credit Method»).

Η Εταιρεία δεν έχει ενεργοποιήσει κανένα ειδικό πρόγραμμα παροχών προς τους εργαζομένους της, το οποίο να δεσμεύεται για παροχές σε περίπτωση αποχωρήσεων. Το μόνο πρόγραμμα που ισχύει και έχει ενεργοποιηθεί στο παρελθόν είναι η συμβατική υποχρέωση με βάση την ισχύουσα νομοθεσία για την παροχή εφάπαξ ποσού (Ν. 993/1979).

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΣΕ προχώρησε μονομερώς στη διαγραφή της σχετικής υποχρέωσης στις Οικονομικές του Καταστάσεις της 31.12.2017, μετά από ανακοίνωση στην οποία υποστηρίχθηκε ότι η εν λόγω υποχρέωση θα έπρεπε να θεωρηθεί διαγραμμένη στο πλαίσιο της διαγραφής των οφειλών της Εταιρείας (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) προς την ΟΣΕ Α.Ε., και σε γενικές γραμμές, ότι τέτοιες υποχρεώσεις προς τους εργαζόμενους μεταφέρονται "αυτόματα" στον νέο εργοδότη. Η Εταιρεία αντικρούει τη μονομερή αυτή διαγραφή ως μη νόμιμη, τόσο ενόψει του ότι η ΟΣΕ Α.Ε. έχει συμφωνήσει επί 11 χρόνια να φέρει το οικονομικό βάρος της αποζημίωσης που υπολογίζεται κατά την 31η Δεκεμβρίου 2006, όσο και ενόψει του γεγονότος ότι στην ΚΥΑ για τη διαγραφή των

οφειλών της Εταιρείας προς τον ΟΣΕ (ΚΥΑ 45496723367 11-9-2017) δεν γίνεται καμία αναφορά στη διαγραφή της όντως υποχρέωσης του ΟΣΕ προς το εργατικό δυναμικό που παραχωρήθηκε στην πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. το 2006. Ως εκ τούτου, η Εταιρεία θα επιδιώξει τη νομική αποκατάσταση της προαναφερθείσας πρακτικής σχετικά με την ευθύνη μέχρι εξαντλήσεως των ένδικων μέσων. Στις 7/8/2023 εκδόθηκε η απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών (απ. 2853/2023) όπου έγινε μερικώς δεκτή η αγωγή της Εταιρείας κατά του ΟΣΕ σχετικά με την εν λόγω υπόθεση. Συνεπώς, το ποσό της απαίτησης που έχει σχηματιστεί στα βιβλία της ΗΤ κατά του ΟΣΕ θεωρείται πληρωτέα από τον ΟΣΕ με νόμιμους τόκους από την επίδοση της αγωγής.

Το 2022, για την πλήρη απεικόνιση των λογαριασμών, το ποσό των μη ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων που οφείλονται ακόμη στο εργατικό δυναμικό της HELLENIC TRAIN (προερχόμενο από τον ΟΣΕ έχει υπολογιστεί στο σύνολο των υποχρεώσεων καθορισμένων παροχών κατά την 1 Ιανουαρίου 2022 και έχουν αναγνωριστεί τα σχετικά ποσοστά των εξόδων παροχής υπηρεσιών και τόκων, καθώς και η αναλογιστική ζημία. Ένα περιουσιακό στοιχείο ίσης αξίας έχει αναγνωριστεί στα λοιπά περιουσιακά στοιχεία το οποίο για σκοπούς συντηρητικότητας έχει απομειωθεί στο σύνολό του (βλ. σημείωση 12).

### Αναλογιστικές παραδοχές

Οι κύριες αναλογιστικές παραδοχές για τη διαδικασία αναλογιστικής εκτίμησης περιγράφονται παρακάτω:

	2022	2021
Επιτόκιο προεξόφλησης	3,80%	1,00%
Μελλοντικές αυξήσεις μισθών	2,50%	2,00%
Μακροχρόνια αύξηση πληθωρισμού	2,20%	1,90%
Πίνακας θνησιμότητας	EAE2012P	EAE2012P

### Υποχρέωση παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία

Αύξηση μισθών κατά 0,50%	3.915.813
Μείωση μισθών κατά 0,50%	3.852.196
Αύξηση επιτοκίου προεξόφλησης κατά 0,50%	3.800.037
Μείωση επιτοκίου προεξόφλησης κατά 0,50%	3.970.633

Ο παραπάνω πίνακας δείχνει τις μεταβολές στην παρούσα αξία των υποχρεώσεων παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία κατά την 31/12/2022, που συνεπάγεται η μεταβολή των βασικών αναλογιστικών παραδοχών (ανάλυση ευαισθησίας).

## 16. Λοιπές προβλέψεις

Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τα υπόλοιπα έναρξης και λήξης των λοιπών προβλέψεων καθώς και τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των ετών 2022 και 2021.

	Προβλέψεις για εκκρεμείς δίκες	Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους – ατυχήματα	Σύνολο
<b>Λογιστική αξία την 1/1/2021</b>	<b>9.903.003</b>	<b>2.299.776</b>	<b>12.202.779</b>
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	892.420	-	892.420
Αντιλογισμός προβλέψεων	(3.881.561)	(2.299.776)	(6.181.337)
Τόκοι δικαστικών αποφάσεων	(83.553)	-	(83.553)
<b>Λογιστική αξία την 31/12/2021</b>	<b>6.830.309</b>	<b>-</b>	<b>6.830.309</b>
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	647.388		647.388
Αντιλογισμός προβλέψεων	(2.236.026)		(2.236.026)
Τόκοι δικαστικών αποφάσεων	1.202.150		1.202.150
<b>Λογιστική αξία την 31/12/2022</b>	<b>6.443.821</b>		<b>6.443.821</b>

## 17. Βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις

Οι Υποχρεώσεις από μισθώσεις που δεν έχουν καταστεί ακόμη δουλευμένες, αποτιμώνται στο αναπόσβεστο κόστος και αναλύονται ως εξής:

	31/12/2022	31/12/2021
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις (Δ.Π.Χ.Α. 16)	93.814.796	44.771.081
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις (Δ.Π.Χ.Α. 16)	14.504.653	11.711.664
<b>Σύνολο</b>	<b>108.319.449</b>	<b>56.482.745</b>

Οι υποχρεώσεις μισθώσεων αναγνωρίστηκαν για πρώτη φορά την 1/1/2019 με την εφαρμογή του ΔΠΧΑ 16.

Οι δουλευμένες υποχρεώσεις από μισθώσεις μεταφέρονται με την έκδοση των σχετικών παραστατικών στους Προμηθευτές.

## 18. Λοιπές βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

*Ποσά σε Ευρώ*

	31/12/2022			31/12/2021		
	Μακρ.	Βραχ.	Σύνολο	Μακρ.	Βραχ.	Σύνολο
Ληφθείσες Εγγυήσεις πελατών κλάδου εμπορευμάτων	70.000	-	70.000	70.000	-	70.000
Φόρος Προστιθέμενης Αξίας	-	-	-	-	-	-
Έξοδα χρήσεως δουλευμένα	6.490.392	6.490.392	6.490.392	-	6.994.909	6.994.909
Αποδοχές προσωπικού πληρωτέες	1.728.689	1.728.689	1.728.689	-	1.579.773	1.579.773
Λοιποί φόροι-τέλη	1.774.250	1.774.250	1.774.250	-	1.001.239	1.001.239
Δεδουλευμένο μέρος για εγκατάσταση ETR	-	-	-	-	6.300.000	6.300.000
Υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς	2.121.552	2.121.552	2.121.552	-	1.956.195	1.956.195
Έσοδα επόμενων χρήσεων	667.968	667.968	667.968	-	502.136	502.136
Λοιπές υποχρεώσεις	7.683.891	7.683.891	7.683.891	-	1.783.247	1.783.247
<b>Σύνολο</b>	<b>70.000</b>	<b>20.466.742</b>	<b>20.536.742</b>	<b>70.000</b>	<b>20.117.499</b>	<b>20.187.499</b>

Η αύξηση στις λοιπές υποχρεώσεις οφείλετε κυρίως σε ποσό 5,7 εκ. ευρώ που αφορά επιταγή πληρωτέα προς τον ΟΣΕ η οποία εξαργυρώθηκε στις αρχές του επόμενου έτους. Αναφορικά με το δεδουλευμένο μέρος των ETR εντός του 2022 υλοποιήθηκε πλήρως η σχετική εργασία καθότι τα ETR εντάχθηκαν στην δρομολογιακή πολιτική.

## 19. Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις

*Ποσά σε Ευρώ*

	31/12/2022	31/12/2021
Υποχρεώσεις σε ΝΠΔΔ & Δημόσιες επιχειρήσεις	99.887.882	50.798.015
Προμηθευτές Εσωτερικού	3.716.294	4.121.283
Προμηθευτές Εξωτερικού	420.247	123.119
Εμπορικές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες	50.952.935	25.241.588
<b>Σύνολο</b>	<b>154.977.358</b>	<b>80.284.005</b>

Οι Υποχρεώσεις σε ΝΠΔΔ & Δημόσιες επιχειρήσεις στις 31 Δεκεμβρίου 2022 ποσού Ευρώ 99.887.882 (€ 50.798.015 την 31 Δεκεμβρίου 2021) περιλαμβάνουν κυρίως υποχρεώσεις προς τις εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για τέλη χρήσης δικτύου και μισθώματα τροχαίου υλικού και εγκαταστάσεων αντίστοιχα.

Οι υποχρεώσεις έχουν αυξηθεί κατά 12 εκ. ευρώ λόγω αύξησης των υποχρεώσεων προς την ΓΑΙΑΟΣΕ για μισθώσεις εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού που οφείλεται στο γεγονός ότι εκκρεμούν οι πληρωμές προς την HELLENIC TRAIN από την σύμβαση ΥΔΥ για το 2022.

Το 2022 το κόστος της Ηλεκτροκίνησης σχεδόν διπλασιάστηκε από το 2021. Το κόστος αυτό επηρέασε τις χρεώσεις ηλεκτροκίνησης από τον Διαχειριστή του Δικτύου. Ως αποτέλεσμα, τα πληρωτέα στον ΟΣΕ το 2022 σχετικά με την ηλεκτροκίνηση αυξήθηκαν κατά σχεδόν 9 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, εκτός από την ηλεκτροκίνηση, η σημαντικότερη συνιστώσα που οδήγησε σε αύξηση των πληρωτέων προς τον Διαχειριστή Δικτύου, αφορά τα κόστη πρόσβασης στην υποδομή. Η τιμολογούμενη αξία για την τρέχουσα περίοδο ανέρχεται σε 40.847.916,90 ευρώ (καθαρή αξία 32.941.868,46). Επίσης στο εν λόγω κονδύλι συμπεριλαμβάνονται και χρεώσεις εκκαθαριστικών τιμολογίων που εκδόθηκαν το 2023 και αφορούν τα έτη 2020 και 2021 για κόστη πρόσβασης στην υποδομή ποσού 21.248.115,03 (άνευ Φ.Π.Α). Αναφορικά με τις χρεώσεις του 2022 και των εκκαθαρίσεων

2021 και 2020 (ήτοι ποσών 32.9 και 21,2 εκ. ευρώ) η Hellenic Train έχει εκφράσει σημαντικές αντιρρήσεις σχετικά με τη μέθοδο εκτίμησης που εφαρμόστηκε από τον ΟΣΕ για τις εν λόγω χρεώσεις και έχει προβεί σε άσκηση προσφυγών κατά των δηλώσεων δικτύου των ετών 2020, 2021 και 2022 ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Εταιρεία προχώρησε σε δική της εκτίμηση του κόστους των τελών χρήσης 2020-2022 λαμβάνοντας υπόψη ως βάση τις αποδεκτές χρεώσεις της δήλωσης χρήσης δικτύου του έτους 2019. Συνεπώς το εν λόγω κονδύλι αναγνωρίστηκε αρχικώς αλλά εμφανίζεται μειωμένο στις υποχρεώσεις (και το κόστος) κατά την αξία του αναμενόμενου πιστωτικού τιμολογίου, που η διοίκηση εκτιμά ότι θα εκδοθεί από τον ΟΣΕ μετά από την θετική για την Εταιρεία τελική έκβαση της υπόθεσης, και υπολογίστηκε λαμβάνοντας υπόψη το τέλος πρόσβασης στην υποδομή, βάσει της Σύμβασης Πρόσβασης έτους 2019, ήτοι της τελευταίας Σύμβασης που υπεγράφη ανάμεσα τα μέρη, και λαμβάνοντας υπόψη ό,τι σχετικά όρισε και η ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων) με την υπ αριθ. 56/2022 απόφασή της. Η ίδια διαδικασία εφαρμόστηκε και για τα τέλη πρόσβασης προηγούμενων περιόδων (2020, 2021 αλλά 2022). Ως αποτέλεσμα, η Hellenic Train έχει μειώσει τις τιμολογημένες υποχρεώσεις προς ΟΣΕ κατά ποσό ύψους 26.643.058 ευρώ για τις περιόδους 2020 & 2021 και ύψους 15.268.376 ευρώ για το 2022.

Οι εμπορικές υποχρεώσεις προς εταιρείες του Ομίλου την 31η Δεκεμβρίου 2022 ανέρχονται σε 50.952.935 € (25.241.588 € την 31η Δεκεμβρίου 2021) περιλαμβάνουν κυρίως υποχρεώσεις έναντι της Trenitalia spa σχετικά με την τιμολόγηση για τα νέα τρένα που παραδόθηκαν στην Ελλάδα.

## 20. Κύκλος εργασιών και έσοδα ΥΔΥ

Ο Κύκλος εργασιών συμπεριλαμβανομένων των εσόδων ΥΔΥ παρατίθεται στον παρακάτω πίνακα και περιλαμβάνει:

<b>Ποσά σε Ευρώ</b>	<b>1/1 - 31/12/2022</b>	<b>1/1 - 31/12/2021</b>
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	65.003.412	36.525.721
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	14.713.000	15.268.213
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	87.697	332.313
Έσοδα από εισφορές	-	-
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών συντήρησης	2.299.882	5.612.884
Έσοδα από Υ.Δ.Υ. (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)	50.000.000	50.000.000
Έσοδα από ΥΔΥ (πρόσθετα με βάση το άρθρο 10.3 & 10.14)	15.027.965	-
<b>Σύνολο</b>	<b>147.131.955</b>	<b>107.739.132</b>

Η αύξηση του τζίρου αφορά τη μείωση της έκθεσης της Hellenic Train A.E. στους περιορισμούς Covid και τα νέα τρένα που δρομολογήθηκαν το 2022.

Στις 14 Απριλίου 2022 υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της HELLENIC TRAIN A.E. η σύμβαση για την Ανάθεση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας που αποσκοπεί στη χρηματοδότηση για κάλυψη δαπανών με σκοπό την τήρηση της συμβασιολογημένης δρομολογιακής και τιμολογιακής πολιτικής. Σύμφωνα με το άρθρο 10.2 της σύμβασης ΥΔΥ, το Υπουργείο Μεταφορών υποχρεούται να καταβάλλει στην HELLENIC TRAIN ποσό ύψους 50 εκατ. ευρώ κάθε χρόνο καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, με βάση τα άρθρα 10.3 & 10.14, σε ορισμένες περιπτώσεις που προκύπτει η ανάγκη για επιπλέον συνεισφορά, είτε λόγω αυξημένου κόστους πρόσβασης στη γραμμή, είτε λόγω αυξημένου κόστους μίσθωσης, είτε ακόμη και λόγω αύξησης του συνολικού κόστους που επηρεάζει τις επιβατικές μεταφορές, η HELLENIC TRAIN έχει τη δυνατότητα να ζητήσει επιπλέον συνεισφορά από το Υπουργείο.

Λόγω αυτού του άρθρου της σύμβασης ΥΔΥ, καθώς και του άρθρου 10.3 που αναφέρει ότι το επιβατικό τμήμα της HELLENIC TRAIN εξασφαλίζεται με ελάχιστο κέρδος 2 εκατ. ευρώ μέσω της συνεισφοράς ΥΔΥ, η HELLENIC TRAIN κατέγραψε το 2022 υπερβάλλουσα συνεισφορά ύψους 15.027.965 ευρώ, προκειμένου να επιτευχθεί το ελάχιστο κέρδος όπως περιγράφεται στη σύμβαση ΥΔΥ. Η Εταιρεία κατέθεσε σχετικές αναφορές με βάση την αξιολόγηση που έγινε σε συνεδρίαση της συμβατικής επιτροπής παρακολούθησης.

Τα έσοδα από τη Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο αναλύονται ως εξής:

Περιγραφή	Επιβάτες ,κατάσταση συνολικού εισοδήματος	Προσαρμογές κατ' εφαρμογή των άρθρων 10 & 11 της σύμβασης ΥΔΥ	Προσαρμοσμένη Καταστ. Συν. Εισοδήματος
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	65.003.412		65.003.412
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	65.027.965	(65.027.965)	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	346.896		346.896
Λοιπά έσοδα	4.281.597	(2.000.000)	2.281.597
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	<b>134.659.869</b>	<b>(67.027.965)</b>	<b>67.631.904</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(22.380.762)		(22.380.762)
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(11.928.078)		(11.928.078)
Ηλεκτρική ενέργεια	(10.532.244)		(10.532.244)
Τέλη χρήσης δικτύου	(16.355.581)	16.355.581	-
Καθαρισμοί Τ.Υ. κλπ	(2.070.025)		(2.070.025)
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(39.931.660)	548.869	(39.382.791)
Ενοίκια κτιρίων	(4.181)		(4.181)
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(2.072.605)	291.193	(1.781.412)
<b>Διάφορα έξοδα</b>	<b>(10.790.876)</b>	<b>946.986</b>	<b>(9.843.890)</b>
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>(116.066.011)</b>	<b>18.142.629</b>	<b>(97.923.383)</b>
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων</b>	<b>18.593.858</b>	<b>(48.885.336)</b>	<b>(30.291.478)</b>
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων παγίων	(2.332.953)		(2.332.953)
Αποσβέσεις IFRS 16	(12.170.351)	11.062.221	(1.108.130)
Αποσβέσεις παγίων περιουσιακών στοιχείων (Σύνολο)	(14.503.304)		-
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(412.135)	412.135	-
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων</b>	<b>3.678.419</b>	<b>(37.410.981)</b>	<b>(33.732.561)</b>
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	359	(359)	-
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	(268.088)		(268.088)
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	(234.971)		(234.971)
Χρηματοοικονομικό κόστος ifrs 16	(1.491.393)	1.249.739	(241.654)
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	<b>(1.994.093)</b>	<b>1.249.380</b>	<b>(744.713)</b>
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων</b>	<b>1.684.326</b>	<b>(36.161.601)</b>	<b>(34.477.274)</b>
Μίσθωση τροχαίου υλικού (άρθρο 13 της σύμβασης ΥΔΥ)			(10.000.000)
Μίσθωση τροχαίου υλικού (άρθρο 13 της σύμβασης ΥΔΥ) - υπερβάλλουσα αξία βάσει τιμολογίων			(2.195.110)
Τέλη πρόσβασης στη σιδηροδρομική γραμμή (άρθρο 13 της σύμβασης ΥΔΥ - όπως προκύπτουν με βάση τις τιμές του 2019 που έγιναν δεκτές από την ΡΑΣ)			(16.355.581)
<b>Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων</b>			<b>(63.027.965)</b>
Ελάχιστο κέρδος (βάσει του άρθρου 10.3 της σύμβασης ΥΔΥ)			2.000.000
<b>Εισφορά ΥΔΥ για την περίοδο 2022</b>			<b>65.027.965</b>

---

Σημείωση: Η κατάσταση του Τμήματος Επιβατών για το εισόδημα παρουσιάζεται στη σημείωση 37.

## 21. Λοιπά έσοδα

Τα Λοιπά Έσοδα περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Έσοδα παρεπόμενων ασχολιών	647.251	1.365.742
Λοιπά έκτακτα και ανόργανα έσοδα	6.118.207	3.277.380
<b>Σύνολο</b>	<b>6.765.457</b>	<b>4.643.122</b>

Τα έσοδα από παρεπόμενες ασχολίες περιλαμβάνουν ποσό € 266.302 από προγράμματα της Ε.Ε. Άλλα έκτακτα και ανόργανα έσοδα περιλαμβάνουν κυρίως ασφαλιστικές αποζημιώσεις 2 εκατ. ευρώ, μεταφορά φόρου μισθωτών υπηρεσιών στην Trenitalia 0,5 εκατ. Ευρώ, την υποχρέωση αντικατάστασης μεταχειρισμένων ανταλλακτικών από τον εξωτερικό συντηρητή των ETR470 περίπου 1 εκατ. ευρώ, επιστροφή φόρου εισοδήματος προηγούμενων χρήσεων μετά από τροποποιητικές δηλώσεις όπως προέκυψαν λόγω εξαγοράς της ΕΕΣΤΥ 1,25 εκ. ευρώ και περίπου 0,8 εκ. ευρώ που αφορά αναμενόμενη πιστωτική χρέωση λόγω επιστροφής στον εκμισθωτή μισθωμένου τροχαίου υλικού.

## 22. Αμοιβές και έξοδα προσωπικού

Οι Αμοιβές και έξοδα προσωπικού περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα	36.647.489	31.207.467
Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης	7.960.831	7.934.040
Λοιπές παροχές σε εργαζομένους	2.109.869	1.301.957
Αποζημιώσεις απολύσεως ή εξόδου εμμίσθου προσωπικού	1.037.926	1.075.893
<b>Σύνολο</b>	<b>47.756.114</b>	<b>41.519.356</b>

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τον μέσο όρο εργατικού δυναμικού της Εταιρείας καταμετρημένο ανά κατηγορία:

	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
<b>Προσωπικό</b>		
Διευθυντές	8	6
Λοιπό προσωπικό	1.220	1.142
<b>Σύνολο</b>	<b>1.228</b>	<b>1.148</b>

## 23. Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα

Το εν λόγω κονδύλι αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Πρώτες ύλες & Αναλώσιμα Υλικά	1.671.626	866.104
Ηλεκτρική Ενέργεια Έλξης	14.889.985	7.151.385
Αναλώσεις Καυσίμων	11.520.747	8.327.313
<b>Σύνολο</b>	<b>28.082.358</b>	<b>16.344.803</b>

## 24. Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων

Το υπόλοιπο το οποίο αναφέρεται στις οικονομικές καταστάσεις αναλύεται στον παρακάτω πίνακα:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Συντήρηση τροχαίου υλικού	6.083.550	2.097.715
Τέλη χρήσης δικτύου	18.240.282	12.748.163
Καθαρισμοί τροχαίου υλικού	3.920.784	2.174.667
Ασφάλιστρα	324.906	508.759
Φόροι-τέλη	1.676.584	1.507.991
Προμήθειες πρακτόρων	3.092.252	2.021.996
Λοιπές αμοιβές τρίτων	6.172.963	6.409.763
Λοιπά έξοδα	2.623.528	2.175.609
<b>Σύνολο</b>	<b>42.134.848</b>	<b>29.644.664</b>

Η αύξηση της συντήρησης του τροχαίου υλικού οφείλεται κυρίως στη έναρξη της συμφωνίας συντήρησης του νέου στόλου τραινών ETR470.

Τα τέλη χρήσης δικτύου αυξήθηκαν το 2022 λόγω της αύξησης των συρμών/χιλιομέτρων κατά 22%. Το 2021 οι επιβατικές μεταφορές επηρεάστηκαν κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους λόγω των περιορισμών του Covid που έθεσε η Ελληνική Κυβέρνηση, επομένως, τα δρομολόγια αναμενόταν να αυξηθούν το 2022, άρα αύξηση κατά 2,9 εκατ.

Δεδομένου ότι η Δήλωση Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής για το έτος 2022 έχει αμφισβητηθεί από την Εταιρεία με προσφυγή που έχει κατατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) της οποίας η Απόφαση εκκρεμεί, η Εταιρεία συνεχίζει να αναγνωρίζει ως εφαρμοστέα από τον ΟΣΕ μόνο και αποκλειστικά τα Τέλη Πρόσβασης στην υποδομή που καθορίζονται από τους κανόνες της τελευταίας νόμιμης Δήλωσης Δικτύου (όπως εκδόθηκε για το έτος 2019). Για προληπτικούς λόγους και χωρίς να αναγνωρίζεται αυτό καθαυτό οποιοδήποτε δικαίωμα του ΟΣΕ να διεκδικήσει περαιτέρω ποσά, έχει υπολογιστεί μια απρόβλεπτη προσαρμογή του προαναφερθέντος κόστους ύψους 2,4 εκατ. ευρώ, σύμφωνα με τον σωρευτικό πληθωρισμό που καταγράφεται στην ελληνική αγορά κατά την περίοδο 2020-2022.

## 25. Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων

Το Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Κόστος ενοικίων	2.675.443	259.852
<b>Σύνολο</b>	<b>2.675.443</b>	<b>259.852</b>

Την 31η Δεκεμβρίου 2022, το κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων ανέρχόταν σε Ευρώ 2.675.443 και περιλάμβανε δαπάνες που σχετιζόνταν με βραχυπρόθεσμες μισθώσεις (λιγότερο από 12 μήνες), μισθώσεις μικρής αξίας (μικρότερες ή ίσες με € 5.000) και έξοδα που σχετίζονται με μεταβλητές πληρωμές που δεν περιλαμβάνονται στην εκτίμηση των υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μισθώσεις. Η σημαντική αύξηση οφειλόταν στην αυξημένη παραγωγή επιβατικών υπηρεσιών με λεωφορεία σε καθεστώς βραχυπρόθεσμης υποκατάστασης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που προβλέπεται από τη νέα σύμβαση ΥΔΥ σε περίπτωση που η χωρητικότητα της υποδομής του δικτύου δεν επαρκούσε προσωρινά για την ανάπτυξη αμαξοστοιχιών.

## 26. Λοιπά λειτουργικά έξοδα

Τα Λοιπά λειτουργικά έξοδα αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Έξοδα μισθοδοσίας προηγούμενης χρήσεως	11.723	34.973
Λοιπά έξοδα προηγούμενων χρήσεων	546.563	(2.556)
Λοιπά έκτακτα και ανόργανα έξοδα	639.894	107.474
Τόκοι υπερημερίας και έκτακτα έξοδα	39.741	13.552
Φορολογικά πρόστιμα και προσαυξήσεις	4.622	24.271
Λοιπά Έξοδα	4.219.922	2.742.600
<b>Σύνολο</b>	<b>5.462.465</b>	<b>2.920.314</b>

Τα λοιπά Έξοδα περιλαμβάνουν κυρίως άμεσους φόρους όπως τέλη χαρτοσήμου, εισφορές κ.λπ. και έξοδα μετακίνησης και διαμονής προσωπικού και επιβατών.

## 27. Προβλέψεις και διαγραφές

Οι προβλέψεις και διαγραφές αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις	(270.722)	892.420
Αντιστροφή προβλέψεων για δικαστικές υποθέσεις	-	(6.093.292)
Τόκοι για δικαστικές αποφάσεις	-	(83.553)
<b>Σύνολο για δικαστικές υποθέσεις</b>	<b>(270.722)</b>	<b>(5.284.425)</b>
Προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες	1.340.245	2.706.747
Διαγραφές	-	(1.012.000)
Προβλέψεις Απαξίωσης Αποθεμάτων	1.610.131	1.044.345
<b>Σύνολο</b>	<b>2.950.377</b>	<b>2.739.092</b>

## 28. Αποσβέσεις

Οι αποσβέσεις αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Αποσβέσεις άυλων παγίων	265.581	260.050
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	7.277.806	3.958.489
Αποσβέσεις δικαιωμάτων μίσθωσης ενσώματων παγίων	15.450.899	15.092.411
<b>Σύνολο</b>	<b>22.994.285</b>	<b>19.310.950</b>

Η αύξηση των αποσβέσεων των ενσώματων παγίων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην έναρξη της απόσβεσης του στόλου των 5 ETR470, ο οποίος ολοκλήρωσε τη διαδικασία έγκρισης και ξεκίνησε την εμπορική του λειτουργία τον Μάιο του 2022.

## 29. Χρηματοοικονομικά έσοδα

Τα χρηματοοικονομικά έσοδα περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Λοιπά χρηματοοικονομικά έσοδα	718	16.669
<b>Σύνολο</b>	<b>718</b>	<b>16.669</b>

## 30. Χρηματοοικονομικά έξοδα

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	545.339	636.695
Τόκοι υποχρεώσεων από μισθώσεις ενσώματων παγίων	3.178.811	2.327.387
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	470.381	280.389
<b>Σύνολο</b>	<b>4.194.531</b>	<b>3.244.471</b>

## 31. Φορολογία Εισοδήματος

Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Ν. 4172/23.07.2013 και την εγκύκλιο ΠΟΛ.1044/10.02.2015, τα νομικά πρόσωπα που ανήκουν εξ ολοκλήρου, άμεσα ή έμμεσα, στο ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Περιουσιακής Ανάπτυξης Ελληνικού Δημοσίου) σύμφωνα με την παράγραφο 13 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011, απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων.

Ως εκ τούτου, για τη χρήση 2017, η Εταιρεία απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων για την περίοδο έως 13.9.2017, δηλαδή μέχρι την ημερομηνία ιδιωτικοποίησης, όπως επιβεβαιώνεται με το έγγραφο της Αρχής Δημοσίων Εσόδων με αριθμό Πρωτοκόλλου «ΔΕΑΦ Β 1024792 ΕΞ 2018 / 13.2.2018. Με βάση την εν λόγω απόφαση ορίζεται ότι από 14.9.2017 και εφεξής η Εταιρεία φορολογείται με βάση τις γενικές διατάξεις περί φόρου εισοδήματος νομικών προσώπων βάσει των άρθρων 45, 47 και επακόλουθων του Ν. 4172/2013 (Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος).

Η Εταιρεία έχει υπολογίσει το φορολογητέο εισόδημα για την περίοδο 1/1/2021 – 31/12/2022 που προκύπτει ως εξής:

- Έχει καταγραφεί αύξηση Αναβαλλόμενης Φορολογικής Απαίτησης € 774.750 (ανερχόμενη σε 1.465.400) για φορολογικές ζημιές που μεταφέρονται σε επόμενες χρήσεις. Το φορολογητέο αποτέλεσμα της τρέχουσας περιόδου καταλήγει στα € 10 εκατ. ζημία.
- Λόγω του ύψους των ζημιών δεν έχει υπολογιστεί Τρέχων Φόρος Εισοδήματος για την περίοδο 1/1/2022 – 31/12/2022.

Οι αναβαλλόμενοι φόροι υπολογίζονται σε όλες τις προσωρινές φορολογικές διαφορές μεταξύ της λογιστικής και φορολογικής βάσης των περιουσιακών στοιχείων και των υποχρεώσεων. Οι αναβαλλόμενοι φόροι υπολογίζονται με βάση τους φορολογικούς συντελεστές που αναμένεται να εφαρμοστούν στο μέλλον. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η εκτιμώμενη ζημία Φόρου Εισοδήματος για την περίοδο 1/1/2022 – 31/12/2022 ανέρχεται σε € 10 εκατ. περίπου.

Η Εταιρεία για τις χρήσεις 2012 και 2013 έχει υποβληθεί σε φορολογικό έλεγχο από τους τακτικούς Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές όπως ορίζει το άρθρο 82 παρ. 5 Ν. 2238/ 1994 και για τις χρήσεις 2014 και εφεξής όπως ορίζει το άρθρο 65 α Ν. 4174/ 2013. Η

Εταιρεία έχει λάβει Πιστοποιητικά Φορολογικής Συμμόρφωσης: για τις χρήσεις 2012 – 2014 με επιφύλαξη, για τη χρήση 2015 χωρίς επιφύλαξη και για τις χρήσεις 2016 και 2017 με έμφαση θεμάτων ενώ για τις χρήσεις 2018 έως 2021 χωρίς επιφύλαξη.

Το δικαίωμα των φορολογικών αρχών για έλεγχο της εταιρικής χρήσης μέχρι το 2016 έχει παραγραφεί.

Επιπλέον, βάσει κριτηρίων ανάλυσης κινδύνου, οι ελληνικές φορολογικές αρχές μπορούν να επιλέξουν την Εταιρεία για φορολογικούς ελέγχους ως μέρος των ελέγχων που διενεργούνται σε εταιρείες που έχουν λάβει πιστοποιητικά φορολογικής συμμόρφωσης με τη σύμφωνη γνώμη του Νόμιμου Ελεγκτή. Στην περίπτωση αυτή, οι ελληνικές φορολογικές αρχές έχουν το δικαίωμα να διενεργούν φορολογικό έλεγχο των χρήσεων που επιλέγουν, λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες για την έκδοση του πιστοποιητικού φορολογικής συμμόρφωσης. Δεν έχει καταχωρηθεί πρόβλεψη στα λογιστικά βιβλία της Εταιρείας για ανοιχτές φορολογικές χρήσεις, λόγω του γεγονότος ότι σύμφωνα με τις προσδοκίες της Εταιρείας δεν θα προκύψουν μη καταχωρημένες φορολογικές υποχρεώσεις.

Για τη χρήση 2022 βρίσκεται σε εξέλιξη το έργο διασφάλισης φορολογικής συμμόρφωσης από τον νόμιμο ελεγκτή σύμφωνα με το άρθρο 65Α του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας του ν. 4174/2013. Δεν αναμένεται ότι η οριστικοποίηση του ελέγχου της χρήσης 2022 θα έχει σημαντική επίδραση στα Ίδια Κεφάλαια της Εταιρείας.

Ο συντελεστής φόρου εισοδήματος λόγω επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, για το έτος 2022 είναι 22%.

Η ανάλυση του φόρου εισοδήματος απεικονίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Φόρος Εισοδήματος	-	-
Αναβαλλόμενος Φόρος Εισοδήματος	1.198.139	(1.528.276)
Τέλος επιτηδεύματος	-	-
Προσαρμογή Φόρου Εισοδήματος προηγούμενης χρήσης	-	-
<b>Φόρος εισοδήματος σε Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>	<b>1.198.139</b>	<b>(1.528.875)</b>

## **32. Ενδεχόμενες απαιτήσεις και υποχρεώσεις**

### **Νομικές Υποθέσεις**

Η Εταιρεία εμπλέκεται σε διάφορες εκκρεμείς δικαστικές διαδικασίες ποσού Ευρώ 70.995.889.

Για τις ανωτέρω επίδικες απαιτήσεις έχει σχηματιστεί πρόβλεψη ποσού € 6.443.821 και κρίνεται επαρκής.

Πέραν των υποθέσεων για τις οποίες σχηματίστηκε η ανωτέρω πρόβλεψη, η Διοίκηση της Εταιρείας θεωρεί ότι όλες οι λοιπές εκκρεμοδικίες θα τελεσιδικήσουν χωρίς να επιφέρουν σημαντική επίδραση στην οικονομική θέση και τα αποτελέσματά της.

### **Ενδεχόμενες απαιτήσεις**

Δεν υπάρχει καμία ενδεχόμενη απαίτηση που να πληροί τα κριτήρια για γνωστοποίηση που θέτουν τα ΔΠΧΑ.

### **Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις**

#### *Τέλη Χρήσης Δικτύου*

Η διοίκηση του ΟΣΕ ΑΕ ανάρτησε τη Δήλωση Δικτύου 2020 τροποποιώντας τα τέλη πρόσβασης και χρήσης υποδομής, για την κυκλοφορία στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο το 2020. Στη συνέχεια, ο ΟΣΕ προχώρησε στη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2021, η οποία συνέχισε να περιλαμβάνει αυτά τα τροποποιημένα τέλη πρόσβασης και χρήσης υποδομής. Η εφαρμογή της

προαναφερθείσας τροποποίησης οδηγεί σε χρεώσεις σημαντικά υψηλότερες από αυτές του 2019 (210% κατά μέσο όρο σε σύγκριση με το 2019), χωρίς αλλαγές στην ποιότητα του Δικτύου.

Σύμφωνα με την θέση της Εταιρείας τα τέλη που περιλαμβάνονται στις Δηλώσεις Δικτύου του 2020 και του 2021 δεν είναι βιώσιμα, ακόμη και αν δεν ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις από την πανδημία Covid-19. Οι προτεινόμενες αυξήσεις θα πρέπει να επανεκτιμηθούν πλήρως, μέσω της απαραίτητης διαβούλευσης με τις σιδηροδρομικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Πρέπει να τονιστεί ότι τα τιμολόγια που ελήφθησαν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 (δηλαδή 3ο τρίμηνο) είχαν εκδοθεί με βάση τον τύπο για τις χρεώσεις του 2019.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η διοίκηση εκτιμά ότι η εφαρμογή των χρεώσεων που περιλαμβάνονται στη Δήλωση Δικτύου για το 2020 και το 2021 δεν είναι εγκεκριμένη από την ΡΑΣ, λόγω ελλείψεων στη διαδικασία έκδοσης της ίδιας της Δήλωσης, καθώς και λόγω της προφανούς έλλειψης βιωσιμότητας στους ναύλους, και διευκρινίζοντας ότι η Hellenic Train επιφυλάσσεται του δικαιώματος προσφυγής κατά της Δήλωσης, ακόμη και στα δικαστήρια αν χρειαστεί, και σίγουρα από την ρυθμιστική αρχή (ΡΑΣ) όπως όντως έγινε, η Εταιρεία υπολόγισε τα συνολικά τέλη Δικτύου για το 2020, το 2021 και το 2022 με βάση τα τιμολόγια που εκδόθηκαν έως τις 31.12.2020, δηλ. μέσω της de facto επέκτασης της συμβατικής σχέσης του 2019 που δεσμεύει την Εταιρεία με τον ΟΣΕ.

Στις 23.3.2021 υποβλήθηκε προσφυγή (με αριθμ. πρωτ. 523) από την Εταιρεία ενώπιον της ΡΑΣ για ενέργειες του ΟΣΕ αντίθετες προς τις σχετικές νομοθετικές διατάξεις με τα ακόλουθα αιτήματα: (α) ακύρωση Δηλώσεων Δικτύου του 2020 και 2021, (β.) παροχή προθεσμίας ενός μηνός στον ΟΣΕ για πρόσκληση των ενδιαφερομένων για συνεννόηση σχετικά με τις αντίστοιχες Δηλώσεις Δικτύου, (γ) μείωση τελών πρόσβασης για το 2020 και 2021, (δ) απαγόρευση είσπραξης τελών πρόσβασης με βάση το Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 που δεν ακολουθούν τα οριζόμενα στο νομοθετικό πλαίσιο, (ε) προσωρινά έκτακτα μέτρα για την απαγόρευση χρέωσης οποιουδήποτε κόστους από τον ΟΣΕ έναντι της Εταιρείας επιπλέον του κόστους που χρεώθηκε για το 2020 που προβλέπεται στη Δήλωση Δικτύου 2020 και προσωρινή εφαρμογή της μεθοδολογίας υπολογισμού του κόστους που περιέχεται στη Δήλωση Δικτύου 2019.

Σε συνέχεια της απόφασης της ΡΑΣ με αριθμό 56/2022, που έκανε δεκτή την προσφυγή της Hellenic Train ο ΟΣΕ δημοσίευσε τις προτεινόμενες δηλώσεις δικτύου για τα έτη 2020 -2021 (εφαρμόζοντας πλέον τη μεθοδολογία της δήλωσης δικτύου 2022 η οποία είχε εν τω μεταξύ δημοσιευθεί και έχει ήδη προσβληθεί και από την Εταιρεία) και ξεκίνησε τη διαδικασία διαβούλευσης στις 15/7/2022. Σε κάθε περίπτωση, η Εταιρεία και οι λοιπές ενεργές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα έχουν δηλώσει, στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβούλευσης, ότι η μόνη ενδεχομένως αποδεκτή μεθοδολογία υπολογισμού των τελών πρόσβασης στην υποδομή για την περίοδο αυτή, όπως και για το 2022, είναι αυτή που ορίζεται στη Δήλωση Δικτύου για το έτος 2019. Ανεξάρτητα από τη θέση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο ΟΣΕ δημοσίευσε τις Δηλώσεις Δικτύου για τα έτη 2020, 2021 που περιέχουν ταυτόσημους όρους με τη Δήλωση Δικτύου του 2022. Οι νέες Δηλώσεις Δικτύου των ετών 2020, 2021 και 2022 αποτέλεσαν επίσης αντικείμενο προσφυγής της Εταιρείας στη ΡΑΣ.

Καθώς η Διοίκηση θεωρεί ότι οι πιθανότητες Έκβασης της υπόθεσης υπέρ της Εταιρείας είναι σημαντικές, με βάση τόσο τυπικούς όσο και ουσιαστικούς λόγους, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των νομικών εμπειρογνομόνων που παρακολουθούν την υπόθεση, η διαφορά μεταξύ των τελών πρόσβασης που παρουσιάζονται εδώ και υπολογίζονται με εφαρμογή των σχετικών προβλέψεων της Δήλωσης Δικτύου του 2019 και εκείνων που υπολογίζονται σύμφωνα με τη Δήλωση Δικτύου του 2022 ποσό 15,2 εκ. έχει θεωρηθεί ως ενδεχόμενη υποχρέωση για το 2022. Αντιστοίχως λόγω της διαφοράς της τιμολόγησης μεταξύ της Δήλωσης Δικτύου του 2019 και των ετών 2020 και 2021 προκύπτει επίσης ενδεχόμενη υποχρέωση ποσού 25 εκ. ευρώ καθότι ο ΟΣΕ προέβη σε τιμολογήσεις με βάση υπολογισμού μη εγκεκριμένες από την ΡΑΣ δηλώσεις δικτύου.

Τέλος, η ΡΑΣ με την ανωτέρω απόφαση της, εξουσιοδοτεί τον ΟΣΕ και την Hellenic Train A.E. να υπογράψουν Σύμβαση Τελών Πρόσβασης στο Δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021 και να διευθετήσουν αναλόγως, με συμφηφισμούς όπου ισχύει, κάθε εκκρεμή οικονομική διαφορά που προέκυψε από τα προηγούμενα έτη. Η υπόθεση αυτή είναι ακόμη σε εκκρεμότητα αναμένοντας σχετικές νεότερες αποφάσεις της ΡΑΣ επί των προσφυγών της Hellenic Train για τα έτη 2020 έως 2022.

### **Μη οριστικοποιημένες απαιτήσεις και υποχρεώσεις**

Τιμολογήσεις της εταιρείας Ο.Σ.Ε Α.Ε. προς την Εταιρεία (τώρα HELLENIC TRAIN Α.Ε. και πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) σχετικά με ατυχήματα

Όσον αφορά τις συναλλαγές και τα υπόλοιπα με τον ΟΣΕ Α.Ε., η Εταιρεία έχει εγείρει συγκεκριμένες ενστάσεις για την τιμολόγηση των υπηρεσιών που αφορούν τη χρήση 2018, οι οποίες κατά τη γνώμη της εταιρείας βασίζονται σε λανθασμένο υπολογισμό από τον ΟΣΕ Α.Ε..

Στις 31.7.2018 η ΟΣΕ Α.Ε. εξέδωσε στην Εταιρεία τιμολόγιο με αριθμό 964 συνολικού ποσού 1.545.625,50 €. Το τιμολόγιο αφορά αποκατάσταση ζημιών λόγω εκτροχιασμού τρένου. Η Εταιρεία, βάσει της γνωμοδότησης της επιτροπής (Αρ. Πρωτ. 1750344/8.10.2015) για το περιστατικό, δεν αποδέχτηκε τη χρέωση και επέστρεψε το τιμολόγιο στην ΟΣΕ Α.Ε. (Αρ. Πρωτ. 6874/15/Τ2-10.9.2018).

Τιμολόγια συνολικού ποσού 986.439,91 € (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ) που έχει εκδώσει η Εταιρεία στον ΟΣΕ ΑΕ και αφορούν εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του 2018, τα οποία δεν έγιναν δεκτά από την ΟΣΕ Α.Ε.. Στο ποσό περιλαμβάνονται τιμολόγια 976.272,15 € που αφορούν υπηρεσίες που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με την πολιτική τιμολόγησης της Εταιρείας. Σημειώνεται ότι παρόμοιες υπηρεσίες έχουν προσφερθεί στην ΟΣΕ ΑΕ κατά τα έτη 2017 και 2019, έχουν τιμολογηθεί με την ίδια πολιτική και έχουν γίνει αποδεκτές από την ΟΣΕ Α.Ε. Για το λόγο αυτό η Εταιρεία δεν έχει σχηματίσει πρόβλεψη για επισφαλείς απαιτήσεις και αναμένει την εξόφληση του συνόλου της απαίτησης με όλα τα νόμιμα μέσα που διαθέτει.

### **Διαδικασίες ενώπιον Εθνικών και Ευρωπαϊκών Αρχών**

Η RAILCARGO LOGISTICS GOLDAIR S.A. υπέβαλε αίτηση ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΡΑΣ) κατά της Εταιρείας. Η RAILCARGO υποστηρίζει ότι η Εταιρεία παραβιάζει τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού (με την άρνησή της να της παρέχει ορισμένες υπηρεσίες και την υπερβολική τιμολόγηση στη σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης). Η Εταιρεία απέρριψε τα επιχειρήματα και τα θεωρεί αβάσιμα. και υπέβαλε την υπεράσπισή της στις 10.2.2020.

Η ακρόαση πραγματοποιήθηκε στις 12.10.2020 ενώπιον της ολομέλειας της ΡΑΣ. Κατά την ακρόαση, η Εταιρεία υπέβαλε τις δεσμεύσεις της σχετικά με (α) παροχή καθορισμένων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, (β) παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού και (γ) το μοντέλο κοστολόγησης για τις υπηρεσίες των υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού. Περαιτέρω, η Εταιρεία δεσμεύτηκε να παράσχει υποδείγματα συμβάσεων στη Ρ.Α.Σ. για τα σημεία (α), (β), καθώς και το μοντέλο κοστολόγησης που χρησιμοποιήθηκε. Τα παραπάνω αναφέρονται αναλυτικά στην υπ' αριθμ. 14006/12.10.2020 απόφαση της ΡΑΣ (δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Β.5421/09-12-2020), με την οποία ορίζεται η προθεσμία παράδοσης των αιτούμενων εγγράφων από την Εταιρεία. Η Εταιρεία έχει ήδη υποβάλει τα παραπάνω έγγραφα, στις 29.12.2020.

Μετά τον έλεγχο από εξωτερικό σύμβουλο στον οποίο η Ρ.Α.Σ. ανέθεσε το έργο της αναθεώρησης της προτεινόμενης φόρμουλας τιμολόγησης της Εταιρείας για τις υπηρεσίες συντήρησης και αφού μεσολάβησαν ορισμένες διευκρινίσεις και προσαρμογές, η ΡΑΣ με την Απόφαση αριθ. 2299/29.11.2021 επαλήθευσε ότι έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος της φόρμουλας τιμολόγησης για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης και ενέκρινε το υπόδειγμα σύμβασης της Εταιρείας για υπηρεσίες συντήρησης.

Η ΡΑΣ, με την υπ' αριθμ. 2299/29.11.2021 απόφασή της επιβεβαίωσε ότι ολοκλήρωσε τον έλεγχο του τύπου τιμολόγησης για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης και ενέκρινε το υπόδειγμα σύμβασης της Εταιρείας για τις υπηρεσίες συντήρησης.

Η ΡΑΣ επέδωσε στην Εταιρεία την υπ' αριθμ. 1648/21.6.2022 απόφασή της με την οποία καλεί την HELLENIC TRAIN A.E. σε ακρόαση της 11.7.2022 σχετικά με την εξέταση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Εταιρεία σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 14006/2020 απόφαση της ΡΑΣ. Η ακρόαση πραγματοποιήθηκε τελικά στις 11.9.2022 και η απόφαση εκκρεμεί.

#### *Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Ε.Α.) – Καταγγελία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ LOGISTICS GOLDAIR*

Η Εταιρεία παρέλαβε στις 31.3.2021 το έγγραφο με Αριθ. οικ.2813/30.3.2021 της Ε.Ε.Α. δυνάμει του οποίου ζητείται από την HELLENIC TRAIN να παράσχει ορισμένες πληροφορίες και τεκμηρίωση που περιέχονται σε αυτήν και αφορούν κυρίως τη δραστηριότητά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευματικών προς την Ε.Ε.Α, στοιχεία που ζητήθηκαν στο πλαίσιο της καταγγελίας που είχε υποβληθεί στην Ε.Ε.Α. με την υπ' αριθμ. 2468/18.3.2021 και η σχετική έρευνα που ξεκίνησε από την Ε.Ε.

Στο πλαίσιο της καταγγελίας η Rail Cargo Logistics Goldair S.A. υποστηρίζει ότι η Εταιρεία έχει υιοθετήσει ανταγωνιστικές πρακτικές εις βάρος των πελατών της, οδηγώντας σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στην αντίστοιχη αγορά. Επιπλέον, η Rail Cargo Logistics Goldair S.A. αναφέρεται στο επιχείρημα της διασταυρούμενης επιδότησης για την κατανομή του κόστους συντήρησης για το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται για εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές (το οποίο συνδέεται με τις διατάξεις ΥΔΥ). Τέλος, η Rail Cargo Logistics Goldair S.A. αναφέρεται σε δήθεν ανταγωνιστικές πρακτικές της Εταιρείας σε σχέση με την πρόσληψη μηχανοδηγών.

Η Εταιρεία υπέβαλε εμπρόθεσμα τις ζητούμενες πληροφορίες και τεκμηρίωση δυνάμει της Επιστολής της με αριθμ. 40347/21/Δ2/10.5.2021, απορρίπτοντας επίσης τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντος.

Βάσει της γραπτής "εντολής διενέργειας ελέγχου" με αρ. πρωτ. 5374/31-05-2022, και στο πλαίσιο καταγγελίας που διερευνά η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού κατά της Εταιρείας, κλιμάκιο υπαλλήλων της Ε.Ε.Α επισκέφθηκε αιφνιδιαστικά στις 2.6.2022 τα γραφεία της Εταιρείας προκειμένου να εκτελέσει τα καθήκοντα της Ε.Ε.Α στο πλαίσιο της ανωτέρω Εντολής, δηλαδή να διενεργήσει έρευνα/εξέταση/έλεγχο στα φυσικά και ηλεκτρονικά αρχεία και φακέλους της Εταιρείας. Κατόπιν αυτού ορίστηκε ημερομηνία για την αποσφράγιση, όπως προβλέπεται από το νόμο, των συλλεχθέντων στοιχείων ενώπιον της Ε.Ε.Α. στις 19.7.2022. Η διαδικασία αποσφράγισης πραγματοποιήθηκε στις 19.7.2022 και συνεχίστηκε στις 15.12.2022 ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Η διαδικασία εκκρεμεί.

#### *Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΡΑΣ) – Περιστατικό 24/1/2022*

Λόγω του σιδηροδρομικού συμβάντος που έλαβε χώρα στις 24.1.2022 στο πλαίσιο σφοδρής χιονοθύελλας και πρωτόγνωρων καιρικών συνθηκών, η ΡΑΣ ξεκίνησε έρευνα για τις συνθήκες του συμβάντος σε σχέση με τα δικαιώματα των επιβατών και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις της Hellenic Train A.E. δυνάμει της Επιστολής της υπ' αριθμ. 386/4.2.2022. Η Hellenic Train A.E. παρείχε τα αιτούμενα δικαιολογητικά δυνάμει της Επιστολής υπ' αριθμ. 2228/22/Γ1/18.2.2022. Η ΡΑΣ ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες δυνάμει της Επιστολής της υπ' αριθμ. 658/3.3.2022 και η Hellenic Train A.E. παρείχε τις αντίστοιχες πληροφορίες δυνάμει του εγγράφου της υπ' αριθμ. 2369/22/Γ1/11.3.2022. Στις 28.6.2022 επιδόθηκε στην Hellenic Train A.E. η υπ' αριθμ. 51/2022 απόφαση της ΡΑΣ περί αυτεπάγγελτης εξέτασης με θέμα την εικαζόμενη μη συμμόρφωση της Hellenic Train A.E. με ορισμένα άρθρα του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007. Τελικά με την 108/16.12.2022 απόφαση επιβλήθηκε διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων χιλιάδων ευρώ (300.000,00€). Η εταιρεία άσκησε Αίτηση Ακύρωσης ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου κατά της απόφασης της ΡΑΣ για την επιβολή του προστίμου, η οποία δεν έχει ακόμη εκδικασθεί.

### *Εθνική Αρχή Διαφάνειας (Ε.Α.Δ.)*

Δυνάμει του εγγράφου με αριθ. ΕΑΔ.Φ.249/21/ΟΙΚ.8135/12.3.2021 η Ε.Α.Δ. ζήτησε από την Εταιρεία και τη ΓΑΙΑΟΣΕ την παροχή πληροφοριών σχετικά με δραστηριότητες συντήρησης που εκτελούνται σε τροχαιό υλικό κατά την περίοδο από 1.1.2017 έως 31.8.2017. Η Εταιρεία προσκόμισε τα αντίστοιχα ζητούμενα δικαιολογητικά, που διαθέτει εντός της καθορισμένης προθεσμίας (ήτοι στις 26.3.2021).

Η Ε.Α.Δ. δυνάμει του Εγγράφου της με Αρ. αριθμ. ΕΑΔ/Φ.249/21/16948/28.5.2021 ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες και διευκρινίσεις επί των δικαιολογητικών που υπέβαλε η Εταιρεία. Επίσης, με το ίδιο έγγραφο, η Ε.Α.Δ. ζήτησε τεκμηρίωση σχετικά με συμβάσεις μίσθωσης χώρων (ακίνητα που βρίσκονται κοντά σε τερματικούς σταθμούς εμπορευμάτων) που συνήφθησαν μεταξύ της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. στις 20.7.2017. Η Εταιρεία έχει υποβάλει τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτει στις 15.6.2021. Κατόπιν των ανωτέρω η Εθνική Αρχή Διαφάνειας δυνάμει εγγράφου της με Αρ. ΕΑΔ/Φ.249/21/οικ.2557/31.1.2022 ζήτησε τις απόψεις της Εταιρείας σε σχέση με τις δύο παραπάνω κατηγορίες θεμάτων.

Η Ε.Α.Δ. εξέδωσε έκθεση εξέτασης σχετικά με την έρευνα (αρ. αναφοράς Α306/20/ΕΜΠ.ΟΙΚ.351/23.5.2022), η οποία περιλαμβάνει ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τα δύο θέματα που αφορούν την εγκυρότητα των πράξεων που διενεργήθηκαν μεταξύ της ΓΑΙΑΟΣΕ και της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι οποίες κατά την ημερομηνία αυτή ήταν αμφότερες οντότητες υπό δημόσιο έλεγχο.

Η έκθεση αυτή κοινοποιείται από την ΕΑΔ στις αρμόδιες δικαστικές αρχές και λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς κατά τα προβλεπόμενα στο ν. 4622/2019, για τυχόν ενέργειες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.

### **Φορολογικά ανέλεγκτες χρήσεις**

Η Εταιρεία δεν έχει ελεγχθεί από τις φορολογικές αρχές για τις χρήσεις 2017 έως 2022. Η διοίκηση δεν εκτιμά ότι θα μπορούσαν να προκύψουν πρόσθετες χρεώσεις από έναν πιθανό έλεγχο.

Η Εταιρεία όμως έχει λάβει φορολογικό πιστοποιητικό για τις φορολογικές χρήσεις 2018, 2019 και 2020 χωρίς καμία επιφύλαξη ή έμφαση θέματος. Αναφορικά με τις υπόλοιπες φορολογικές χρήσεις που εξακολουθούν να θεωρούνται ανοιχτές για ενδεχόμενο έλεγχο από τις φορολογικές αρχές, ως εκ τούτου, το 2016 και το 2017, η εταιρεία έλαβε Φορολογικό Πιστοποιητικό όμως με έμφαση θέματος. Ωστόσο, η Διοίκηση δεν αναμένει να προκύψει οποιοδήποτε ενδεχόμενο ζήτημα που μπορεί να οδηγήσει στην σύσταση υποχρέωσης για ανοιχτές φορολογικές χρήσεις από το 2017 και έπειτα.

Επιπρόσθετα, όπως ορίζει η παρ. 5 του άρθρου 82 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 2238/1994), η Εταιρεία με ισχύ από το 2011 και μετά υπόκειται σε φορολογικό έλεγχο από τους ορκωτούς ελεγκτές της με ελεγκτικά γραφεία που είναι εγγεγραμμένα στο Δημόσιο Μητρώο του Ν. 3693/ 2008 για την έκδοση του «Ετήσιου Πιστοποιητικού».

### **33. Αμοιβή για ελεγκτικές υπηρεσίες**

Η αμοιβή σχετικά με παρασχεθείσες ελεγκτικές υπηρεσίες τακτικού ελέγχου χρήσης 2022 είναι ίση με ποσό Ευρώ 80.000 πλέον ΦΠΑ 24%.

### 34. Αμοιβές και λοιπές παροχές μελών Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθυντικών Στελεχών

Οι αμοιβές και λοιπές παροχές των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και των διευθυντικών στελεχών της Εταιρείας αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	2022	2021
Αμοιβές & λοιπές παροχές μελών Δ.Σ.	186.760	263.107
Αμοιβές & λοιπές παροχές διευθυντικών στελεχών	1.047.241	930.183
<b>Σύνολο</b>	<b>1.234.001</b>	<b>1.193.289</b>

Δεν υπάρχουν υποχρεώσεις ή απαιτήσεις από τα μέλη του Δ.Σ.

### 35. Συνδεδεμένα Μέρη

Οι συναλλαγές μεταξύ της εταιρείας Hellenic Train A.E. με τον όμιλο FSI και των συνδεδεμένων μερών πραγματοποιούνται σύμφωνα με την Αρχή των Ίσων Αποστάσεων. Σκοπός είναι η διασφάλιση της αμοιβαίας οικονομικής ευκολίας, σύμφωνα με τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, προσδιοριζόμενες με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων. Οι ενδοομιλικές συναλλαγές σκοπεύουν στην δημιουργία αποδοτικότητας και δίνουν αξία στον όμιλο FSI.

Οι συναλλαγές πραγματοποιούνται σύμφωνα με την αστική και φορολογική νομοθεσία, υπό τις οδηγίες του ομίλου εφαρμόζοντας τις διαδικασίες διοικητικής λογιστικής, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά και τις ειδικές πτυχές των δραστηριοτήτων που ασκούν πολλές από τις εταιρείες του Ομίλου.

Οι σημαντικότερες συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη αναλύονται στους κατωτέρω πίνακες:

Επωνυμία	31/12/2021				2021		
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
<b>Μητρικές εταιρείες</b>							
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	(91.351)	36.292.553	-	636.695	156.095	567.221
FSI TECHNOLOGY	-	1.702.002	-	1.650.002	-	52.000	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	29.910.520	-	29.326.045	-	642.033	150.333
RFI	-	15.511	-	-	-	15.511	-
MERCITALIA SHUNTING & RAIL	-	4.906	-	-	-	4.906	-
<b>Σύνολο</b>	-	<b>31.541.588</b>	<b>36.292.553</b>	<b>30.976.047</b>	<b>636.695</b>	<b>870.545</b>	<b>717.554</b>

Επωνυμία	31/12/2022				2022		
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
<b>Μητρικές εταιρείες</b>							
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	(49.205)	57.556.386	-	545.339	-	-

TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	50.149.117	-	19.276.980	-	1.455.988	474.947
FS TECHNOLOGY	-	834.600	-	84.600	-	705.450	-
RFI	-	18.423	-	-	-	37.094	-
<b>Σύνολο</b>	-	<b>50.952.935</b>	<b>57.556.386</b>	<b>19.361.580</b>	<b>545.339</b>	<b>2.198.532</b>	<b>474.947</b>

### 36. Εγγυήσεις και δεσμεύσεις

Την 31η Δεκεμβρίου 2022 οι χορηγηθείσες εγγυήσεις για εξασφάλιση απαιτήσεων ανέρχονται σε ποσό € 6.207.104,86 (€ 5.473.277,00 την 31/12/2021) και οι δεσμεύσεις ανέρχονται σε ποσό Ευρώ 29.489.936.

Οι δεσμεύσεις αναλύονται ως εξής:

Περιγραφή	2022	2021	ΠΕΡΙΟΔΟΣ
Αναβάθμιση Μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης	7.574	72.986	1 έτος
Αγορά τροχαίου υλικού	0	12.824.994	1 έτος
Συμβάσεις με προμηθευτές ανταλλακτικών τροχαίου υλικού	2.296.392	1.951.755	1 έτος
Υπηρεσίες συντήρησης τρένων ETR470	20.054.881	22.831.630	5 έτη
Παθητική πυροποστασία Μηχαν Θεσσαλονίκης	0	809.219	1 έτος
Υπηρεσίες συντήρησης για το τροχαίο υλικό ETR470 - προληπτική συντήρηση	3.745.972		5 έτη
Υπηρεσίες συντήρησης για το τροχαίο υλικό ETR470 - SCADA	2.100.000		5 έτη
Προμήθεια ανταλλακτικών ETR 470	1.285.117	2.619.319	5 έτη
<b>Σύνολο</b>	<b>29.489.936</b>	<b>41.109.904</b>	

Σημειώνεται ότι η σύμβαση ΥΔΥ περιλαμβάνει μνεία για επενδύσεις από την Εταιρεία ύψους ευρώ 163,5 εκ, από τις οποίες το ποσό των 47,5 εκ. ευρώ αφορά την απόκτηση και δρομολόγηση 5 ETR470, και έχει ήδη ολοκληρωθεί. Ως προς τις υπόλοιπες επενδύσεις, η Σύμβαση προβλέπει προθεσμία ολοκλήρωσης έως το 2024 επένδυσης 15 εκ. ευρώ για συστήματα IT, έως το τέλος του 2027 επένδυση για μίσθωση νέο τροχαίο υλικού αξίας 86 εκ. ευρώ, και έως το τέλος του 2029 επένδυση για αναβάθμιση 15 μονάδων μισθωμένου τροχαίου υλικού, με αξία 15 εκ. ευρώ.

### 37. Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις Διαχωρισμένες ανά δραστηριότητα

Με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του π.δ. 41/2005 όπως αυτή αντικαταστάθηκε από τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 41 του ν. 3891/2010 η Εταιρεία υποχρεούται να τηρεί και να δημοσιεύει χωριστούς λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και μεταφοράς εμπορευμάτων.

Στις 14 Απριλίου 2022 υπογράφηκε η σύμβαση ανάθεσης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Hellenic Train A.E. Η σύμβαση έχει διάρκεια 10 ετών με ισχύ από 01/01/2022 και με δυνατότητα παράτασης για άλλα 5 έτη και προβλέπει ότι η εταιρεία τηρεί χωριστούς λογαριασμούς κερδών και ζημιών διαχωρισμένους ανά επιχειρηματική δραστηριότητα.

Στις 04.02.2022 η ΡΑΣ εξέδωσε την απόφαση αριθ. 9/2022 έχοντας αντικείμενο την «Περίληψη ελέγχου εφαρμογής του διαχωρισμού λογαριασμών στους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως και στον ισολογισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έτους 2020, κατ' εφαρμογή της υπ' αριθμ. 959/31.05.2021 απόφασης της ΡΑΣ». Στο πλαίσιο αυτό, κοινοποιήθηκαν στην Εταιρεία μια σειρά προδιαγραφών με ανά αντικείμενο τη μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθηθεί στη σύνταξη των Οικονομικών Καταστάσεων τμηματοποιημένων ανά δραστηριότητα. Τις προδιαγραφές αυτές έχει ακολουθήσει η Εταιρεία για την κατάρτιση των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσης, καθώς και ισολογισμών, διαχωρισμένων ανά δραστηριότητα, που δημοσιεύονται παρακάτω για την περίοδο 1/1/2022-31/12/2022.

**Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος (1/1-31/12/2021)**

	1/1-31/12/2021	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	36.525.721	36.236.054	-	-	289.668
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	15.268.213	-	15.268.213	-	-
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	50.000.000	50.000.000	-	-	-
Έσοδα από συντήρηση	5.612.884	-	-	5.612.884	-
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	332.313	-	332.313	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	1.365.742	473.704	111.309	474.463	306.266
Λοιπά έσοδα	3.163.495	1.044.075	245.334	1.528.976	345.111
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	<b>112.268.369</b>	<b>87.753.833</b>	<b>15.957.170</b>	<b>7.616.323</b>	<b>941.043</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(41.519.356)	(21.183.091)	(1.945.386)	(17.502.246)	(888.633)
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(866.104)	-	-	(866.104)	-
Ηλεκτρική ενέργεια	(7.151.385)	(5.209.010)	(1.095.008)	(847.368)	-
Καύσιμα	(8.327.313)	(7.248.604)	(839.035)	(101.481)	(138.194)
Τέλη χρήσης δικτύου	(12.748.163)	(12.120.953)	(624.660)	-	(2.550)
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(1.472.586)	-	(1.472.586)	-	-
Καθαρισμοί Τ.Υ. κλπ	(2.174.667)	(876.989)	(206.072)	(1.048.590)	(43.016)
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(2.100.335)	(98.695)	(23.191)	(1.973.608)	(4.841)
Ενοίκια κτιρίων	57.388	29.858	7.016	19.050	1.465
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(317.240)	(229.145)	(53.844)	(23.012)	(11.240)
<b>Διάφορα έξοδα</b>	<b>(14.069.227)</b>	<b>(5.566.430)</b>	<b>(1.307.982)</b>	<b>(6.924.338)</b>	<b>(270.476)</b>
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>(90.688.990)</b>	<b>(52.503.060)</b>	<b>(7.560.748)</b>	<b>(29.267.698)</b>	<b>(1.357.485)</b>
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων</b>	<b>21.579.379</b>	<b>35.250.773</b>	<b>8.396.421</b>	<b>(21.651.374)</b>	<b>(416.442)</b>
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων παγίων	(4.218.539)	(313.533)	(73.673)	(3.815.954)	(15.379)
Αποσβέσεις IFRS 16 – Ακίνητα	(2.298.080)	(284.241)	(66.790)	(1.933.107)	(13.942)
Αποσβέσεις IFRS 16 - Τροχαίο Υλικό	(12.794.331)	(10.905.888)	(1.888.443)	-	-
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	2.545.233	2.269.277	533.228	(368.579)	111.308
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων</b>	<b>4.813.662</b>	<b>26.016.389</b>	<b>6.900.743</b>	<b>(27.769.015)</b>	<b>(334.455)</b>
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	16.669	-	-	633	16.035
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	(636.695)	-	-	-	(636.695)
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	(280.389)	-	-	(135.209)	(145.181)
Χρηματοοικονομικό κόστος ifrs 16	(2.327.387)	(572.966)	(134.634)	(1.591.683)	(28.104)
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	<b>(3.227.802)</b>	<b>(572.966)</b>	<b>(134.634)</b>	<b>(1.726.259)</b>	<b>(793.943)</b>

<b>Κέρδη / (Ζημίες) προ φόρων</b>	<b>1.585.860</b>	<b>25.443.423</b>	<b>6.766.109</b>	<b>(29.495.274)</b>	(1.128.398)
Φόρος Εισοδήματος	(1.528.875)	-	-	(737.244)	(791.631)
<b>Κέρδη / (Ζημίες) μετά φόρων</b>	<b>56.985</b>	<b>25.443.423</b>	<b>6.766.109</b>	<b>(30.232.518)</b>	(1.920.029)
<b>Μεταφορά κόστους συντήρησης στη δραστηριότητα μεταφοράς</b>		<b>(30.129.964)</b>	<b>(1.753.967)</b>	<b>31.890.309</b>	<b>(6.378)</b>
<b>Κέρδη / (Ζημίες) προ φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>1.585.860</b>	<b>(4.686.542)</b>	<b>5.012.142</b>	<b>2.395.036</b>	<b>(1.134.776)</b>
<b>Αναλογία φόρου εισοδήματος</b>	(1.528.875)	81.073	(1.102.671)	(526.908)	19.631
<b>Κέρδη / (Ζημίες) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>56.985</b>	<b>(4.605.468)</b>	<b>3.909.471</b>	<b>1.868.128</b>	<b>(1.115.146)</b>

### Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Οικονομικής Θέσης (1/1-31/12/2021)

	31/12/2021	PASSENGER ACTIVITY - PSO	FREIGHT	PASSENGER ACTIVITY - OTHER	MAINTENANCE	OTHER
Ενσώματα πάγια	64.163.703	41.159.769	90.750		19.425.800	3.487.384
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	54.008.646	49.571.969	527.766	1.919	3.857.430	49.562
Ανταλλακτικά τροχαίου υλικού	21.144.602				21.144.602	
Άυλα πάγια	1.621.194				876.893	744.302
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	4.204.227	1.239.960	1.513.991	2.362	1.412.415	35.499
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	917.436					917.436
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού</b>	<b>146.059.808</b>	<b>91.971.698</b>	<b>2.132.507</b>	<b>4.281</b>	<b>46.717.140</b>	<b>5.234.183</b>
Αποθέματα	4.973.301				4.973.301	
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	7.003.876	10.181	1.196.821		4.298.544	1.498.330
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	17.847.293	3.025.080	14.818.644		3.569	
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	50.368.853		1.802.822			48.566.031
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>	<b>80.193.323</b>	<b>3.035.261</b>	<b>17.818.287</b>		<b>9.275.414</b>	<b>50.064.360</b>
<b>Σύνολο ενεργητικού</b>	<b>226.253.131</b>	<b>95.006.959</b>	<b>19.950.795</b>	<b>4.281</b>	<b>55.992.554</b>	<b>55.298.543</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>						
Μετοχικό κεφάλαιο	34.406.509					34.406.509
Αποθεματικά κεφάλαια	(852.487)					(852.487)
Αποτελέσματα εις νέο	(12.317.511)	(17.622.928)	4.514.454	(1.243.989)	3.116.823	(1.081.872)
Κέρδη / (Ζημίες) της χρήσης	56.985	(4.605.468)	3.909.471	(1.074.016)	1.868.128	(41.130)

<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>21.293.496</b>	<b>(22.228.396)</b>	<b>8.423.925</b>	<b>(2.318.005)</b>	<b>4.984.951</b>	<b>32.431.021</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>						
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	32.300.000				15.300.000	17.000.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	4.882.524	1.181.267	108.484	49.554	3.169.075	374.144
Λοιπές προβλέψεις	6.830.309	2.350.510	2.497.970			1.981.829
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	44.771.081	41.073.588			3.661.500	35.993
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	70.000					70.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>88.853.914</b>	<b>44.605.365</b>	<b>2.606.454</b>	<b>49.554</b>	<b>22.130.575</b>	<b>19.461.966</b>
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	3.992.553				1.800.000	2.192.553
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	80.284.005	55.618.689	4.762.209	2.262.949	17.640.158	
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	11.711.664	10.704.384	552.285	2.008	440.544	12.442
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	20.117.499	6.300.000	3.605.644		8.996.325	1.215.530
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>116.105.721</b>	<b>72.623.073</b>	<b>8.920.139</b>	<b>2.264.957</b>	<b>28.877.027</b>	<b>3.420.525</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>204.959.635</b>	<b>117.228.438</b>	<b>11.526.592</b>	<b>2.314.512</b>	<b>51.007.602</b>	<b>22.882.491</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>	<b>226.253.131</b>	<b>95.000.042</b>	<b>19.950.517</b>	<b>(3.493)</b>	<b>55.992.554</b>	<b>55.313.512</b>

**Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος (1/1-31/12/2022)**

	1/1-31/12/2022	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	65.003.412	65.003.412	-	-	-
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	14.713.000	-	14.713.000	-	-
Έσοδα από συντήρηση	2.299.882	-	-	2.299.882	-
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	87.697	-	87.697	-	-
Έσοδα από εισφορές	-	-	-	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	647.251	220.233	26.278	251.588	149.151
Λοιπά έσοδα	4.118.207	1.535.933	183.267	1.280.674	1.118.333
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	<b>86.869.448</b>	<b>66.759.578</b>	<b>15.010.241</b>	<b>3.832.145</b>	<b>1.267.484</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(47.756.114)	(22.380.762)	(5.565.519)	(19.809.832)	-
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1.671.626)	-	-	(1.671.626)	-
Ηλεκτρική ενέργεια	(14.889.985)	(11.928.078)	(1.588.464)	(1.373.443)	-
Καύσιμα	(11.520.747)	(10.532.244)	(891.758)	(96.746)	-
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(1.523.681)	-	(1.523.681)	-	-
Καθαρισμοί Τ.Υ. κλπ	(3.920.784)	(2.070.025)	(235.946)	(1.614.813)	-
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(6.083.550)	(2.852.668)	(340.379)	(2.890.503)	-
Ενοίκια κτιρίων	(353.218)	(8.737)	(1.043)	(348.538)	-
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(2.031.031)	(1.807.990)	(215.728)	(2.214)	-
<b>Διάφορα έξοδα</b>	<b>(16.862.812)</b>	<b>(9.690.681)</b>	<b>(1.078.445)</b>	<b>(6.083.378)</b>	<b>(10.309)</b>
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>(106.613.549)</b>	<b>(61.271.184)</b>	<b>(11.440.962)</b>	<b>(33.891.094)</b>	<b>(10.309)</b>
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων</b>	<b>(19.744.101)</b>	<b>5.488.394</b>	<b>3.569.280</b>	<b>(30.058.949)</b>	<b>1.257.175</b>
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων παγίων	(7.543.386)	(2.332.953)	(278.484)	(4.931.949)	-
Αποσβέσεις IFRS 16 – Ακίνητα	(2.207.501)	(350.831)	(28.891)	(1.827.779)	-
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων</b>	<b>(29.494.988)</b>	<b>2.804.610</b>	<b>3.261.905</b>	<b>(36.818.677)</b>	<b>1.257.175</b>
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	718	-	-	-	718
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	(545.339)	(268.100)	(31.990)	(245.250)	-
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	(470.381)	(234.991)	(28.028)	(207.362)	-

Χρηματοοικονομικό κόστος ifrs 16	(1.682.657)	(162.487)	(10.779)	(1.509.392)	
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	<b>(2.697.659)</b>	<b>(665.578)</b>	<b>(70.797)</b>	<b>(1.962.003)</b>	<b>718</b>
<b>Κέρδη / (Ζημίες) προ φόρων</b>	<b>(32.192.647)</b>	<b>2.139.032</b>	<b>3.191.108</b>	<b>(38.780.680)</b>	<b>1.257.893</b>
Φόρος Εισοδήματος	1.198.139	1.070.417	127.722	-	
<b>Κέρδη / (Ζημίες) μετά φόρων</b>	<b>(30.994.508)</b>	<b>3.209.449</b>	<b>3.318.830</b>	<b>(38.780.680)</b>	<b>1.257.893</b>
<b>Κέρδη / (Ζημίες) προ φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>(32.192.647)</b>	<b>(30.274.319)</b>	<b>(3.249.041)</b>	<b>73.538</b>	<b>1.257.893</b>
Αναλογία φόρου εισοδήματος	1.198.139			-	1.198.139
<b>Κέρδη / (Ζημίες) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο με αποδεκτές δαπάνες</b>	<b>(30.994.508)</b>	<b>(30.274.319)</b>	<b>(3.249.041)</b>	<b>73.538</b>	<b>2.456.032</b>
<i>Έσοδα Υ.Δ.Υ.</i>	65.027.965	50.000.000	-	-	-
<i>Έσοδα Υ.Δ.Υ. Βάσει άρθρου 10.3 &amp; 10.14</i>		15.027.965			
<i>Τέλη χρήσης δικτύου</i>	(18.240.282)	(16.355.581)	(1.884.701)	-	-
<i>Αποσβέσεις ΔΓΠΑ 16 - Τροχαίο Υλικό</i>	(13.243.398)	(11.062.221)	(2.181.177)	-	-
<i>Χρηματοοικονομικό κόστος ΔΓΠΑ 16 - Τροχαίο Υλικό</i>	(1.496.154)	(1.249.739)	(246.415)	-	-
<i>Αμοιβές Δ.Σ.</i>	(187.260)	(93.538)	(11.161)	(82.561)	-
<i>Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα</i>	(2.679.654)	(2.679.654)			-
<i>Λοιπά έσοδα</i>	2.000.000		-	-	2.000.000
<i>Λοιπά έξοδα</i>	(778.944)	(778.944)	-	-	-
<i>Ενοίκια μεταφορικών μέσων</i>	(291.193)	(291.193)	-	-	-
<b>Κέρδη / (Ζημίες) μετά φόρων, με συνολικές δαπάνες</b>	<b>(883.428)</b>	<b>2.242.776</b>	<b>(7.572.496)</b>	<b>(9.023)</b>	<b>4.456.032</b>

Assets	31/12/2022	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Ενσώματα πάγια	80.920.805	57.427.077	86.802	23.406.926	
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	104.779.791	54.632.301	10.637.760	39.478.100	31.630
Ανταλλακτικά τροχαίου υλικού	24.484.471				24.484.471
Άυλα πάγια	1.369.010			716.241	652.769
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	5.356.550	2.312.774	1.981.565	1.243.105	-180.894
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	904.643				904.643
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού</b>	<b>217.815.269</b>	<b>114.372.152</b>	<b>12.706.127</b>	<b>64.844.372</b>	<b>25.892.618</b>
Αποθέματα	3.390.388			3.390.388	
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	44.312.056	32.921.451	486.593	10.671.824	232.189
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	23.016.455	9.566.080	283.716	574.225	12.592.434
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	125.667.340	78.440.104	3.499.295	9.143.964	34.583.978
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>	<b>196.386.239</b>	<b>120.927.635</b>	<b>4.269.603</b>	<b>23.780.401</b>	<b>47.408.600</b>
<b>Σύνολο ενεργητικού</b>	<b>414.201.508</b>	<b>235.299.787</b>	<b>16.975.730</b>	<b>88.624.773</b>	<b>73.301.218</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	34.406.509				34.406.509
Αποθεματικά κεφάλαια	(690.049)				(690.049)
Αποτελέσματα εις νέο	(12.260.527)	(22.228.396)	8.423.925	4.984.951	(3.441.006)
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	(883.428)	2.242.776	(7.572.496)	(9.023)	4.455.314
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>20.572.504</b>	<b>(19.985.620)</b>	<b>851.429</b>	<b>4.975.928</b>	<b>34.730.767</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	28.500.000			13.500.000	15.000.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	3.883.813	1.408.890	168.179	2.306.745	
Λοιπές προβλέψεις	6.443.821	3.038.922	2.660.929	743.970	
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	93.814.796	44.610.398	8.653.188	40.536.558	14.652
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	70.000				70.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>132.712.431</b>	<b>49.058.209</b>	<b>11.482.296</b>	<b>57.087.273</b>	<b>15.084.652</b>
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	29.056.386	25.000.000		1.800.000	2.256.386
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	175.640.677	144.160.770	(1.859.351)	12.127.640	21.211.618
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	14.504.653	10.939.278	2.155.618	1.391.961	17.795
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	41.714.857	26.127.149	4.345.737	11.241.971	
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>260.916.573</b>	<b>206.227.197</b>	<b>4.642.004</b>	<b>26.561.571</b>	<b>23.485.799</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>393.629.004</b>	<b>255.285.407</b>	<b>16.124.300</b>	<b>83.648.844</b>	<b>38.570.451</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>	<b>414.201.508</b>	<b>235.299.787</b>	<b>16.975.730</b>	<b>88.624.773</b>	<b>73.301.219</b>

### **38. Γεγονότα μετά την ημερομηνία της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης**

Τη νύχτα της 28/2/2023 στα Τέμπη, επιβατική αμαξοστοιχία Intercity συγκρούστηκε με εμπορευματική αμαξοστοιχία, προκαλώντας το θάνατο 57 ατόμων, μεταξύ των οποίων 9 υπάλληλοι της Εταιρείας, ενώ προέκυψαν και 181 τραυματίες.

Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας Έκθεσης, οι έρευνες των αρμόδιων αρχών βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο προσδιορισμός του κόστους των αποζημιώσεων των θυμάτων και τραυματιών, καθώς και των υλικών ζημιών βρίσκεται σε εξέλιξη, συνεκτιμώντας τα μέχρι στιγμής γεγονότα και στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Εταιρεία οδηγούν στην εκτίμηση ότι το ατύχημα οφείλεται σε αίτια που δεν σχετίζονται με την ευθύνη του προσωπικού και της διοίκησης της Εταιρείας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των υφιστάμενων ασφαλιστικών καλύψεων, δεν διαμορφώνει την ανάγκη διατύπωσης διορθώσεων στις παρούσες Οικονομικές Καταστάσεις για το έτος 2022, δεδομένου ότι η όποια καθαρή χρηματοοικονομική έκθεση στα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας δεν αναμένεται να έχει σημαντική επίπτωση.

Στις αρχές του Σεπτεμβρίου 2023, με την μεγαλύτερη ένταση κατά το χρονικό διάστημα από 4 έως 7 Σεπτεμβρίου, η καταστροφική κακοκαιρία Daniel προξένησε μεταξύ άλλων σημαντικές ζημιές στις σιδηροδρομικές υποδομές της χώρας, ειδικά στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Αθήνα και δη στα τμήματα, Δομοκός – Λάρισα, Λάρισα – Βόλος και Καλαμπάκα – Παλαιοφάρσαλα. Οι ζημιές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας έχουν επακόλουθο την αδυναμία εκτέλεσης σημαντικού μέρους της μεταφορικής δραστηριότητας της Εταιρείας. Ωστόσο λαμβάνοντας υπόψη την πλήρη υποστήριξη του μετόχου, Trenitalia S.p.A., και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του κύκλου εργασιών της εταιρείας εντάσσεται στο πλαίσιο της από 14.4.2022 σύμβασης ΥΔΥ κρίνεται ότι δεν συντρέχουν λόγοι που θα επηρεάσουν την συνέχεια της λειτουργίας της εταιρείας.

Στις 17/5/23 εγκρίθηκε ο σχηματισμός της Ένωσης Εταιρειών «HELLENIC TRAIN-DAMCO» ως ανάδοχος στο πλαίσιο του Διαγωνισμού για την Παραχώρηση, την Λειτουργία, την Συντήρηση, την Εκμετάλλευση, την Ολοκλήρωση Μελετών, Κατασκευής Έργων και Προμήθεια Εξοπλισμού του Ε.Ε.Σ.Σ.Δ.Ι. Θριασίου Πεδίου. Η διαδικασία της οριστικοποίησης της ανάθεσης βρίσκεται σε εξέλιξη.

---

Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 2023

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΟΥ Δ.Σ.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ  
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

---

LO BOSCO DARIO  
ΑΡ. ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ YA7363106

---

CAPOTORTO MAURIZIO  
Α.Δ.Τ. AU7121037

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ο ΛΟΓΙΣΤΗΣ

---

GENTILE LORENZO  
Α.Δ.Τ. CA39478AC

---

ΣΙΑΡΚΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ  
ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ: 0100247