



**ΕΤΗΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ  
ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ 2023 ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2023 ΕΩΣ 31  
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2023**

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

**Σελίδα**

<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ</b>	3
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ</b>	6
Σημαντικά γεγονότα μετά την λήξη της χρήσης	7
Χρηματοοικονομικές εξελίξεις και επιδόσεις χρήσης 2023	9
Επενδύσεις και Μελλοντικές Προοπτικές	15
Περιγραφή κυριότερων κινδύνων και αβεβαιοτήτων	15
Ανθρώπινο Δυναμικό	19
Εργασιακά και σεβασμός ανθρωπίνων δικαιωμάτων	20
Ασφάλεια	21
Περιβάλλον	22
Πελάτες	23
Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη	26
Βασικές αρχές διοίκησης και εταιρική διακυβέρνηση	27
Γεγονότα μετά την ημερομηνία των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων	28
<b>ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΗΣ 2023</b>	29
<b>Σημειώσεις επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων</b>	
1. Γενικές πληροφορίες για την εταιρεία	35
2. Πλαίσιο κατάρτισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων και Συνέχιση Επιχειρηματικής Δραστηριότητας (going concern)	36
3. Ουσιώσεις λογιστικές αρχές που εφαρμόστηκαν	38
4. Διαχείριση του χρηματοοικονομικού κινδύνου	54
5. Ενσώματα Πάγια	58
6. Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	60
7. Άυλα περιουσιακά στοιχεία	61
8. Αναβαλλόμενη Φορολογία	62
9. Λοιπές Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	64
10. Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	64
11. Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	65
12. Αποθέματα	66
13. Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	67
14. Ίδια Κεφάλαια	69
15. Δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	71
16. Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	73
17. Προβλέψεις για κινδύνους	75
18. Βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	75
19. Λοιπές βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	76
20. Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	76
21. Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	77
22. Κύκλος εργασιών και έσοδα ΥΔΥ	78
23. Λοιπά έσοδα	79
24. Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα	79
25. Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων	80
26. Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	80
27. Λοιπά λειτουργικά έξοδα	81
28. Ζημιά από προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες και λοιπές προβλέψεις	82
29. Αποσβέσεις	82
30. Χρηματοοικονομικά έσοδα	82
31. Χρηματοοικονομικά έξοδα	83
32. Φορολογία εισοδήματος	83
33. Ενδεχόμενες απαιτήσεις και υποχρεώσεις	84
34. Αμοιβή για ελεγκτικές υπηρεσίες	89
35. Αμοιβές και λοιπές παροχές μελών Διοικητικού Συμβουλίου	90
36. Συνδεδεμένα Μέρη	90
37. Εγγυήσεις και Δεσμεύσεις	91
38. Πληροφόρηση ανά δραστηριότητα	92
39. Γεγονότα μετά την ημερομηνία Ισολογισμού	102

**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 σιδηροδρομικών 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

**Εταιρεία Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών**

PricewaterhouseCoopers A.E.



**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της χρήσης 2023 σύμφωνα με το  
αρ.150 του Ν. 4548/2018**

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

### **επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της χρήσης 2023 σύμφωνα με το αρ.150 του Ν. 4548/2018**

Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 150-154 του Ν.4548/2018 και του Καταστατικού της Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (η «Εταιρεία»), σας υποβάλλουμε για τη χρήση από 01.01.2023 έως 31.12.2023 την ετήσια έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Στην παρούσα έκθεση περιγράφονται συνοπτικά οι χρηματοοικονομικές πληροφορίες της Εταιρείας, που αφορούν την εταιρική χρήση 1.1.2023 – 31.12.2023, όπως επίσης τα σημαντικά γεγονότα τα οποία έλαβαν χώρα και την επίδραση αυτών στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της ίδιας περιόδου, αλλά και μετά το τέλος αυτής. Επίσης, περιγράφονται οι κυριότεροι κίνδυνοι και αβεβαιότητες που ενδέχεται να αντιμετωπίσει η Εταιρεία στο μέλλον, η προβλεπόμενη πορεία και εξέλιξη της Εταιρείας, η εταιρική διακυβέρνηση, η αντιμετώπιση Εργασιακών και Περιβαλλοντολογικών θεμάτων καθώς και οι συναλλαγές και τα υπόλοιπα των απαιτήσεων & υποχρεώσεων της Εταιρείας με τα συνδεδεμένα της μέρη.

#### **1. Σημαντικά Γεγονότα κατά τη χρήση 2023**

##### **A. Σιδηροδρομικό Δυστύχημα στα Τέμπη**

Η χρήση 2023 για την Εταιρεία μας στιγματίστηκε από το σιδηροδρομικό δυστύχημα που έλαβε χώρα τη νύχτα της 28/2/2023 στα Τέμπη, όταν επιβατική αμαξοστοιχία Intercity συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορευματική αμαξοστοιχία, με τραγικό απολογισμό το θάνατο 57 ατόμων, μεταξύ των οποίων 9 υπάλληλοι της Εταιρείας, ενώ προέκυψαν και 181 τραυματίες, σε ένα από τα σοβαρότερα σιδηροδρομικά ατυχήματα των τελευταίων δεκαετιών στην Ευρώπη.

Η διοίκηση και το προσωπικό της Hellenic Train επιθυμούν να εκφράσουν για ακόμη μια φορά τα θερμά τους συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων καθώς και να ευχηθούν ταχεία ανάρρωση στους τραυματίες που ακόμα αγωνίζονται να συνέλθουν από το τραγικό αυτό δυστύχημα.

Η Εταιρεία έχει έκτοτε συνεργαστεί με όλες τις αρμόδιες αρχές για την έρευνα των αιτιών του δυστυχήματος και επίσης χορήγησε αποζημιώσεις στις οικογένειες των θυμάτων, στους επιβάτες που τραυματίστηκαν στο δυστύχημα ή έχασαν προσωπικά τους αντικείμενα και υπέβαλαν αίτηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1371/2007, μέσω προγράμματος προβλεπόμενων πληρωμών που ανακοινώθηκε αμέσως μετά το δυστύχημα (15/3/2023). Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας Έκθεσης, στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, η εταιρεία έχει καταβάλει σε αποζημιώσεις συνολικά το ποσό των €2.740.800.

Στην περίοδο μετά το δυστύχημα, με τη σύσταση μιας έκτακτης ομάδας εργασίας υπό τον συντονισμό του ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών, η κυκλοφορία διεκόπη σε ολόκληρο το εθνικό δίκτυο μέχρι τις 15/3/23 και στη συνέχεια αποκαταστάθηκε σταδιακά κατά τους μήνες Απρίλιο και Μάιο με περιορισμένη χωρητικότητα και μειωμένη τη μέγιστη εμπορική ταχύτητα, εν αναμονή της ενεργοποίησης των συστημάτων ETCS1 σε ολόκληρη τη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που ήταν προγραμματισμένη για τον Οκτώβριο του 2023.

## **B. Πλημμύρες στην περιοχή της Θεσσαλίας**

Ενώ η σιδηροδρομική υποδομή αναμενόταν να αναβαθμιστεί με την ενεργοποίηση του ERMTS σε ολόκληρη την κεντρική αρτηρία της χώρας μέχρι τον Οκτώβριο του έτους 2023, την πρώτη εβδομάδα του Σεπτεμβρίου του έτους 2023 η καταστροφική καταιγίδα Daniel προκάλεσε, μεταξύ άλλων, την πλημμύρα των περιοχών της Θεσσαλίας και πρωτοφανείς ζημιές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της κεντρικής Ελλάδας και πιο συγκεκριμένα στις περιοχές Δομοκός – Λάρισα (κεντρικό σημείο της γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης), Λάρισα – Βόλος και Καλαμπάκα – Παλαιοφάρσαλα. Οι ζημιές που προκλήθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο είχαν ως συνέπεια την αδυναμία της Εταιρείας να εκτελέσει για δεύτερη φορά κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους ένα σημαντικό μέρος των μεταφορικών της δραστηριοτήτων μέχρι τα μέσα Δεκέμβρη του έτους 2023, οπότε και η κυκλοφορία αποκαταστάθηκε μερικώς, με μειωμένη χωρητικότητα και μειωμένα όρια ταχύτητας.

Συγκεκριμένα, μεταξύ 5 και 7 Σεπτεμβρίου, το μετεωρολογικό φαινόμενο Daniel κατέγραψε την μεγαλύτερη βροχόπτωση στην ιστορία της χώρας οδηγώντας, μεταξύ άλλων, στην πλημμύρα μεγάλων εκτάσεων στην περιοχή της Θεσσαλίας, καταστρέφοντας 180 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου, περιλαμβανομένου τμήματος της γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Η κίνηση στην γραμμή αυτή καθώς και η κίνηση στις δύο γραμμές που συνδέουν την Καλαμπάκα και τον Βόλο με την κεντρική σιδηροδρομική αρτηρία της χώρας έχει διαταραχθεί. Η κυκλοφορία επιβατικών αμαξοστοιχιών αποκαταστάθηκε στις 16/12/2023 μόνο για τον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, λίγες μέρες μετά την επαναλειτουργία της γραμμής για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, με μειωμένη χωρητικότητα και ταχύτητα σε μονή ηλεκτροδοτούμενη γραμμή. Η πλήρης αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν αναμένεται να αποκατασταθεί εντός του έτους 2025.

Αυτά τα δύο σημαντικά και έκτακτα γεγονότα είχαν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση της Εταιρείας, η οποία επιδεινώθηκε περαιτέρω από την καθυστέρηση πληρωμών από τη σύμβαση ΥΔΥ που υπεγράφη με την Ελληνική κυβέρνηση στις 14.4.2022. Μέχρι και την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας έκθεσης, εκκρεμούν να εισπραχθούν τιμολόγια για την εκτέλεση συμβατικών υπηρεσιών του έτους 2022 συνολικής αξίας περίπου €60 εκ., πέραν επιπρόσθετου ποσού αξίας περίπου €20 εκ. που αφορά διάφορες απαιτήσεις, επίσης γενόμενες έως τις 31.12.2022, οι οποίες τελούν υπό την τελική αλλά τυπική έγκριση έτσι ώστε να εκταμιευθούν προς την Hellenic Train. Για τη χρηματοδότηση του χρηματοδοτικού κενού που έχει προκληθεί από την καθυστέρηση των εισπράξεων από τη σύμβαση ΥΔΥ, η μητρική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane Holding S.p.a. («FSI») με την εγγύηση του μετόχου, Trenitalia S.p.a., εξασφάλισε στην Εταιρεία επιπρόσθετη χρηματοδοτική γραμμή για κεφάλαιο κίνησης ύψους €95 εκ. μέχρι την 31/12/2023, εκ των οποίων €70 εκ. αναλήφθηκαν κατά τη χρήση 2023 και τα €25 εκ. κατά τη χρήση 2022, επιβαρύνοντας τα αποτελέσματα της Εταιρείας για τις χρήσεις 2022 και 2023 με σημαντικά επιπρόσθετα χρηματοοικονομικά έξοδα.

Οι επιπτώσεις των προαναφερθέντων γεγονότων οδήγησαν σε ζημιά €65 εκ. για την χρήση 2023 κυρίως λόγω του γεγονότος ότι τα μέτρα που ελήφθησαν για τον περιορισμό της επίδρασης στο καθαρό αποτέλεσμα της Εταιρείας από την απώλεια εσόδων (μείωση του άμεσου κόστους για: την κυκλοφορία των τρένων, τη διαχείριση του εκδοτηρίου εισιτηρίων, τα μεταβλητά στοιχεία μισθοδοσίας που συνδέονται με την κυκλοφορία κ.λπ.) αντισταθμίστηκαν σε μεγάλο βαθμό από δαπάνες που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τα ίδια γεγονότα. Τονίζεται επίσης ότι λόγω της ανελαστικότητας των περισσότερων

δαπανών της Εταιρείας, δεν ήταν εφικτή η περαιτέρω μείωση των λειτουργικών δαπανών δίχως να διακυβεύεται η ασφάλεια και η μακροπρόθεσμη λειτουργία της Εταιρείας και εν γένει του σιδηροδρομικού κλάδου της χώρας.

Παρά το δύσκολο περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί, η Εταιρεία έχει ήδη καταρτίσει σχέδια για την επανεκκίνηση των επενδυτικών της σχεδίων στην Ελλάδα, με στόχο την συνεχή επιδίωξη της ασφάλειας, της αξιοπιστίας και του εκσυγχρονισμού των εργασιών της. Επίσης, δεδομένου ότι κατά την 31.12.2023 τα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας έχουν καταστεί αρνητικά και συντρέχουν οι διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 119 του Ν.4548/2018, η Διοίκηση της Εταιρείας θα συγκαλέσει την Γενική Συνέλευση των Μετόχων εντός έξι μηνών από την ημερομηνία αναφοράς ώστε να ληφθούν κατάλληλα μέτρα (μεταξύ άλλων και της αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου) για την απαιτούμενη ανακεφαλαίωση της Εταιρείας.

## **2. Χρηματοοικονομικές εξελίξεις και επιδόσεις χρήσης 2023**

### **Βασικά οικονομικά μεγέθη της Εταιρείας**

Τα βασικά οικονομικά μεγέθη της Εταιρείας παρουσιάζονται στους κατωτέρω πίνακες.

Σημειώνεται ότι η παρουσίαση των οικονομικών αυτών μεγεθών διαφέρει από αυτήν που παρουσιάζεται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας που καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Χρηματοοικονομικά Πρότυπα που υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθότι έγιναν αναταξινομήσεις προκειμένου να απεικονιστούν τα οικονομικά και χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας σύμφωνα με τον τρόπο παρακολούθησης αυτών από τη διοίκηση της Εταιρείας και του ομίλου της μητρικής FSI.

Οι μέθοδοι υπολογισμού των δεικτών απόδοσης υποδεικνύονται στις ενότητες " Ορισμοί Χρηματοοικονομικών Μεγεθών " και "Επεξήγηση/γλωσσάριο λοιπών όρων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των λειτουργικών δραστηριοτήτων της Εταιρείας" και δεν διαφέρουν από αυτούς που υπολογίζονται με τα μεγέθη που παρουσιάζονται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας που καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Χρηματοοικονομικά Πρότυπα που υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση,

<i>Ποσά σε ευρώ</i>	<b>1/1-31/12/2023</b>	<b>1/1-31/12/2022</b>
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	37.737.631	65.003.412
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	7.771.121	14.713.000
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	48.416.696	65.027.965
Έσοδα από συντήρηση	1.042.190	2.299.882
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	115.106	87.697
Έσοδα από εισφορές	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	837.041	647.251
Λοιπά έσοδα	1.103.377	6.118.207
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	<b>97.023.163</b>	<b>153.897.412</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(48.613.767)	(47.756.114)
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1.934.772)	(1.671.626)
Ηλεκτρική ενέργεια έλξης	(8.778.410)	(14.889.985)
Καύσιμα	(6.916.073)	(11.520.747)
Τέλη χρήσης δικτύου	(13.605.486)	(18.240.282)
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(735.576)	(1.523.681)
Καθαρισμοί τ.υ. κλπ	(3.269.925)	(3.920.784)
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(7.129.924)	(6.083.550)
Υπηρεσίες φύλαξης ακινήτων	(3.097.831)	(2.665.266)
Ενοίκια κτιρίων	(127.768)	(353.218)
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(6.664.298)	(2.322.225)
Διάφορα έξοδα	(20.655.653)	(15.163.750)
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>(121.529.482)</b>	<b>(126.111.228)</b>
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων (Adj. EBITDA)</b>	<b>(24.506.319)</b>	<b>27.786.185</b>
Αποσβέσεις παγίων περιουσιακών στοιχείων	(19.815.223)	(22.994.285)
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(7.424.617)	(2.679.654)
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων (EBIT)</b>	<b>(51.746.159)</b>	<b>2.112.246</b>
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	(7.948.091)	(4.193.813)
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ φόρων</b>	<b>(59.694.250)</b>	<b>(2.081.567)</b>
Φόρος Εισοδήματος	(5.375.525)	1.198.139
<b>Κέρδη/(Ζημιές) μετά φόρων</b>	<b>(65.069.775)</b>	<b>(883.428)</b>

Κατά τη διάρκεια του έτους 2023, η Hellenic Train κατέγραψε δραστική μείωση των συνολικών εσόδων της, που οφείλεται στα δύο αναπάντεχα γεγονότα τα οποία επηρέασαν κατά μεγάλο ποσοστό την ικανότητα της εταιρείας να παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες τόσο στο εμπορικό κοινό όσο και στο εμπορευματικό.

Ο κύκλος εργασιών που αφορά τα έσοδα από εισιτήρια για το 2023 ανήλθε σε €46.666.048 έναντι €82.103.990 την αντίστοιχη περίοδο του 2022, ήτοι μείωση περίπου 43,16%, η οποία οφείλεται κυρίως στην διακοπή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας λόγω του δυστυχήματος των Τεμπών και των καταστροφών που προκλήθηκαν από την κακοκαιρία Daniel. Τα έσοδα από μεταφορά επιβατών μειώθηκαν κατά 41,95%, ενώ τα έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων μειώθηκαν κατά 47,18%. Τα συνολικά έσοδα της Εταιρείας (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών εσόδων) μειώθηκαν από €153.897.412 το 2022 σε €97.023.163 το 2023 (-36,96%).

Τα συνολικά λειτουργικά έξοδα της Εταιρείας μειώθηκαν από €126.111.228 το 2022 σε €121.529.482 το 2023 (-3,63%). Η μεταβολή είναι αποτέλεσμα αντίθετων διακυμάνσεων σε διαφορετικά στοιχεία κόστους. Το κόστος προσωπικού αυξήθηκε,

από €47.756.114 σε €48.613.767 λόγω των διατάξεων της ισχύουσας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας και της αύξησης του αριθμού προσωπικού. Το ενεργειακό κόστος μειώθηκε δραστικά λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας. Πιο συγκεκριμένα το κόστος έλξης ηλεκτρικής ενέργειας μειώθηκε από €14.889.985 το 2022 σε €8.778.410 το 2023, ενώ το κόστος καυσίμων μειώθηκε από €11.520.747 το 2022 σε €6.916.073 το 2023. Σημαντική μείωση σημειώθηκε και στα τέλη χρήσης δικτύου (από €18.240.282 το 2022, σε €13.605.486 το 2023), λόγω μείωσης των σιδηροδρομικών χιλιομέτρων για το 2023. Ωστόσο, λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, σημειώθηκε ραγδαία αύξηση στο κόστος μισθωμένων μέσων μεταφοράς, όπως για παράδειγμα λεωφορεία, από €2.322.225 το 2022 σε €6.664.298 το 2023. Επίσης τα λοιπά διάφορα έξοδα αυξήθηκαν από €15.163.750 το 2022 σε €20.655.653 το 2023, κυρίως λόγω του τέλους χαρτοσήμου που ανέρχεται σε €1,5 εκ. περίπου. Σημειώτέων ότι λόγω της μείωσης των εισπράξεων, η ανάγκη για χρηματοδότηση από τον Μέτοχο αυξήθηκε σημαντικά, με αποτέλεσμα η μητρική εταιρεία να υποστηρίξει την Εταιρεία μέσω εκταμιεύσεων ποσού €70 εκ. σε δάνεια το 2023.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες οδήγησαν το Adjusted EBITDA της Εταιρείας, από κέρδος €27.786.185 το 2022 σε ζημίες €24.506.319 το 2023, και το EBITDA από κέρδος €25.106.531 το 2022 σε ζημίες €31.930.936 το 2023.

Συνέπεια των εκτιμώμενων συνδυαστικών επιπτώσεων στη χρήση των τρένων μετά το δυστύχημα στα Τέμπη και της καταιγίδας Daniel, η Διοίκηση της Εταιρείας επαναξιολόγησε τη μέθοδο απόσβεσης του δικού της στόλου (δηλαδή των πέντε ETR-470 τρένων) και κατέληξε πως η μέχρι πρότινος χρησιμοποιούμενη μέθοδος του σταθερού ποσού κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής πλέον δεν απεικονίζει ορθά το ρυθμό της αναμενόμενης ανάλωσης των μελλοντικών οικονομικών ωφελειών που ενσωματώνονται στα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Λαμβάνοντας υπόψη πως, σύμφωνα με τεχνικές εισηγήσεις, η ζωή των τρένων περιορίζεται από τα τρενοχιλιόμετρα και όχι από τον χρόνο, κατέληξε στο ότι η μέθοδος των "συνολικά διανυθέντων τρενοχιλιομέτρων", με την οποία η ωφέλιμη ζωή εκφράζεται σε όρους εκτιμώμενου συνολικού αριθμού τρενοχιλιομέτρων (ήτοι 3.600.000 τρενοχιλιόμετρα) και η απόσβεση υπολογίζεται αναλόγως των πραγματικά διανυθέντων τρενοχιλιομέτρων, απεικονίζει ορθότερα τον νέο ρυθμό της αναμενόμενης ανάλωσης των μελλοντικών οικονομικών ωφελειών που ενσωματώνονται στα πέντε ETR-470 τρένα. Η μεταβολή λογιστικοποιήθηκε ως μεταβολή λογιστικής εκτίμησης σύμφωνα με το ΔΛΠ 8. Η επίδραση από την προαναφερόμενη αλλαγή λογιστικής εκτίμησης είναι πως το κόστος των αποσβέσεων της χρήσης 2023 είναι μειωμένο κατά €2,9 εκ. σε σχέση με το κόστος αποσβέσεων που θα είχε λογιστεί με την προηγούμενη μέθοδο.

Από την άλλη πλευρά, οι προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους και έξοδα (δηλ. κυρίως επισφαλείς απαιτήσεις και δικαστικές υποθέσεις) αυξήθηκαν κατά €4,7 εκ. φτάνοντας σε κόστος €7,4 εκ. για τη χρήση 2023 έναντι €2,7 εκ. για τη χρήση 2022. Ως αποτέλεσμα, το λειτουργικό κέρδος (EBIT) της εταιρείας διαμορφώθηκε σε ζημίες €51.746.159 το 2023 έναντι κερδών €2.112.246 το 2022.

Τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα αυξήθηκαν από €4.193.813 το 2022 σε €7.948.091, κυρίως λόγω αύξησης των εξόδων από τόκους ως αποτέλεσμα των σημαντικά αυξημένων εντόκων δανείων από συνδεδεμένη εταιρεία. Λαμβάνοντας υπόψη και τη δαπάνη για φόρο εισοδήματος στα αποτελέσματα του 2023 (προερχόμενη κυρίως από την απομείωση του μεγαλύτερου μέρους της αναβαλλόμενης φορολογικής απαίτησης που είχε προηγουμένως αναγνωριστεί), η Εταιρεία κατέγραψε ζημίες μετά από φόρους ύψους €65.069.775 σε σύγκριση με ζημίες μετά από φόρους ύψους €883.428 το 2022.

### Βασικοί Δείκτες

(Τα οικονομικά στοιχεία για τους κατωτέρω προέρχονται από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας που καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Χρηματοοικονομικά Πρότυπα που υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση)

		2023	2022
<b>ROE</b>	NP/EQ*	n/a	-4,22%
<b>ROI</b>	EBIT/IC*	-23,78%	1,4%
<b>EBIT MARGIN</b>	EBIT/OR	-53,33%	1,37%
<b>EBITDA/OPERATING REVENUES (EBITDA MARGIN)</b>	EBITDA/OR	-32,91%	16,31%
<b>ADJUSTED EBITDA/ OPERATING REVENUES (Adjusted EBITDA MARGIN)</b>	Adj. EBITDA/OR	-25,26%	18,06%
<b>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΚΟΥ</b>	OR/IC*	44,58%	102,17%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ</b>	Net Debt/EQ	-616,65%	896,68%
		<b>€</b>	<b>€</b>
<b>IC*:</b>		217.641.493	150.631.753
<b>NIC:</b>		230.240.982	205.042.004
<b>EBITDA:</b>		-31.930.936	25.106.530
<b>Adjusted EBITDA</b>		-24.506.219	27.786.185
<b>EQ*:</b>		-11.996.020	20.933.000
<b>EQ:</b>		-44.564.545	20.572.504
<b>OR:</b>		97.023.163	153.897.412
<b>NR:</b>		-65.069.775	-883.428
<b>EBIT:</b>		-51.746.159	2.112.246
<b>Net Debt:</b>		274.805.527	184.469.500
<b>NWC:</b>		-135.779.623	-64.530.334

### ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ

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

**NIC:** Καθαρό επενδυμένο κεφάλαιο

**EQ\*:** Μέσος όρος των Ιδίων Κεφαλαίων της έναρξης και του τέλους της χρήσης

**EQ:** Ίδια κεφάλαια

**OR:** Σύνολο Εσόδων

**NR:** Καθαρό αποτέλεσμα

**EBIT:** Λειτουργικό αποτέλεσμα

**Net Debt:** Καθαρός Δανεισμός

**NWC:** Καθαρό Κεφάλαιο κίνησης

## Ορισμοί Χρηματοοικονομικών Μεγεθών

**Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης EBITDA** (Earnings before Interest, Tax, Depreciation and Amortization): Η Εταιρεία χρησιμοποιεί εναλλακτικούς δείκτες μέτρησης απόδοσης (ΕΔΜΑ) για την καλύτερη αξιολόγηση των οικονομικών της επιδόσεων. Παρουσιάζεται το μέγεθος «Κέρδη/ζημιές προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA)», το οποίο ισούται με την διαφορά των γραμμών “Σύνολο Εσόδων” και “Σύνολο Λειτουργικών εξόδων” της Κατάστασης Συνολικού Εισοδήματος της Εταιρείας. Το ανωτέρω μέγεθος θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε συνδυασμό με τα οικονομικά αποτελέσματα που έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ και σε καμία περίπτωση δεν αντικαθιστά αυτά.

**Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης Adjusted EBITDA** (Adjusted Earnings before Interest, Tax, Depreciation and Amortization): Η Εταιρεία χρησιμοποιεί εναλλακτικούς δείκτες μέτρησης απόδοσης (ΕΔΜΑ) για την καλύτερη αξιολόγηση των οικονομικών της επιδόσεων. Παρουσιάζεται το μέγεθος «Προσαρμοσμένα κέρδη/ζημιές προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (Adjusted EBITDA)», το οποίο ισούται με την διαφορά των γραμμών “Σύνολο Εσόδων” και “Σύνολο Λειτουργικών εξόδων” της Κατάστασης Συνολικού Εισοδήματος της Εταιρείας μείον των προβλέψεων από τη σημείωση 27. Το ανωτέρω μέγεθος θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε συνδυασμό με τα οικονομικά αποτελέσματα που έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ και σε καμία περίπτωση δεν αντικαθιστά αυτά.

**EBIT:** Αποτελεί δείκτη λειτουργικών επιδόσεων και είναι η γραμμή το “Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης” από την Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος.

**Καθαρό Κεφάλαιο κίνησης:** Υπολογίζεται ως η διαφορά ανάμεσα στο σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού και του συνόλου των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

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

**Καθαρός Δανεισμός– Net Debt (Net Financial Position):** Υπολογίζεται ως το σύνολο των δανείων (συμπεριλαμβανομένων των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων από μίσθωση ΔΠΧΑ 16) μείον τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα.

**Ίδια Κεφάλαια - EQ:** Είναι η γραμμή Ίδια Κεφάλαια από την Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης.

**Μέσος Όρος των Ιδίων Κεφαλαίων – EQ\*:** Είναι ο Μέσος όρος των Ιδίων Κεφαλαίων της έναρξης και του τέλους της χρήσης.

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

**Adjusted EBITDA Margin:** Αποτελεί ποσοστιαίο δείκτη κερδοφορίας. Εκφράζει τη σχέση μεταξύ Adjusted EBITDA και λειτουργικών εσόδων.

**EBIT Margin:** Υπολογίζεται από τη σχέση μεταξύ του EBIT και των λειτουργικών εσόδων.

**Δείκτης χρηματοοικονομικής επιβάρυνσης (Net Debt / 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):** Υπολογίζεται ως η σχέση μεταξύ του καθαρού αποτελέσματος χρήσης και του μέσου όρου των Ιδίων Κεφαλαίων (EQ\*). Εάν το EQ\* είναι αρνητικό τότε δεν υπολογίζεται ο δείκτης.

**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).

## Επεξήγηση/γλωσσάριο λοιπών όρων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των λειτουργικών δραστηριοτήτων της Εταιρείας

**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.

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

**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 μέτρου 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).

**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).

### 3. Επενδύσεις και Μελλοντικές Προοπτικές

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 εκ. Το 2022, αναγνωρίστηκαν περαιτέρω εργασίες στα τεχνολογικά συστήματα και τα συστήματα άνεσης των τρένων ύψους €10,5 εκ. 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 εξηπρές που εξασφάλισε τη σύνδεση μεταξύ των δύο μεγάλων πόλεων της Ελλάδας σε λιγότερο από τέσσερις ώρες με υψηλά πρότυπα άνεσης και ασφάλειας. Λόγω των έκτακτων γεγονότων του 2023, ο συγκεκριμένος στόλος παρέμεινε ανεκμετάλλετος για διάστημα σχεδόν πέντε μηνών κατά τη διάρκεια του 2023. Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες από τον Διαχειριστή της Υποδομής ΟΣΕ σχετικά με τους χρόνους υλοποίησης των έργων ανακατασκευής της υποδομής που υπέστη ζημιές στο πλαίσιο της καταιγίδας Daniel, τα τρένα ETR-470 αναμένεται να χρησιμοποιηθούν λιγότερο από την αρχικά προγραμματισμένη χρήση τους μέχρι τέλος του 2025, όπου και εκτιμάται πως θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα ανάταξης της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη τα οποία θα επιτρέψουν την μέγιστη αποτελεσματικότητα στην εκμετάλλευσή τους.

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 το τέλος της χρήσης 2023 ανέρχεται σε €17 εκ. ενώ το ποσό των €0,35 εκ. αφορά τις κεφαλαιουχικές δαπάνες του 2023.

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 €2,24 εκ., εκ των οποίων €0,57 εκ. προστέθηκαν κατά τη διάρκεια του 2023. Η ανάπτυξη της νέας Εμπορικής Πλατφόρμας βρισκόταν ακόμη σε εξέλιξη στο τέλος του έτους 2023 αλλά η έναρξη λειτουργίας της αναμένεται εντός του πρώτου εξαμήνου του 2024.

### 4. Περιγραφή κυριότερων κινδύνων και αβεβαιοτήτων

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. 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.

### Πιστωτικός κίνδυνος

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 χρηματοοικονομικές απαιτήσεις του 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 συμβατικών χρόνων. Στις 31 Δεκεμβρίου 2023 τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της Εταιρείας ήταν σε λογαριασμούς όψεως που τηρούνται σε υψηλής πιστοληπτικής διαβάθμισης χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

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

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	2.015.041	904.643
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	10.400.245	23.016.455
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	67.679.838	40.186.388
Λοιπές απαιτήσεις	114.615.905	87.881.574
<b>Σύνολο</b>	<b>194.711.029</b>	<b>151.989.060</b>

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

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
Ταμειακά διαθέσιμα	10.400.245	23.016.455
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	176.545.870	122.980.758
Λοιποί πελάτες	7.764.915	5.991.846
<b>Σύνολο</b>	<b>194.711.029</b>	<b>151.989.060</b>

## Κίνδυνος ρευστότητας

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.

Η Εταιρεία προστατεύεται από τον Κίνδυνο Ρευστότητας λόγω των ακόλουθων γεγονότων: α) Τα μετρητά κατατίθενται σε τράπεζες με επαρκή πιστοληπτική διαβάθμιση από αναγνωρισμένους Οργανισμούς και β) έχει στη διάθεση της επαρκείς γραμμές πίστωσης από συνδεδεμένα μέρη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η επιδείνωση του κεφαλαίου κίνησης οφείλεται κυρίως στις προαναφερόμενες επιπτώσεις (α) των δυο σημαντικών και έκτακτων γεγονότων, ήτοι του δυστυχήματος στα Τέμπη και του μετεωρολογικού φαινομένου Daniel, (β) τη σημαντική αύξηση των απαιτήσεων ΥΔΥ και (γ) στην αύξηση του βραχυπρόθεσμου δανεισμού από συνδεδεμένα μέρη.

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

	<i>Ποσά σε Ευρώ</i>			
<b>31.12.2023</b>	<b>Σύνολο</b>	<b>Έως 12 μήνες</b>	<b>2-5 έτη</b>	<b>Άνω των 5 ετών</b>
Υποχρεώσεις σε λοιπούς δανειστές	123.500.000	98.800.000	20.200.000	4.500.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	152.321.550	73.834.110	42.818.136	35.669.305
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	143.380.426	143.380.426	-	-
<b>Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων</b>	<b>419.201.976</b>	<b>316.014.536</b>	<b>63.018.136</b>	<b>40.169.305</b>

	<i>Ποσά σε Ευρώ</i>			
<b>31.12.2022</b>	<b>Σύνολο</b>	<b>Έως 12 μήνες</b>	<b>2-5 έτη</b>	<b>Άνω των 5 ετών</b>
Υποχρεώσεις σε λοιπούς δανειστές	57.300.000	28.800.000	152.000	13.300.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	148.419.464	55.648.150	55.149.732	37.621.582
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	113.367.239	113.367.239	-	-
<b>Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων</b>	<b>319.086.703</b>	<b>197.815.389</b>	<b>70.349.732</b>	<b>50.921.582</b>

## Κίνδυνος αγοράς

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.

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.

### Κίνδυνος επιτοκίου

Η Εταιρεία εκτίθεται κυρίως σε κίνδυνο επιτοκίου σε σχέση με τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα δάνεια από συνδεδεμένα μέρη που έχουν ληφθεί με κυμαινόμενο επιτόκιο. Το σύνολο των δανείων είναι 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.

Την 31/12/2023 εάν τα επιτόκια ήταν υψηλότερα/χαμηλότερα κατά 50 μονάδες βάσης, το χρηματοοικονομικό κόστος της Εταιρείας για τα δάνεια αυτά θα ήταν υψηλότερο/χαμηλότερο αντίστοιχα κατά €338.2004 (2022: 285χιλ περίπου).

### Διαχείριση κεφαλαίου

Η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί τη σχέση μεταξύ δανεισμού και ιδίων κεφαλαίων, καθώς και την υφιστάμενη απόδοση των επενδυμένων κεφαλαίων και καθορίζει την μακροπρόθεσμη επιχειρηματική στρατηγική αποσκοπώντας στο βέλτιστο όφελος του μετόχου.

Η κεφαλαιακή δομή της Εταιρείας αποτελείται από ίδια κεφάλαια και ενδοομιλικό δανεισμό. Κατά την ημερομηνία της Κατάστασης Χρηματοοικονομικής Θέσης, η σχέση καθαρού δανεισμού προς ίδια κεφάλαια της Εταιρείας αναλύεται ως εξής:

	Σημ.	31.12.2023	31.12.2022
Δανειακές υποχρεώσεις	14	125.528.793	57.556.386
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	9.2	10.400.245	23.016.455
<b>Καθαρός δανεισμός</b>		<b>115.128.548</b>	<b>34.539.931</b>
Ίδια κεφάλαια		(44.564.545)	20.572.504
<b>Συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια</b>		<b>70.564.003</b>	<b>55.112.435</b>
<b>Συντελεστής μόχλευσης</b>		<b>(258%)</b>	<b>168%</b>

Τα σημαντικά και απρόβλεπτα γεγονότα που έχει κληθεί να αντιμετωπίσει η Εταιρεία από το τέλος του πρώτου διμήνου του 2023 σε συνδυασμό με την καθυστέρηση στην είσπραξη πληρωμών από το Ελληνικό Δημόσιο που σχετίζονται με την παροχή της Σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη 2022 και 2023, οδήγησαν σε σημαντικό χρηματοδοτικό κενό, το οποίο αντιμετωπίστηκε με δανειακή υποστήριξη από την μητρική εταιρεία του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, με την εγγύηση του μετόχου Trenitalia.

Αναφέρεται ότι αναμένεται εντός του πρώτου εξαμήνου του 2024 ότι ο Μέτοχος της Εταιρείας θα πάρει κατάλληλα μέτρα για την ανακεφαλαίωση της Εταιρείας.

## 5. Ανθρώπινο δυναμικό

Οι σχέσεις μεταξύ Διοίκησης και εργαζομένων καθώς και οι παροχές προς τους τελευταίους διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (ΣΣΕ). Η ΣΣΕ η οποία είναι σε ισχύ για την περίοδο αναφοράς 2023 υπογράφηκε στις 7 Απριλίου 2023 και έχει διετή διάρκεια (1.1.2023-31.12.2024).

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 31.12.2022</b>	<b>1228</b>
Προσλήψεις	110
Αποχωρήσεις	91
<b>Ανθρώπινο Δυναμικό στις 31.12.2023</b>	<b>1247</b>
<hr/>	
<b>Μέσος όρος ανθρωπίνου δυναμικού 2022</b>	<b>1208</b>
<b>Μέσος όρος ανθρωπίνου δυναμικού 2023</b>	<b>1242</b>

Αναφορικά με τα προαναφερθέντα στοιχεία και σε σχέση με τις διαδικασίες που πραγματοποιήθηκαν από το Ανθρώπινο Δυναμικό κατά το 2023, θα θέλαμε να αναφέρουμε τα εξής:

- Πραγματοποιήθηκαν 110 προσλήψεις (23 διοικητικό προσωπικό, 41 τεχνικοί και 45 συνοδοί και 1 οδηγός λεωφορείου) προκειμένου αντικατασταθούν οι παρέρχουσες συνταξιοδοτήσεις προσωπικού και προκειμένου η εταιρεία να ικανοποιήσει τα αυξημένα επίπεδα παραγωγής που αναμενόταν να πραγματοποιηθούν πριν την κακοκαιρία Daniel, ενώ 91 αποχωρήσεις (συνταξιοδοτήσεις, θάνατοι, παραιτήσεις κ.λπ.) πραγματοποιήθηκαν 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 2023 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	1.736.362 €	454

## **6. Εργασιακά και σεβασμός ανθρωπίνων δικαιωμάτων**

Στο πλαίσιο της προσέγγισής μας για την εταιρική υπευθυνότητα, 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.

Η 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, αξιολογες απολαβές, διοργάνωση σεμιναρίων για περαιτέρω εκπαίδευση). Η Εταιρεία διερευνά τη μη εμπλοκή των συνεργατών της σε παραβάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

## 7. Ασφάλεια

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 πιστοποιητικό ασφαλείας για να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Αυτό το πιστοποιητικό αποτελείται από δύο μέρη, το πιστοποιητικό τύπου Α και το πιστοποιητικό τύπου Β και χορηγείται από την Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

Το Πιστοποιητικό Τύπου Α επιβεβαιώνει ότι η εταιρεία σιδηροδρόμων έχει δημιουργήσει Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας, ενώ το Πιστοποιητικό Τύπου Β επιβεβαιώνει ότι έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να ανταποκριθεί στις ειδικές απαιτήσεις για ασφαλή χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.

- Η υποχρέωση αυτή απορρέει από την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και την ισχύουσα Εθνική νομοθεσία (Ν. 4632/2019 Α' 159)
- Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές σύμφωνα με το Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α 216 / 11.10.2013). Ιδρύθηκε τον Νοέμβριο του 2010 σύμφωνα με το νόμο Ν.3891 / 2010 και αποστολή είναι να διασφαλίσει δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην εθνική υποδομή και υπηρεσίες.
- Στα τέλη του 2022 η Hellenic Train ενημέρωσε τα πιστοποιητικά ασφαλείας που ισχύουν μέχρι τον Δεκέμβριο του 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 ασφαλείας 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>

## 8. Περιβάλλον

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 στα ενδιαφερόμενα μέρη 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.

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ				Έναρξη εντός του 2024
	Ολοκληρώθηκε εντός του 2021	Ολοκληρώθηκε εντός του 2022	Σε διαρκή εξέλιξη	Ολοκληρώθηκε εντός του 2023	
Ανάπτυξη Συστήματος Περιβαλλοντικής / Ενεργειακής Διαχείρισης κατά ISO 14001 & 50001	X				
Ανάπτυξη ενός περιβαλλοντικού συστήματος ελέγχου KPIs		X			
Προσθήκη δεικτών στη λίστα των περιβαλλοντικών και ενεργειακών KPIs					X
Ανάλυση Περιβαλλοντικού Κινδύνου			X		
Ενσωμάτωση περιβαλλοντικών συμβατικών όρων σε όλες τις συμβάσεις της Hellenic Train A.E. (κατά περίπτωση)	X				
Αξιολόγηση των αναδόχων με βάση καθορισμένων περιβαλλοντικών κριτηρίων			X		
Βελτιώσεις των εγκαταστάσεων συντήρησης ως προς περιβαλλοντικές πτυχές της λειτουργίας τους			X		
Ευαισθητοποίηση του προσωπικού σε περιβαλλοντικά θέματα			X		
Εκπαίδευση του προσωπικού στην περιβαλλοντική και ενεργειακή πολιτική της εταιρίας			X		
Ανάπτυξη διαδικασιών περιβαλλοντικής διαχείρισης σε	X				

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ				Έναρξη εντός του 2024
	Ολοκληρώθηκε εντός του 2021	Ολοκληρώθηκε εντός του 2022	Σε διαρκή εξέλιξη	Ολοκληρώθηκε εντός του 2023	
συγκροτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού					
Αναθεώρηση διαδικασιών περιβαλλοντικής διαχείρισης					X
Ανάπτυξη και τήρηση Ηλεκτρονικού Μητρώο Αποβλήτων σύμφωνα με το νόμο 4042/2013			X		
Καθιέρωση δεικτών ενεργειακής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής ευθύνης για τη συμβολή στην Έκθεση Αειφορίας του Ομίλου FSI		X			
Εφαρμογή Συστήματος Περιβαλλοντικής / Ενεργειακής Διαχείρισης			X		
Έκθεση ανθρακικού αποτυπώματος της εταιρείας για το έτος 2022				X	
Ανάπτυξη διαδικασίας μέτρησης νερού σε συγκροτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού			X		

## 9. Πελάτες

### Δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών

Στις αρχές του 2023, τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο 2023, η κίνηση στις επιβατικές αμαξοστοιχίες παρουσίαζε σημαντική αύξηση σε σύγκριση με αυτούς του 2022 παρουσιάζοντας πολύ θετικές προοπτικές για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Εταιρείας, όπως μετρούνται από όλους τους σχετικούς δείκτες απόδοσης (αριθμός τρένων και σιδηροδρομικά χιλιόμετρα, προσφερόμενες θέσεις, και αριθμός επιβατών). Ο αντίκτυπος της πανδημίας Covid-19 είχε υποχωρήσει δραστικά ήδη από το δεύτερο εξάμηνο του 2022, ενώ η προσφορά μετ' επιστροφής στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, τη ναυαρχίδα του επιβατικού έργου της Εταιρείας είχε σταθεροποιηθεί σε 7 ημερήσια ζεύγη εκ των οποίων δύο από αυτά εκτελούνταν ως υπηρεσίες Express με το ιδιόκτητο τροχαίο υλικό ETR470 της Εταιρείας με χρόνο ταξιδιού κάτω των 4 ωρών. Σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό της Εταιρείας, κατά τη διάρκεια του 2023, θα υπήρχε αύξηση στη δρομολογιακή πολιτική όσο αφορά τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη τόσο της υπηρεσίας Intercity όσο και της υπηρεσίας Express, με στόχο την μέγιστη εκμετάλλευση της εκτιμώμενης χωρητικότητας της γραμμής, που θα ανερχόταν σε 10 ημερήσια ζεύγη.

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή της παρούσας Έκθεσης, το δυστύχημα των Τεμπών, τα περιοριστικά μέτρα που ακολούθησαν (αναστολή κυκλοφορίας και η σταδιακή αποκατάσταση ενός μειωμένου χρονοδιαγράμματος) και η επίδραση στην αντίληψη των επιβατών για την ασφάλεια του τρένου ως μέσο μεταφοράς και στην τελική επιλογή του ως μέσου για να ταξιδέψει, οδήγησαν σε σημαντική πτώση των επιβατικών υπηρεσιών και του όγκου των επιβατών ιδιαίτερα στην περιοχή της Κεντρικής - Βόρειας Ελλάδας και στην διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ενώ η ανάκαμψη της επιβατικής κίνησης στον προαστιακό της Αθήνας επανήλθε γρήγορα σε επίπεδα προ του δυστυχήματος. Μέχρι τον Αύγουστο του 2023 είχε αποκατασταθεί η

κυκλοφορία 5 ζευγαριών καθημερινά στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με τα συνολικά επίπεδα επιβατών να έχουν αποκατασταθεί περίπου στο 60% της συγκριτικής περιόδου του προηγούμενου έτους. Σύμφωνα με τα σχέδια του Διαχειριστή Υποδομής, ο στόχος για ενεργοποίηση ETCS1 και τηλεδιοίκησης σε ολόκληρη τη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη αναμενόταν να είναι ισχύ από τις αρχές Οκτωβρίου, γεγονός που θα επέτρεπε την έστω και καθυστερημένη υλοποίηση της αυξημένης εμπορικής προσφοράς (έως 10 ημερησίως ζευγάρια στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη).

Από την κακοκαιρία Daniel στις περιοχές της Θεσσαλίας μεταξύ 5 και 7 Σεπτεμβρίου 2023 καταστράφηκαν περίπου 180 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου στα τμήματα Αθήνα – Θεσσαλονίκη (μεταξύ Δομοκού και Λάρισας), Λάρισα – Βόλος και Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα καθώς και το δίκτυο στο ιστορικό τρενάκι Πηλίου. Η κυκλοφορία στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη αποκαταστάθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2023 με 4 καθημερινά ζεύγη. Το κυκλοφοριακό έργο που κατέστη αδύνατον να εκτελεστεί στο μεσοδιάστημα αντιστοιχούσε περίπου στα δύο τρίτα των συνολικών εσόδων της επιβατικής δραστηριότητας όπως είχαν καταγραφεί στην συγκριτική περίοδο. Η μειωμένη προσφορά και η διακοπή της προσφοράς υπηρεσιών στα άλλα προαναφερθέντα τμήματα στα οποία δεν έχει αποκατασταθεί ακόμα η κυκλοφορία αναμένεται να διαρκέσει έως το τέλος του 2025.

### **Ικανοποίηση επιβατών και ποιότητα υπηρεσιών**

Η εταιρεία μας 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 ανεξάρτητο Φορέα Πιστοποίησης, από το **2013** για τη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη με Intercity, και από το **2017 για το σύνολο του δικτύου**.

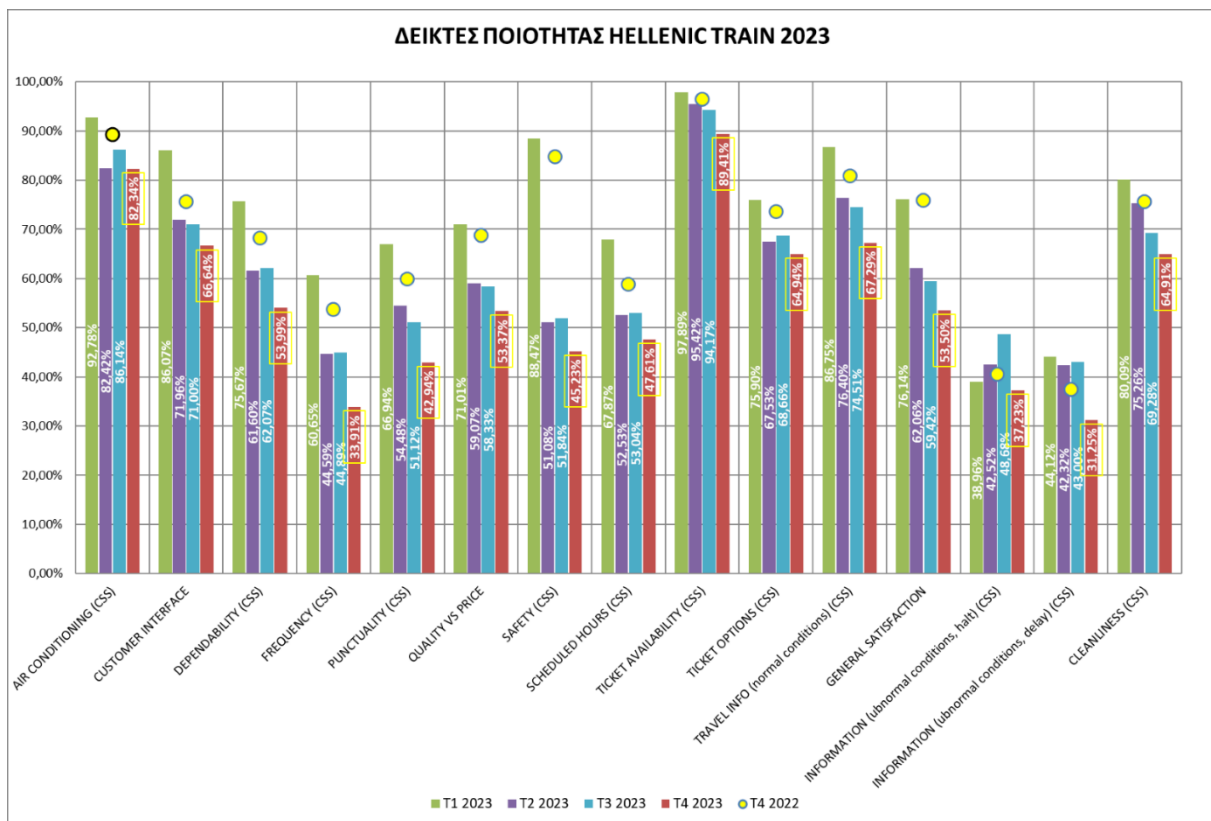
Σε αυτό το πλαίσιο, η HELLENIC TRAIN έχει οργανώσει και παρακολουθεί μια σειρά **Δεικτών Ποιότητας** ώστε να βελτιώνει διαρκώς τις υπηρεσίες της, βασισμένη σε **τριμηνιαίες έρευνες ικανοποίησης επιβατών (Customer Satisfaction Surveys - CSS)** και **τριμηνιαίες αξιολογήσεις με χρήση “μυστικών” επιβατών (Mystery Shopping Surveys - MSS)**, που γίνονται από ανεξάρτητη εξειδικευμένη εταιρεία ερευνών.

Το **τέταρτο τρίμηνο του 2023** οι επιβάτες της HELLENIC TRAIN, βαθμολογώντας το ταξίδι τους:

- δηλώνουν σε ποσοστό **53,50%** πως είναι **απόλυτα ή πολύ ικανοποιημένοι (general satisfaction)** (75,91% ήταν η μέτρηση για το αντίστοιχο τέταρτο τρίμηνο του 2022),
- αξιολογούν καλά **την καθαριότητα των τραιίνων (cleanliness)** σε ποσοστό **64,91%** (75,66% ήταν η μέτρηση για το αντίστοιχο τέταρτο τρίμηνο του 2022),
- αξιολογούν καλά **την ταξιδιωτική πληροφόρηση (travel information normal conditions)** που λαμβάνουν από την HELLENIC TRAIN σε ποσοστό **67,29%** (80,86% ήταν η μέτρηση για το αντίστοιχο τέταρτο τρίμηνο του 2022),
- εντοπίζουν αδυναμίες **στη συνέπεια των δρομολογίων (punctuality)** όπου δηλώνει ικανοποιημένο ποσοστό **42,94%** (59,87% ήταν η μέτρηση για το αντίστοιχο τέταρτο τρίμηνο του 2022), και
- στην **ασφάλεια (safety & security)** που αντιλαμβάνονται στο ταξίδι τους σε ποσοστό **45,23%** (84,72% ήταν η μέτρηση για το αντίστοιχο τέταρτο τρίμηνο του 2022).

Όλοι οι προαναφερθέντες δείκτες κατέγραψαν δραστική μείωση λόγω των γεγονότων των Τεμπών και, σε μικρότερο βαθμό, της κακοκαιρίας Daniel. Όπως συνοψίζεται στο παρακάτω διάγραμμα, οι ερωτηθέντες επιβάτες εξέφρασαν γενικά αυξημένη ικανοποίηση το πρώτο δίμηνο του 2023 σε σχέση με το τελευταίο τρίμηνο του 2022, ιδιαίτερα όσον αφορά την αξιοπιστία, την ακρίβεια και την καθαριότητα των υπηρεσιών. Το δεύτερο τρίμηνο του 2023 (περίοδος μέτρησης Απρίλιος-Ιούνιος), η πλήρης επίδραση του ατυχήματος και οι συνέπειές του οδήγησαν στην πτώση του Δείκτη Ασφαλείας, όπως μετράται από την ικανοποίηση των επιβατών από ένα επίπεδο περίπου 88% σε λίγο πάνω από το 50%.

Η συνολική εικόνα των αποτελεσμάτων όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα:



Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο δράσης με ενέργειες και πρακτικές για την ανάκτηση της αξιοπιστίας της HELLENIC TRAIN προς το επιβατικό κοινό, σχέδιο που θα επιφέρει τη σταδιακή αποκατάσταση των Δεικτών Ποιότητας και τη μέγιστη δυνατή βελτίωση των υπηρεσιών, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου και χειρίζεται πολλά θέματα που σχετίζονται με διαδρομές, την αξιοπιστία των υποδομών και άλλα κριτήρια ποιότητας).

## Εμπορεύματα

Η δραστηριότητα μεταφοράς εμπορευμάτων επηρεάστηκε σοβαρά από τα γεγονότα του 2023. Ομοίως με την επιβατική δραστηριότητα, μετά από ένα πρώτο δίμηνο που έδειξε σημαντικά σημάδια εμπορικής επέκτασης, η μειωμένη ικανότητα εξυπηρέτησης της ζήτησης λόγω μη διαθεσιμότητας υποδομής και η επιθετική πολιτική τιμών που εφαρμόζουν οι

ανταγωνιστές οδήγησαν σε σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών της.

Μεταξύ Μαΐου και Αυγούστου 2023 υπήρξε αποκατάσταση της εμπορευματικής δραστηριότητας που οδήγησε σε ανάκαμψη της κυκλοφορίας και του τζίρου. Το κλείσιμο όμως των τμημάτων της γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης που επλήγησαν από την πλημμύρα του Daniel, σε συνδυασμό με τις απεργίες στις υποδομές της Βόρειας Μακεδονίας, και τους περιορισμούς στην κυκλοφορία που εφαρμόστηκαν στις γραμμές της Βόρειας Ελλάδας που οδηγούν στα βουλγαρικά σύνορα (Κουλάτα) οδήγησαν σε σχεδόν πλήρη παύση της εμπορικής δραστηριότητας της επιχείρησης. Η εμπορική δραστηριότητα άρχισε να μαλοποιείται ξανά μόλις τον Δεκέμβριο του 2023.

### 10. Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη

Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ της HELLENIC TRAIN A.E. και των εταιρειών του Ομίλου FS Italiane διενεργούνται με στόχο την εξασφάλιση αμοιβαίας οικονομικής ευκολίας, με γνώμονα τις συνήθειες συνθήκες της αγοράς, οι οποίες -όπου ενδείκνυται- προσδιορίζονται ακόμη και με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων.

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 συναλλαγές και τα υπόλοιπα μεταξύ της Εταιρείας και των συνδεδεμένων μερών αναλύονται στους κατωτέρω πίνακες:

Επωνυμία	31/12/2022					2022	
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	(49.205)	57.556.386	-	545.339	-
FS TECHNOLOGY SPA	-	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	-
<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>

Επωνυμία	31/12/2023					2023	
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	(27.413)	125.528.793	-	3.742.730	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	51.324.201	-	-	-	1.629.525	469.595
FS TECHNOLOGY SPA	-	1.227.116	-	611.392	-	531.120	-
RFI	-	5.087	-	-	-	14.454	-
<b>Σύνολο</b>	-	<b>52.528.990</b>	<b>125.528.793</b>	<b>611.392</b>	<b>3.742.730</b>	<b>2.175.099</b>	<b>469.595</b>

Οι κυριότερες δαπάνες της χρήσης 2023 αφορούν το κόστος μετακύλισης προσωπικού από την Trenitalia ύψους €1,2 εκ. (αντίστοιχη ήταν και η χρέωση για το 2022 ΕΥΡΩ 1,2εκ.). Στις δαπάνες της Trenitalia επίσης εντάσσονται και αμοιβές για υπηρεσίες υποστήριξης συστημάτων και λογισμικών €0,25 εκ. (έναντι €0,17 εκ. το 2022) καθώς επίσης και δαπάνες συμβουλευτικών υπηρεσιών ποσού €0,15 εκ. Το 2022 οι αγορές παγίων από την Trenitalia αφορούν κυρίως τιμολόγια που σχετίζονται με την απόκτηση των ETR (€ 18,45 εκ.) καθώς επίσης και ανταλλακτικά των ETR (€ 0,82 εκ.). Όσον αφορά τα έσοδα από την Trenitalia αυτά αφορούν μετακύλιση φόρου μισθωτών υπηρεσιών από τα στελέχη της Trenitalia που απασχολούνται στην Ελλάδα. Τέλος, όσον αφορά τις δαπάνες προς την FS Technology τόσο για το 2023 αλλά και το 2022, αυτές συνδέονται αποκλειστικά με την δημιουργία της νέας εμπορικής πλατφόρμας που αναμένεται να παραδοθεί σε λειτουργία εντός του ά εξαμήνου του 2024.

### **11. Βασικές αρχές διοίκησης και εταιρική διακυβέρνηση**

Όπως αναφέρεται στον Πρόλογο της παρούσας έκθεσης, οι προοπτικές για το 2024 φαίνεται να έχουν επηρεαστεί σημαντικά από το δυστύχημα των Τεμπών και την κακοκαιρία Daniel. Σύμφωνα με τα σχέδια του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ, το σιδηροδρομικό δίκτυο αναμένεται να είναι πλήρως λειτουργικό το 2025 βάση των εργασιών αποκατάστασης και αναμένεται στην υποδομή να ενσωματωθούν έργα τηλεχειρισμού, όπως τα συστήματα ETCS. Παράλληλα με το σχέδιο εργασιών υποδομής που έχει αναλάβει ο Διαχειριστής Υποδομής, η Εταιρεία συνεχίζει τις επενδυτικές της δραστηριότητες στην ανανέωση του στόλου τροχαίου υλικού, την τεχνική αναβάθμιση της τεχνικής της βάσης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης και ασφάλειας του χώρου εργασίας.

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 ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για την βελτιστοποίηση της εμπειρία των επιβατών (έκδοση εισιτηρίων, πληροφόρηση επιβατών και διαχείριση μετά την πώληση) και των δρομολογίων, ενισχύοντας τη σιδηροδρομική εξυπηρέτηση στις περιφερειακές γραμμές της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας.

Όσον αφορά τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών σημειώνεται πως στις 17/5/23 εγκρίθηκε ο σχηματισμός της Ένωσης Εταιριών «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 και αναμένεται σημαντική επέκταση των δραστηριοτήτων της Εταιρείας καθώς, όταν οριστικοποιηθεί, θα αφορά παραχώρηση για 30 έτη για την ανάπτυξη και διαχείριση 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 εξυπηρέτησης μεταφορών πολλαπλών πελατών εντός των συνόρων, ανοίγοντας μια νέα γραμμή προϊόντων, επιπροσθέτως της καθιερωμένης υπηρεσίας διεθνών μεταφορών, που θα συνδέει τα ελληνικά λιμάνια με προορισμούς της Κεντρικής Ευρώπης, συμβάλλοντας σημαντικά στην ανθεκτικότητα και ανάπτυξη της ελληνικής εφοδιαστικής βιομηχανίας.

Τα παραπάνω σχέδια αναμένεται να υλοποιηθούν με τη συνεχή υποστήριξη της εταιρίας από τον μέτοχο και τον όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane Group τόσο σε διάθεση τεχνογνωσίας στην Εταιρεία μας, όσο και σε οικονομική στήριξη.

## **12. Γεγονότα μετά την ημερομηνία των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων**

Σε σχέση με τις δικαστικές διαδικασίες που εκκρεμούν ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, ασκήθηκε ποινική δίωξη σε βάρος στελεχών / διευθυντών της εταιρείας και αναμένεται να απολογηθούν για το πλημμέλημα που φέρεται να διέπραξαν λόγω της μη άμεσης ενεργοποίησης του συστήματος επικοινωνίας GSMR, αν και το σχετικό σύστημα δεν είχε τεθεί για πραγματικούς και νομικούς λόγους σε λειτουργία, καθώς δεν είχε λάβει τις απαραίτητες εγκρίσεις από την αρμόδια αρχή (ΡΑΣ) και δεν είχε εκδοθεί η σχετική εγκύκλιος από τον διαχειριστή δικτύου (ΟΣΕ).

Καθώς το 2024 η Εταιρεία συνεχίζει να έχει σημαντικές ταμειακές εκροές από τη λειτουργική δραστηριότητα εξαιτίας τόσο της συνέχισης λειτουργίας με ζημιά λόγω της μειωμένης εμπορικής δραστηριότητας όσο και των αυξανόμενων συνολικών απαιτήσεων από την παροχή των υπηρεσιών ΥΔΥ, το ΔΣ της Εταιρείας έχει εγκρίνει την τροποποίηση σύμβασης ενδοομιλικού δανεισμού έτσι ώστε να αυξηθεί το πιστωτικό όριο κατά 25 εκ. ευρώ. Από το εγκεκριμένο αυτό πιστωτικό όριο, μέχρι την ημερομηνία έγκρισης αυτών των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, έχουν ήδη εκταμιευθεί 5 εκ. ευρώ.

Αθήνα, 14/03/2024

Maurizio CAPOTORTO

Dario LO BOSCO

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ

ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELLENIC TRAIN A.E.

ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELLENIC TRAIN A.E.



## ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ

Προς τους Μετόχους της εταιρείας Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία

### Έκθεση ελέγχου επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων

#### Γνώμη με επιφύλαξη

Έχουμε ελέγξει τις συνημμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (η «Εταιρεία»), οι οποίες αποτελούνται από την κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2023, τις καταστάσεις αποτελεσμάτων, συνολικών εισοδημάτων, μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και ταμειακών ροών της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και τις σημειώσεις επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων που περιλαμβάνουν ουσιώδεις πληροφορίες λογιστικής πολιτικής.

Κατά τη γνώμη μας, εκτός από τις πιθανές επιπτώσεις των θεμάτων που περιγράφονται στο Τμήμα της Έκθεσής μας "Βάση για Γνώμη με Επιφύλαξη", οι συνημμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, τη χρηματοοικονομική θέση της Εταιρείας κατά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023, τη χρηματοοικονομική της επίδοση και τις ταμειακές της ροές, για τη χρήση που έληξε την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ), όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και συνάδουν με τις κανονιστικές απαιτήσεις του Ν. 4548/2018.

#### Βάση για γνώμη με επιφύλαξη

Από τον έλεγχό μας προέκυψε ότι:

- 1) Η Εταιρεία έχει πραγματοποιήσει έλεγχο απομείωσης των παγίων της, τα οποία περιλαμβάνουν τα ενσώματα πάγια, τα δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία, προκειμένου να διαπιστώσει εάν η λογιστική τους αξία υπολείπεται της ανακτήσιμης αξίας τους, χωρίς όμως να προκύψει κάποια απομείωση. Ωστόσο, από την ελεγκτική μας εργασία, προέκυψαν διαφορές σχετικά με τις εκτιμήσεις και τις παραδοχές που χρησιμοποίησε η Εταιρεία κατά τον έλεγχο που διενήργησε, με αποτέλεσμα σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας να προκύπτει απομείωση ύψους €19,2 εκατομμυρίων περίπου. Συνεπώς, η λογιστική αξία των παγίων εμφανίζεται αυξημένη και οι ζημιές χρήσης και η αρνητική αξία των ιδίων κεφαλαίων εμφανίζονται μειωμένα κατά το ποσό αυτό.
- 2) Στο κονδύλι των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων «Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις» περιλαμβάνονται αμφισβητούμενες απαιτήσεις ποσού €21,3 εκατομμυρίων περίπου από επιχείρηση κοινής ωφέλειας αναφορικά με υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού για τα έτη 2017-2021 για τις οποίες έχει διενεργηθεί πρόβλεψη απομείωσης ύψους €3,3 εκατομμύρια περίπου. Από την ελεγκτική μας εργασία, δεν έχουμε λάβει επαρκή και κατάλληλα ελεγκτικά τεκμήρια σχετικά με τη εισπραξιμότητα των απαιτήσεων αυτών. Ως εκ τούτου, διατηρούμε επιφύλαξη ως προς την επάρκεια της διενεργηθείσας πρόβλεψης απομείωσης των απαιτήσεων αυτών.

- 3) Στην σημείωση 38 των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων παρουσιάζονται οι καταστάσεις Χρηματοοικονομικής Θέσης και Συνολικού Εισοδήματος λογιστικά διαχωρισμένες ανά επιχειρηματική δραστηριότητα, κατ' εφαρμογή 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 και των αποφάσεων υπ' αριθ. 9/2022 και υπ' αριθ. 959/31.05.2021 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Από την ελεγκτική μας εργασία δεν κατέστη εφικτό να συγκεντρώσουμε επαρκή και κατάλληλα ελεγκτικά τεκμήρια σχετικά με τον λογιστικό διαχωρισμό ανά επιχειρηματική δραστηριότητα της Κατάστασης Χρηματοοικονομικής Θέσης και ως εκ τούτου, διατηρούμε επιφύλαξη ως προς την ορθότητα της παρουσίασης αυτής.

Διενεργήσαμε τον έλεγχο μας σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ΔΠΕ), που έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία. Οι ευθύνες μας, σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά περιγράφονται περαιτέρω στο τμήμα της έκθεσής μας «Ευθύνες ελεγκτή για τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων». Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας με επιφύλαξη.

#### **Ανεξαρτησία του Ελεγκτή**

Καθ' όλη τη διάρκεια του διορισμού μας έχουμε παραμείνει ανεξάρτητοι από την Εταιρεία, σύμφωνα με τον Κώδικα Δεοντολογίας για Επαγγελματίες Ελεγκτές του Συμβουλίου Διεθνών Προτύπων Δεοντολογίας Ελεγκτών (Κώδικας ΣΔΠΔΕ) που έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, καθώς και τις απαιτήσεις δεοντολογίας του Ν. 4449/2017, που σχετίζονται με τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών/οικονομικών καταστάσεων στην Ελλάδα. Έχουμε εκπληρώσει τις δεοντολογικές μας υποχρεώσεις σύμφωνα με το Ν. 4449/2017 και τις απαιτήσεις του Κώδικα ΣΔΠΔΕ.

#### **Έμφαση Θέματος**

1. Επιστούμε την προσοχή σας στις σημειώσεις 2 και 33 των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων όπου περιγράφεται το γεγονός της σύγκρουσης δύο (2) αμαξοστοιχιών της Εταιρείας στην περιοχή των Τεμπών στις 28 Φεβρουαρίου 2023 προκαλώντας το θάνατο πενήντα επτά (57) ατόμων και τον τραυματισμό εκατόν ογδόντα ενός (181) ατόμων και για την οποία βρίσκεται σε εξέλιξη έρευνα από τις αρμόδιες αρχές. Η Εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, ότι ενδεχόμενες υποχρεώσεις που μπορεί να προκύψουν από το εν λόγω γεγονός, θα καλυφθούν από τα ασφαλιστήρια συμβόλαιά της (τόσο σε επίπεδο Εταιρείας, όσο και σε επίπεδο ασφαλιστικών καλύψεων του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane), δεν έχει προβεί στο σχηματισμό σχετικών προβλέψεων κατά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023.
2. Επιστούμε την προσοχή σας στις σημειώσεις 20 και 33 των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων όπου περιγράφεται η βάση υπολογισμού για αμφισβητούμενα έξοδα πρόσβασης και χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα έτη 2020 έως 2023 συνολικού ποσού €49,1 εκατομμυρίων περίπου. Η Εταιρεία έχει καταθέσει προσφυγή στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) έναντι των εκδοθέντων Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2020 έως 2023 και βασιζόμενη σε νομική γνωμάτευση πως οι εν λόγω Δηλώσεις θα αποσυρθούν ή θα τροποποιηθούν, έχει επιμετρήσει τα έξοδα πρόσβασης και χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα έτη 2020 έως 2023 με βάση τη Δήλωση Δικτύου του 2019, προσαρμοσμένα για τις απαιτούμενες αυξήσεις και όχι σύμφωνα με τις χρεώσεις από τον διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής σύμφωνα με τις σχετικές Δηλώσεις Δικτύου.

Στη γνώμη μας δεν διατυπώνεται επιφύλαξη σε σχέση με τα ανωτέρω Θέματα Έμφασης.

## **Άλλες Πληροφορίες**

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπεύθυνα για τις Άλλες Πληροφορίες. Οι Άλλες Πληροφορίες, είναι η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου (αλλά δεν περιλαμβάνουν τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις και την έκθεση ελέγχου επί αυτών), που λάβαμε πριν από την ημερομηνία της παρούσας έκθεσης ελεγκτή.

Η γνώμη μας επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων δεν καλύπτει τις Άλλες Πληροφορίες και, εκτός των όσων ρητά αναφέρουμε στην παρούσα παράγραφο της Έκθεσής μας δεν εκφράζουμε γνώμη ελέγχου ή άλλης διασφάλισης επί αυτών.

Σε σχέση με τον έλεγχό μας επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, η ευθύνη μας είναι να αναγνώσουμε τις Άλλες Πληροφορίες και με τον τρόπο αυτό να εξετάσουμε εάν οι Άλλες Πληροφορίες είναι ουσιωδώς ασυνεπείς με τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις ή τη γνώση που αποκτήσαμε κατά τον έλεγχο ή αλλιώς φαίνεται να είναι ουσιωδώς εσφαλμένες.

Εξετάσαμε εάν η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου περιλαμβάνει τις γνωστοποιήσεις οι οποίες απαιτούνται από το Ν. 4548/2018.

Με βάση τις εργασίες που εκτελέσαμε κατά τον έλεγχό μας, κατά τη γνώμη μας:

- Τα πληροφοριακά στοιχεία που περιλαμβάνονται στην Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου της χρήσης που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023 αντιστοιχούν στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις
- Η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου έχει καταρτισθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις του άρθρου 150 του Ν. 4548/2018.

Επιπλέον με βάση τη γνώση και κατανόηση που αποκτήσαμε κατά το έλεγχό μας, για την Εταιρεία και το περιβάλλον της, είμαστε υποχρεωμένοι να αναφέρουμε εάν έχουμε εντοπίσει ουσιώδεις ανακρίβειες στην Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού της Συμβουλίου.

Όπως περιγράφεται στην πρώτη παράγραφο του τμήματος «Βάση για γνώμη με επιφύλαξη» ανωτέρω, η Εταιρεία δεν έχει αναγνωρίσει απομείωση ύψους €19,2 εκατομμυρίων περίπου επί της λογιστικής αξίας των παγίων της. Γι' αυτό το λόγο έχουμε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ουσιωδώς εσφαλμένη ως προς το ποσό των σχετικών κονδυλίων που αναφέρονται ανωτέρω στην εν λόγω παράγραφο του τμήματος «Βάση για γνώμη με επιφύλαξη».

Επιπρόσθετα, όπως περιγράφεται στη δεύτερη παράγραφο του τμήματος «Βάση για γνώμη με επιφύλαξη» ανωτέρω δεν κατέστη εφικτό να συγκεντρώσουμε επαρκή και κατάλληλα ελεγκτικά τεκμήρια σχετικά με την επάρκεια της πρόβλεψης απομείωσης απαιτήσεων της Εταιρείας από επιχείρηση κοινής ωφέλειας ποσού €18εκατομμυρίων περίπου. Ως εκ τούτου, δεν είμαστε σε θέση να συμπεράνουμε εάν η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ή όχι ουσιωδώς εσφαλμένη αναφορικά με το θέμα αυτό.

Όπως περιγράφεται στην τρίτη παράγραφο του τμήματος «Βάση για γνώμη με επιφύλαξη» ανωτέρω δεν κατέστη εφικτό να συγκεντρώσουμε επαρκή και κατάλληλα ελεγκτικά τεκμήρια σχετικά με το λογιστικό διαχωρισμό ανά επιχειρηματική δραστηριότητα της Κατάστασης χρηματοοικονομικής Θέσης που περιλαμβάνεται στη σημείωση 38 των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων. Ως εκ τούτου, δεν είμαστε σε θέση να συμπεράνουμε εάν η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ή όχι ουσιωδώς εσφαλμένη αναφορικά με το θέμα αυτό.

## **Ευθύνες του Διοικητικού Συμβουλίου και των υπευθύνων για τη διακυβέρνηση επί των χρηματοοικονομικών/οικονομικών καταστάσεων**

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τις απαιτήσεις του Ν. 4548/2018, 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 τις δραστηριότητές της, γνωστοποιώντας όπου συντρέχει τέτοια περίπτωση, τα θέματα που σχετίζονται με τη συνεχιζόμενη δραστηριότητα και τη χρήση της λογιστικής βάσης της συνεχιζόμενης δραστηριότητας, εκτός και εάν το Διοικητικό Συμβούλιο είτε προτίθεται να ρευστοποιήσει την Εταιρεία ή να διακόψει τις δραστηριότητές της ή δεν έχει άλλη ρεαλιστική εναλλακτική επιλογή από το να προχωρήσει σ' αυτές τις ενέργειες.

Οι υπεύθυνοι για τη διακυβέρνηση έχουν την ευθύνη εποπτείας της διαδικασίας χρηματοοικονομικής αναφοράς της Εταιρείας.

## **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, που έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, θα εντοπίζει πάντα ένα ουσιώδες σφάλμα, όταν αυτό υπάρχει. Σφάλματα δύνανται 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.

Ως καθήκον του ελέγχου, σύμφωνα με τα ΔΠΕ που 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 την 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 την διατύπωση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου της Εταιρείας.

- Αξιολογούμε την καταλληλότητα των λογιστικών πολιτικών 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 εάν 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. Εάν συμπεράνουμε ότι υφίσταται ουσιώδης αβεβαιότητα, είμαστε υποχρεωμένοι στην έκθεση ελεγκτή να επιστήσουμε την προσοχή στις σχετικές γνωστοποιήσεις των χρηματοοικονομικών καταστάσεων ή εάν 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 στους υπεύθυνους για τη διακυβέρνηση, 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**

##### **α) Έκθεση Διαχείρισης Διοικητικού Συμβουλίου**

Οι εργασίες που εκτελέσαμε σχετικά με την Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου αναφέρονται ανωτέρω, στην παράγραφο «Άλλες Πληροφορίες».

##### **β) Εφαρμογή του άρθρου 119 του Ν. 4548/2018**

Στη Σημείωση 2 των συνημμένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας κατά την 31η Δεκεμβρίου 2023 έχει καταστεί αρνητικό και ως εκ τούτου συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ. 4 του άρθρου 119 του Ν. 4548/2018 βάσει του οποίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συγκαλέσει τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων με θέμα τη λήψη των κατάλληλων μέτρων.



**Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της 31 Δεκεμβρίου 2023**  
**σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς,**  
**όπως έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση**

**Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης**

		<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	
	<b>Σημ.</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<b>Μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού</b>			
Ενσώματα πάγια	<b>5</b>	112.126.269	103.670.676
Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	<b>6</b>	91.588.300	104.779.791
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	<b>7</b>	3.531.279	3.103.610
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	<b>8</b>	-	5.356.550
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	<b>9</b>	2.015.041	904.643
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού</b>		<b>209.260.888</b>	<b>217.815.269</b>
<b>Κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού</b>			
Αποθέματα	<b>12</b>	3.529.513	3.390.388
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	<b>11</b>	67.679.838	40.186.388
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	<b>13</b>	114.615.905	87.881.574
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	<b>10</b>	10.400.245	23.016.455
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>		<b>196.225.501</b>	<b>154.474.805</b>
<b>Σύνολο ενεργητικού</b>		<b>405.486.389</b>	<b>372.290.074</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>			
Μετοχικό κεφάλαιο	<b>14</b>	34.406.509	34.406.509
Αποθεματικά κεφάλαια	<b>14</b>	(757.324)	(690.049)
Αποτελέσματα εις νέο	<b>14</b>	(13.143.955)	(12.260.527)
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	<b>14</b>	(65.069.775)	(883.428)
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>		<b>(44.564.545)</b>	<b>20.572.504</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>			
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	<b>15</b>	24.700.000	28.500.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	<b>16</b>	3.542.847	3.883.813
Προβλέψεις για κινδύνους	<b>17</b>	7.666.197	6.443.821
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	<b>18</b>	82.066.765	93.814.796
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	<b>19</b>	70.000	70.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>		<b>118.045.810</b>	<b>132.712.431</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>			
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	<b>15</b>	100.828.793	29.056.386
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	<b>20</b>	143.380.427	113.367.239
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	<b>18</b>	77.610.214	56.114.772
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	<b>19</b>	10.185.690	20.466.742
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>		<b>332.005.124</b>	<b>219.005.139</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>		<b>450.050.934</b>	<b>351.717.570</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>		<b>405.486.389</b>	<b>372.290.074</b>

Οι σημειώσεις στις σελίδες 35 έως 102 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

**Κατάσταση Αποτελεσμάτων**

*Ποσά σε Ευρώ*

	Σημ.	1.1.2023 έως 31.12.2023	1.1.2022 έως 31.12.2022
Κύκλος εργασιών	22	46.666.048	82.103.990
Έσοδα από ΥΔΥ (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)	22	48.416.696	65.027.965
Λοιπά έσοδα	23	1.940.419	6.765.457
<b>Σύνολο εσόδων</b>		<b>97.023.163</b>	<b>153.897.412</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	21	(48.613.767)	(47.756.114)
Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα	24	(17.629.255)	(28.082.358)
Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων	25	(41.220.017)	(42.134.848)
Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	26	(6.792.066)	(2.675.443)
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	27	(7.274.377)	(5.462.465)
Προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες	28	(4.820.908)	(1.158.245)
Λοιπές Προβλέψεις	28	(2.603.709)	(1.521.409)
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων</b>		<b>(128.954.099)</b>	<b>(128.790.882)</b>
Αποσβέσεις	29	(19.815.223)	(22.994.285)
<b>Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης</b>		<b>(51.746.159)</b>	<b>2.112.246</b>
Χρηματοοικονομικά έσοδα	30	1.979	718
Χρηματοοικονομικά έξοδα	31	(7.950.070)	(4.194.531)
<b>Χρηματοοικονομικά έσοδα/(έξοδα)</b>		<b>(7.948.091)</b>	<b>(4.193.813)</b>
<b>(Ζημίες)/Κέρδη προ φόρων</b>		<b>(59.694.250)</b>	<b>(2.081.567)</b>
Φόροι εισοδήματος	32	(5.375.525)	1.198.139
<b>(Ζημίες)/Κέρδη χρήσης μετά από φόρους</b>		<b>(65.069.775)</b>	<b>(883.428)</b>

*Οι σημειώσεις στις σελίδες 35 έως 102 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.*

## Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

Ποσά σε Ευρώ

		<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
<b>Κέρδη/(ζημίες) χρήσης μετά από φόρους</b>	<b>Σημ.</b>	<b>(65.069.775)</b>	<b>(883.428)</b>
<u>Στοιχεία τα οποία δεν θα μεταφερθούν μεταγενέστερα στα αποτελέσματα:</u>			
Αναλογιστικά Κέρδη/ (Ζημίες) καθορισμένων παροχών			
προσωπικού	<b>16</b>	(86.249)	208.253
Αναβαλλόμενος Φόρος επί λοιπού Συνολικού Εισοδήματος	<b>8</b>	18.975	(45.816)
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα (ζημίες)</b>		<b>(65.137.050)</b>	<b>(720.991)</b>

Οι σημειώσεις στις σελίδες 35 έως 102 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 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>
Ζημιές χρήσης	-	-	-	-	-	-	(883.428)	<b>(883.428)</b>
Λοιπά συνολικά εισοδήματα στην Καθαρή Θέση	-	162.437	-	-	162.437	-	-	<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>20.572.505</b>
<b>Υπόλοιπο την 1η Ιανουαρίου 2023</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>(13.143.954)</b>	-	<b>20.572.505</b>
Ζημιές χρήσης	-	-	-	-	-	-	(65.069.775)	<b>(65.069.775)</b>
Λοιπά συνολικά εισοδήματα στην Καθαρή Θέση	-	(67.275)	-	-	(67.275)	-	-	<b>(67.275)</b>
<b>Υπόλοιπο την 31 Δεκεμβρίου 2023</b>	<b>34.406.509</b>	<b>(3.556.326)</b>	<b>2.785.908</b>	<b>13.094</b>	<b>(757.324)</b>	<b>(13.143.954)</b>	<b>(65.069.775)</b>	<b>(44.564.544)</b>

*Οι σημειώσεις στις σελίδες 35 έως 102 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.*

## Κατάσταση Ταμειακών Ροών

Ποσά σε €	Σημ.	1.1.2023 έως 31.12.2023	1.1.2022 έως 31.12.2022
<b>Κέρδη / (Ζημιές) περιόδου</b>		<b>(59.694.250)</b>	<b>(2.081.567)</b>
Πλέον / (Μείον) Προσαρμογές για:			
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	5	4.434.997	7.277.806
Αποσβέσεις δικαιωμάτων χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	6	15.163.307	15.450.899
Αποσβέσεις αύλων παγίων	7	216.919	265.581
Προβλέψεις	28	7.424.617	2.679.654
Παροχές προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	16	518.518	560.043
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	30,31	7.948.091	4.193.813
<b>Σύνολο</b>		<b>(23.987.801)</b>	<b>28.346.229</b>
<b>Μεταβολές Κεφαλαίου κίνησης</b>			
(Αύξηση) / μείωση αποθεμάτων		(181.309)	1.541.928
(Αύξηση) / μείωση βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων		(66.674.530)	(71.840.685)
Αύξηση/ (μείωση) υποχρεώσεων		26.965.160	45.936.401
<b>Σύνολο μεταβολών κεφαλαίου κίνησης</b>		<b>(39.890.679)</b>	<b>(24.362.356)</b>
<b>Ταμειακές ροές από Λειτουργικές δραστηριότητες</b>		<b>(63.878.480)</b>	<b>3.983.873</b>
Καταβληθέντες Τόκοι		(1.970.323)	(536.726)
Εισπράξεις/(Καταβολές) φόρου εισοδήματος		6.515.443	-
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες</b>		<b>(59.333.360)</b>	<b>3.447.147</b>
<b>Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες</b>			
Αγορές Παγίων		(14.484.829)	(15.263.116)
Τόκοι Εισπραχθέντες		1.979	718
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες</b>		<b>(14.482.850)</b>	<b>(15.262.398)</b>
<b>Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>			
Δάνεια αναληφθέντα από συνδεδεμένα μέρη	15	70.000.000	25.000.000
Αποπληρωμή δανεισμού προς συνδεδεμένα μέρη	15	(3.800.000)	(3.800.000)
Αποπληρωμή υποχρεώσεων μίσθωσης		(5.000.000)	(4.215.587)
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>		<b>61.200.000</b>	<b>16.984.413</b>
<b>Καθαρή μεταβολή στα ταμειακά διαθέσιμα &amp; ισοδύναμα της περιόδου</b>		<b>(12.616.210)</b>	<b>5.169.162</b>
Ταμειακά διαθέσιμα & ισοδύναμα έναρξης χρήσης		23.016.455	17.847.293
<b>Ταμειακά διαθέσιμα &amp; ισοδύναμα λήξης περιόδου</b>		<b>10.400.245</b>	<b>23.016.455</b>

Οι επισυναπτόμενες σημειώσεις στις σελίδες 35 έως 102 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 A.E.») 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. 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 A.E.».

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 A.E.(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 A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) που κατείχε, στην θυγατρική της εταιρεία TRENITALIA S.p.A. Έκτοτε, μοναδικός μέτοχος της HELLENIC TRAIN A.E. είναι η Trenitalia S.p.A.

<b>Αριθμός ΓΕ.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</b>	Lo Bosco Dario (Πρόεδρος Δ.Σ.)
<b>Με απόφαση συγκρότησης του Διοικητικού Συμβουλίου σε σώμα στις 19.09.2022</b>	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 μεταξύ 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.
- Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού.

## 2. Πλαίσιο κατάρτισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων και Συνέχιση Επιχειρηματικής Δραστηριότητας (going concern)

Οι παρούσες οικονομικές καταστάσεις για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2023, 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 31.12.2023. Συγκεκριμένα, τα ΔΠΧΑ έχουν εφαρμοστεί με συνέπεια σε όλες τις περιόδους που περιέχονται στο παρόν έγγραφο.

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

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

Η δημοσίευση αυτών των χρηματοοικονομικών καταστάσεων εγκρίθηκε από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου στις 14/03/2024. Οι ίδιες χρηματοοικονομικές 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 χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας παρουσιάζουν την χρηματοοικονομική θέση, την κατάσταση αποτελεσμάτων, την κατάσταση συνολικού εισοδήματος, την κατάσταση μεταβολών καθαρής θέσης και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας με βάση την αρχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας. Οι παράγοντες που έλαβε υπόψη της η διοίκηση για την κατάρτιση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας με βάση την αρχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους.

### **Συνεχιζόμενη Δραστηριότητα**

Η δραστηριότητα της Εταιρείας κατά τη χρήση 2023 επηρεάστηκε αρνητικά από τις επιπτώσεις (1) του τραγικού σιδηροδρομικού ατυχήματος στα Τέμπη, όταν την νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου, επιβατική αμαξοστοιχία Intercity συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορευματική αμαξοστοιχία, με τραγικό απολογισμό το θάνατο 57 ατόμων, μεταξύ των οποίων 9 υπάλληλοι της Εταιρείας, ενώ προέκυψαν και 181 τραυματίες, σε ένα από τα σοβαρότερα σιδηροδρομικά ατυχήματα των τελευταίων δεκαετιών στην Ευρώπη και (2) των καταστροφικών πλημμυρών στην περιοχή της Θεσσαλίας όταν μεταξύ 5 και 7 Σεπτεμβρίου το μετεωρολογικό φαινόμενο Daniel κατέγραψε την μεγαλύτερη βροχόπτωση στην ιστορία της χώρας καταστρέφοντας 180 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου, περιλαμβανομένου τμήματος της γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Κατά την ημερομηνία έγκρισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων για τη χρήση 2023, οι έρευνες από τις αρμόδιες αρχές βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη και τυχόν πρόσθετες κυρώσεις, που μπορεί να έχουν οικονομικές επιπτώσεις δεν έχουν εισέτι δημοσιευθεί. Η Διοίκηση δεν είναι σε θέση να προβλέψει με ακρίβεια τις πιθανές εξελίξεις, ωστόσο, με βάση την αξιολόγησή των ασφαλιστικών καλύψεων που βρίσκονται σε ισχύ (τόσο σε επίπεδο εταιρείας όσο και σε επίπεδο ασφαλιστικών καλύψεων του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την Hellenic Train), έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν απαιτούνται πρόσθετες προβλέψεις για το θέμα αυτό κατά την 31η Δεκεμβρίου 2023.

Σαν αποτέλεσμα των ανωτέρω γεγονότων, η Εταιρεία εμφάνισε ζημιές προ φόρων ύψους €59,7 εκ. για τη χρήση 2023 έναντι ζημιών €2,1 εκ. για τη χρήση 2022, ενώ στις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Εταιρεία εμφάνισε αρνητικό κεφάλαιο κίνησης ύψους € 135.779.623. Η επιδείνωση του κεφαλαίου κίνησης οφείλεται κυρίως στις προαναφερόμενες επιπτώσεις (α) από τα δυο σημαντικά και έκτακτα γεγονότα, ήτοι του δυστυχήματος στα Τέμπη και του μετεωρολογικού φαινομένου Daniel, (β) τη σημαντική αύξηση των απαιτήσεων ΥΔΥ και (γ) στην αύξηση του βραχυπρόθεσμου δανεισμού από συνδεδεμένα μέρη. Επίσης, για τη χρήση 2023 η Εταιρεία είχε καθαρές ταμειακές εκροές από λειτουργικές δραστηριότητες € 59.333.360 (Για τη χρήση 2022 είχε καθαρές λειτουργικές εισροές από λειτουργικές δραστηριότητες €3.447.147).

Επιπλέον, λόγω των ζημιών που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2023, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας είναι αρνητικό και ως εκ τούτου συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 4 του άρθρου 119 του Ν. 4548/2018. Η Διοίκηση της Εταιρείας θα συγκαλέσει τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων εντός έξι μηνών από την ημερομηνία αναφοράς ώστε να ληφθούν κατάλληλα μέτρα (μεταξύ άλλων και της αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου) για την απαιτούμενη ανακεφαλαιοποίηση της Εταιρείας. Σημειώνεται ότι η Εταιρεία είναι αντισυμβαλλόμενη με το Ελληνικό Δημόσιο για την παροχή του επιβατικού μεταφορικού έργου για το διάστημα 2022-2031 (με δυνατότητα παράτασης έως και το 2036), μέσω της Σύμβασης ΥΔΥ, η οποία συμπεριλαμβάνει και μηχανισμούς προστασίας του Παρόχου από έκτακτες ζημιές.

Παράλληλα, η μοναδική μέτοχος, η Trenitalia S.p.A., χορήγησε στην Εταιρεία έγγραφη διαβεβαίωση επιβεβαιώνοντας την δέσμευσή της να παρέχει συνεχή οικονομική υποστήριξη και να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου η Εταιρεία να διασφαλίσει την συνέχιση της επιχειρηματικής της δραστηριότητας για τουλάχιστον 12 μήνες από την έγκριση αυτών των χρηματοοικονομικών καταστάσεων από τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων.

Με βάση τα ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειες των έκτακτων δυσμενών γεγονότων που συνέβησαν εντός του 2023 (τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, ακραία φυσικά φαινόμενα) στην ομαλή λειτουργία της Εταιρείας, η Διοίκηση εκτιμά ότι δεν υπάρχει ουσιώδης αβεβαιότητα σχετικά με τη συνέχιση της δραστηριότητας της Εταιρείας και έτσι έχει εφαρμόσει την αρχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας στη σύνταξη των χρηματοοικονομικών της καταστάσεων για τη χρήση που έληξε στις 31.12.2023.

### 3. Ουσιώδεις λογιστικές αρχές που εφαρμόστηκαν

Τα λογιστικά πρότυπα, οι ουσιώδεις λογιστικές αρχές και οι σημαντικές λογιστικές εκτιμήσεις και κρίσεις της Διοίκησης που χρησιμοποιήθηκαν για την σύνταξη των χρηματοοικονομικών καταστάσεων παρουσιάζονται κατωτέρω.

#### Ενσώματα πάγια

Τα ενσώματα πάγια αναγνωρίζονται στο κόστος κτήσης ή στο κόστος παραγωγής, 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. Μεταγενέστερες δαπάνες προστίθενται στη λογιστική αξία των ενσωμάτων παγίων ή καταχωρούνται ως ξεχωριστό πάγιο μόνον εάν αναμένεται να επιφέρουν μελλοντικά οικονομικά οφέλη στην Εταιρεία και το κόστος τους μπορεί να επιμετρηθεί αξιόπιστα. Η λογιστική αξία του μέρους του παγίου που αντικαθίσταται παύει να αναγνωρίζεται.

Κόστη που πραγματοποιούνται για συνήθεις συντηρήσεις και επισκευές αναγνωρίζονται άμεσα στην κατάσταση αποτελεσμάτων ως έξοδο.

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 συντελεστές απόσβεσης και η ωφέλιμη διάρκεια ζωής (με εξαίρεση τα ETR-470) έχουν ως εξής:

Κατηγορία	Συντελεστής απόσβεσης
Κτήρια	Από 5 μέχρι 20 έτη
Μηχανολογικός εξοπλισμός	Από 5 μέχρι 10 έτη
Μεταφορικά μέσα	Από 5 μέχρι 10 έτη
Λοιπός εξοπλισμός	Από 4 μέχρι 6 έτη

Όσον αφορά τα Τρένα ETR470, η διοίκηση προχώρησε σε μεταβολή λογιστικής εκτίμησης κατά τη χρήση 2023. Μετά την αλλαγή λόγω της μεταβολής λογιστικής εκτίμησης, αυτά αποσβένονται με την μέθοδο των "συνολικά διανυθέντων τρενοχιλιομέτρων" με την οποία η ωφέλιμη ζωή εκφράζεται σε όρους εκτιμώμενου συνολικού αριθμού τρενοχιλιομέτρων (ήτοι 3.600.000 χλμ) και η απόσβεση υπολογίζονται αναλόγως των πραγματικά διανυθέντων τρενοχιλιομέτρων. Σημειώνεται πως μέχρι το 2022 τα Τρένα ETR 470 αποσβένονταν με την σταθερή μέθοδο σε 15 έτη.

Όσον αφορά τα ανταλλακτικά τροχαίου υλικού, αυτά αποσβένονται με βάση τον συντελεστή απόσβεσης του τροχαίου υλικού στο οποίο έχουν τοποθετηθεί. Τα ανταλλακτικά που έχουν τοποθετηθεί στο μισθωμένο τροχαίο υλικό αποσβένονται με βάση τα υπολειπόμενα έτη μίσθωσης του τροχαίου υλικού, αντίστοιχα με την απόσβεση του δικαιώματος χρήσης που σχηματίζεται από την μίσθωση του τροχαίου υλικού. Αντιστοίχως, τα ανταλλακτικά που τοποθετούνται στο ιδιόκτητο τροχαίο υλικό, αποσβένονται με σταθερό συντελεστή.

### **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 μίσθωση. Ειδικότερα μία σύμβαση χαρακτηρίζεται ως 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.

. Οι βραχυπρόθεσμες μισθώσεις και οι μισθώσεις περιουσιακών στοιχείων χαμηλής αξίας αναγνωρίζονται με τη σταθερή μέθοδο ως έξοδο στα αποτελέσματα. Οι βραχυπρόθεσμες μισθώσεις είναι μισθώσεις με μίσθωση δώδεκα μηνών ή λιγότερο.

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 σωρευτικές 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 αντανakλά 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 αντανakλά 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 περιουσιακά στοιχεία**

Τα άυλα περιουσιακά στοιχεία 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 που περιλαμβάνει έξοδα άμεσα συνδεδεμένα με την προετοιμασία των άυλων στοιχείων για χρήση, πριν από τις

σωρευμένες αποσβέσεις 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 υπολειπόμενη διάρκεια χρήσης ή την προσδοκώμενη ωφέλιμη διάρκεια ζωής. Τα κύρια άυλα πάγια διακρίνονται σε λογισμικά και άδειες χρήσης λογισμικών προγραμμάτων καθώς επίσης και σε άδειες χρήσης.

Οι άδειες 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.

### **Απομείωση ενσώματων παγίων και άυλων περιουσιακών στοιχείων**

*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 πάγια και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία 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, οποιεσδήποτε 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, οποιεσδήποτε 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.

## 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 αντανακλά 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).

Η Εταιρεία δεν διαθέτει χρηματοοικονομικά στοιχεία αυτής της κατηγορίας.

#### *(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.

Η Εταιρεία δεν διαθέτει χρηματοοικονομικά στοιχεία αυτής της κατηγορίας.

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 αντανακλά 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: Ζημίες 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 "εξαιρέση 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 ένα χρόνο. Οι διαβαθμίσεις πιστωτικού ρίσκου είναι σύμφωνες με τις λογιστικές πολιτικές του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, και ποιο συγκεκριμένα βασίζονται σε διαβαθμίσεις εκδεδυμένες από εξωτερικό οίκος πιστοληπτικής αξιολόγησης (S&P) .

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. Τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού που επιμετρούνται 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 πρώτες και βοηθητικές ύλες και για αναλώσιμα υλικά η καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία αντιπροσωπεύεται από το κόστος αντικατάστασης.

Το κόστος κτήσης περιλαμβάνει βοηθητικά έξοδα που αφορούν την επαναφορά των ανταλλακτικών σε κατάσταση χρήσης.

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.

### **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.

### **Συνταξιοδοτικές Παροχές**

Οι υποχρεώσεις για αποζημίωση του προσωπικού κατά τη συνταξιοδότηση του 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 16 και καθορίζονται χρησιμοποιώντας την αναλογιστική μέθοδο Προβλεπόμενης Πιστωτικής Μονάδας («Projected Unit Credit Method»). 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. Οι εισφορές στον ασφαλιστικό φορέα αναγνωρίζονται στην κατάσταση συνολικού εισοδήματος όταν καθίστανται δεδουλευμένες.

### **Προβλέψεις**

Οι προβλέψεις για αναγνωρίζονται όταν: α) υπάρχει μία παρούσα νομική ή τεκμαιρόμενη δέσμευση ως αποτέλεσμα παρελθοντικών γεγονότων, β) είναι πιθανόν ότι θα απαιτηθεί εκροή πόρων για τον διακανονισμό της δέσμευσης, και γ) το απαιτούμενο ποσό μπορεί να εκτιμηθεί αξιόπιστα.

Μελλοντικές ζημίες που συνδέονται με τρέχουσες δραστηριότητες της Εταιρείας δεν εγγράφονται ως προβλέψεις.

Οι προβλέψεις υπολογίζονται στην παρούσα αξία των εξόδων τα οποία, βάση της καλύτερης εκτίμησης της Διοίκησης, απαιτούνται για να καλυφθεί η παρούσα υποχρέωση κατά την ημερομηνία ισολογισμού. Το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της παρούσας αξίας αντικατοπτρίζει τις τρέχουσες εύλογες εκτιμήσεις για την χρονική αξία του χρήματος που αφορούν την συγκεκριμένη υποχρέωση.

Για τις ενδεχόμενες υποχρεώσεις δεν σχηματίζεται πρόβλεψη, παρέχονται γνωστοποιήσεις.

### **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 αντανakλά 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 συνήθεις 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 η 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 η 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 προόδου 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.

## **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 συμβασιολογημένης δρομολογιακής και τιμολογιακής πολιτικής με το Ελληνικό Δημόσιο για τα επόμενα 10 πλέον 5 έτη. Για την παροχή αυτών των μεταφορικών υπηρεσιών, το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται να καταβάλλει στην Εταιρεία μια ετήσια αποζημίωση ύψους έως Ευρώ 50 εκ. (χωρίς ΦΠΑ), μειωμένο με τυχόν επιβληθείσες ποινές σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης. Από την λειτουργία της σύμβασης, η Εταιρεία δικαιούται ένα ετήσιο ελάχιστο κέρδος ύψους Ευρώ 2 εκ. ευρώ, και σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος, το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνει το 20% της διαφοράς μεταξύ του αποτελέσματος και του ελάχιστου κέρδους.

Βάσει του άρθρου 10.14 σε κάθε περίπτωση που προκύπτει η ανάγκη υπέρβασης του ανώτατου ποσού αποζημίωσης άνω των Ευρώ 50εκ, η Hellenic Train δύναται να αποζημιωθεί με αυξημένη αποζημίωση με προϋπόθεση την εξασφάλιση αύξησης των σχετικών πιστώσεων από το Υπουργείο Οικονομικών., ανάλογα με το αυξανόμενο κόστος είτε να μειώσει την παραγωγή με τέτοιο τρόπο ώστε η Σύμβαση να εξισορροπηθεί με την αποζημίωση των 50 εκατ. ευρώ. Σε περίπτωση που δεν εξασφαλιστεί αύξηση των σχετικών πιστώσεων και οι μεταφορικές υπηρεσίες που προβλέπονται στο παράρτημα Α της Σύμβασης ΥΔΥ δεν μπορούν να εκτελεστούν με την αποζημίωση των Ευρώ 50εκ.(χωρίς ΦΠΑ), αναπροσαρμόζεται άμεσα το πλήθος των παρεχόμενων δρομολογίων ώστε η παροχή τους να καθίσταται δυνατή με την αποζημίωση των Ευρώ 50εκ (χωρίς ΦΠΑ). Το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει οικονομικά κίνητρα στην Εταιρεία, θέτοντας ένα διευθετημένο πλαίσιο μεταφοράς επιβατών (δηλαδή δρομολόγια, αριθμός δρομολογίων που εκτελούνται, είδος υπηρεσιών κ.λπ.). Η εν λόγω σύμβαση χρησιμεύει ως κίνητρο για την Εταιρεία να διατηρήσει τον απαιτούμενο τιμοκατάλογο και το απαιτούμενο επίπεδο παραγωγής.

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. Με βάση την αξιολόγηση της Διοίκησης, η αναγνώριση των εσόδων από την σύμβαση ΥΔΥ γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ΔΧΠΑ 15.

## **Μερίσματα**

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 συμφητισμός.

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 κάτω από το κονδύλι των λοιπών συνολικών εισοδημάτων 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 συμφητισμού 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.

### **Αναταξινομήσεις κονδυλίων**

Στα στοιχεία της συγκριτικής περιόδου της Κατάστασης Χρηματοοικονομικής Θέσης, τα παρακάτω ποσά έχουν αναταξινομηθεί για σκοπούς ορθότερης απεικόνισης:

- 1) Ευρώ 1.734.600 που αφορά την νέα εμπορική πλατφόρμα υπό κατασκευή αναταξινομήθηκε από το κονδύλι «Ενσώματα Πάγια» στο κονδύλι «Άυλα περιουσιακά Στοιχεία».
- 2) Ευρώ 24.484.471 που αφορούσε το κονδύλι «Ανταλλακτικά Τροχαίου Υλικού» αναταξινομήθηκε στο κονδύλι «Ενσώματα Πάγια»
- 3) Ευρώ 41.610.119 που αφορούσε τιμολογημένα μισθώματα που δεν είχαν εξοφληθεί, αναταξινομήθηκε από το κονδύλι «Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις από Μισθώσεις» στο κονδύλι «Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις».

Επίσης εντός σημειώσεων επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων και της Κατάστασης Ταμειακών Ροών έχουν γίνει αναταξινομήσεις επί των επιμέρους κονδυλίων για σκοπούς ορθότερης παρουσίασης.

### **Νέα πρότυπα, τροποποιήσεις προτύπων και διερμηνείες**

Συγκεκριμένα νέα πρότυπα, τροποποιήσεις προτύπων και διερμηνείες έχουν εκδοθεί, τα οποία είναι υποχρεωτικά για λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την 1 Ιανουαρίου 2023 ή μεταγενέστερα. Η εκτίμηση της Εταιρείας σχετικά με την επίδραση από την εφαρμογή αυτών των νέων προτύπων, τροποποιήσεων και διερμηνειών παρατίθεται παρακάτω.

#### **Πρότυπα και Διερμηνείες υποχρεωτικά για την τρέχουσα οικονομική χρήση:**

#### **ΔΠΧΑ 17 «Ασφαλιστήρια συμβόλαια» και Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 17 (εφαρμόζονται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2023)**

Το ΔΠΧΑ 17 εκδόθηκε τον Μάιο του 2017 και, μαζί με τις Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 17 που εκδόθηκαν τον Ιούνιο του 2020, αντικαθιστά το ΔΠΧΑ 4. Το ΔΠΧΑ 17 καθιερώνει τις αρχές για την αναγνώριση, επιμέτρηση και παρουσίαση των ασφαλιστήριων συμβολαίων που βρίσκονται στο πεδίο εφαρμογής του προτύπου καθώς και τις σχετικές γνωστοποιήσεις. Σκοπός του προτύπου είναι να διασφαλίσει ότι μία οντότητα παρέχει σχετικές πληροφορίες οι οποίες να παρουσιάζουν την εύλογη εικόνα σχετικά με

αυτά τα συμβόλαια. Το νέο πρότυπο επιλύει τα προβλήματα συγκρισιμότητας που είχε δημιουργήσει το ΔΠΧΑ 4 καθώς απαιτεί όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια να λογιστικοποιούνται με τρόπο συνεπή. Οι ασφαλιστικές υποχρεώσεις θα επιμετρώνται σε τρέχουσες αξίες και όχι σε ιστορικό κόστος. Δεν υπάρχει επίπτωση για την Εταιρεία.

**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. Δεν υπάρχει επίπτωση για την Εταιρεία.

**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. Δεν υπάρχει επίπτωση για την Εταιρεία.

**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. Δεν υπάρχει επίπτωση για την Εταιρεία.

**ΔΠΧΑ 17 (Τροποποίηση) «Αρχική Εφαρμογή του ΔΠΧΑ 17 και ΔΠΧΑ 9 – Συγκριτική πληροφόρηση» (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2023)**

Η τροποποίηση είναι μια επιλογή μετάβασης που σχετίζεται με τη συγκριτική πληροφόρηση σχετικά με χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία που παρουσιάζονται κατά την αρχική εφαρμογή του ΔΠΧΑ 17. Η τροποποίηση αποσκοπεί στο να βοηθήσει τις οντότητες να αποφύγουν προσωρινές λογιστικές αναντιστοιχίες μεταξύ χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων ασφαλιστικών συμβολαίων, και ως εκ τούτου να βελτιώσει τη χρησιμότητα της συγκριτικής πληροφόρησης για τους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων. Δεν υπάρχει επίπτωση για την Εταιρεία.

**ΔΛΠ 12 «Φόρος εισοδήματος» (Τροποποιήσεις): Διεθνής φορολογική μεταρρύθμιση – Πρότυποι κανόνες του δεύτερου πυλώνα (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2023)**

Οι τροποποιήσεις εισάγουν μια υποχρεωτική προσωρινή εξαίρεση από τη λογιστικοποίηση των αναβαλλόμενων φόρων που προκύπτουν από τη διεθνή φορολογική μεταρρύθμιση του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). Οι τροποποιήσεις εισάγουν επίσης στοχευμένες απαιτήσεις γνωστοποίησης.

Η προσωρινή εξαίρεση ισχύει άμεσα και αναδρομικά, σύμφωνα με το ΔΛΠ 8, ενώ οι στοχευμένες απαιτήσεις γνωστοποίησης, θα ισχύουν για ετήσιες περιόδους αναφοράς που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2023. Δεν υπάρχει επίπτωση για την Εταιρεία.

**Πρότυπα και Διερμηνείες υποχρεωτικά για μεταγενέστερες περιόδους:**

**ΔΛΠ 1 (Τροποποιήσεις) «Παρουσίαση των Οικονομικών καταστάσεων» (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2024)**

• **Τροποποίηση του 2020 «Ταξινόμηση υποχρεώσεων ως βραχυπρόθεσμες ή μακροπρόθεσμες»**

Η τροποποίηση διευκρινίζει ότι οι υποχρεώσεις ταξινομούνται ως βραχυπρόθεσμες ή μακροπρόθεσμες βάσει των δικαιωμάτων που είναι σε ισχύ στη λήξη της περιόδου αναφοράς. Η ταξινόμηση δεν επηρεάζεται από τις προσδοκίες της οντότητας ή από γεγονότα μετά την ημερομηνία αναφοράς. Επιπλέον, η τροποποίηση αποσαφηνίζει τη σημασία του όρου «διακανονισμός» μιας υποχρέωσης του ΔΛΠ 1.

• **Τροποποιήσεις του 2022 «Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις με ρήτρα»**

Οι νέες τροποποιήσεις διευκρινίζουν ότι εάν το δικαίωμα αναβολής διακανονισμού υπόκειται στη συμμόρφωση της οικονομικής οντότητας με καθορισμένους όρους (ρήτρες), αυτή η τροποποίηση θα ισχύει μόνο για συνθήκες που υφίστανται όταν η συμμόρφωση εξετάζεται κατά ή πριν από την ημερομηνία αναφοράς. Επιπρόσθετα, οι τροποποιήσεις αποσκοπούν στη βελτίωση των πληροφοριών που παρέχει μια οικονομική οντότητα όταν το δικαίωμά της να αναβάλλει τον διακανονισμό μιας υποχρέωσης υπόκειται σε συμμόρφωση με ρήτρες εντός δώδεκα μηνών από την περίοδο αναφοράς.

Οι τροποποιήσεις του 2022 άλλαξαν την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων του 2020. Ως αποτέλεσμα, οι τροποποιήσεις του 2020 και του 2022 ισχύουν για ετήσιες περιόδους αναφοράς που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2024 και θα πρέπει να εφαρμόζονται αναδρομικά σύμφωνα με το ΔΛΠ 8. Ως αποτέλεσμα της ευθυγράμμισης των ημερομηνιών έναρξης ισχύος, οι τροποποιήσεις του 2022 θα υπερισχύουν των τροποποιήσεων του 2020 όταν και οι δύο τίθενται σε ισχύ το 2024. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις χρηματοοικονομικές της καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία.

**ΔΠΧΑ 16 (Τροποποίηση) «Υποχρέωση Μίσθωσης σε Πώληση και Επαναμίσθωση» (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2024)**

Η τροποποίηση διευκρινίζει πώς μια οικονομική οντότητα λογιστικοποιεί μια πώληση και επαναμίσθωση μετά την ημερομηνία της συναλλαγής. Οι συναλλαγές πώλησης και επαναμίσθωσης όπου ορισμένες ή όλες οι πληρωμές μισθωμάτων είναι μεταβλητές πληρωμές που δεν εξαρτώνται από δείκτη ή επιτόκιο είναι πιο πιθανό να επηρεαστούν. Μια οικονομική οντότητα εφαρμόζει τις απαιτήσεις αναδρομικά σε συναλλαγές πώλησης και επαναμίσθωσης που συνήφθησαν μετά την ημερομηνία κατά την οποία η οικονομική οντότητα εφάρμοσε αρχικά το ΔΠΧΑ 16. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις χρηματοοικονομικές της καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία.

**ΔΛΠ 7 «Κατάσταση Ταμειακών Ροών» και ΔΠΧΑ 7 «Χρηματοοικονομικά μέσα» (Τροποποιήσεις) - Γνωστοποιήσεις: Χρηματοοικονομικές Συμφωνίες Προμηθευτών (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2024)**

Οι τροποποιήσεις απαιτούν από τις εταιρείες να γνωστοποιούν πληροφορίες σχετικά με τις Χρηματοδοτικές Συμφωνίες τους με Προμηθευτές (Supplier Finance Arrangements), όπως όρους και προϋποθέσεις, λογιστική αξία των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων που αποτελούν μέρος τέτοιων συμφωνιών, εύρος ημερομηνιών λήξης πληρωμών και πληροφορίες κινδύνου ρευστότητας. Οι τροποποιήσεις δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί από την ΕΕ. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις χρηματοοικονομικές της καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία.

#### **ΔΛΠ 21 «Οι Επιδράσεις των Μεταβολών στις Συναλλαγματικές Ισοτιμίες» (Τροποποιήσεις) - Μη δυνατότητα ανταλλαγής νομίσματος (εφαρμόζεται στις ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025)**

Οι τροποποιήσεις απαιτούν από τις εταιρείες να εφαρμόζουν μια συνεπή προσέγγιση στην αξιολόγηση του εάν ένα νόμισμα μπορεί να ανταλλάσσεται με άλλο νόμισμα και, όταν δεν μπορεί, στον καθορισμό της συναλλαγματικής ισοτιμίας που θα χρησιμοποιηθεί και των γνωστοποιήσεων που πρέπει να παρέχονται. Οι τροποποιήσεις δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί από την ΕΕ. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις χρηματοοικονομικές της καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία.

#### **ΔΠΧΑ 18 «Παρουσίαση και Γνωστοποίηση στις Οικονομικές Καταστάσεις» (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2027)**

Το ΔΠΧΑ 18 εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2024. Καθορίζει τις απαιτήσεις για την παρουσίαση και τις γνωστοποιήσεις στις οικονομικές καταστάσεις, και αντικαθιστά το ΔΛΠ 1. Ο στόχος του είναι να διευκολύνει τους επενδυτές να συγκρίνουν τις επιδόσεις και τις μελλοντικές προοπτικές των εταιρειών, τροποποιώντας τις απαιτήσεις για την παρουσίαση των πληροφοριών στις κύριες οικονομικές καταστάσεις, ιδιαίτερα στην κατάσταση αποτελεσμάτων. Το νέο πρότυπο:

- απαιτεί την παρουσίαση δύο νέων καθορισμένων υποσυνόλων στην κατάσταση αποτελεσμάτων - λειτουργικά κέρδη και κέρδη πριν από τη χρηματοδότηση και τους φόρους εισοδήματος.
- απαιτεί γνωστοποίηση των δεικτών απόδοσης που καθορίζονται από τη διοίκηση μιας εταιρείας - υποσύνολα εσόδων και εξόδων που δεν προσδιορίζονται από τα ΔΠΧΑ που περιλαμβάνονται στις δημόσιες επικοινωνίες για να κοινοποιήσουν την άποψη της διοίκησης για την οικονομική απόδοση μιας εταιρείας. Για την προώθηση της διαφάνειας, μια εταιρεία θα πρέπει να παρέχει συμφωνία μεταξύ αυτών των μέτρων και των συνόλων ή των υποσυνόλων που καθορίζονται από τα ΔΠΧΑ.
- ενισχύει τις απαιτήσεις για τη συνάθροιση και τον διαχωρισμό της πληροφορίας για να βοηθήσει μια εταιρεία να παρέχει χρήσιμες πληροφορίες.
- απαιτεί περιορισμένες αλλαγές στην κατάσταση ταμειακών ροών για τη βελτίωση της συγκρισιμότητας, καθορίζοντας ένα συνεπές σημείο εκκίνησης για την έμμεση μέθοδο παρουσίασης ταμειακών ροών από λειτουργικές δραστηριότητες και καταργώντας τις επιλογές για την ταξινόμηση των ταμειακών ροών τόκων και μερισμάτων.

Το νέο πρότυπο έχει αναδρομική εφαρμογή. Δεν έχει ακόμη υιοθετηθεί από την ΕΕ. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις χρηματοοικονομικές της καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία.

#### **Κρίσεις και εκτιμήσεις της Διοίκησης**

Η σύνταξη των χρηματοοικονομικών καταστάσεων απαιτεί από την Διοίκηση να εφαρμόζει λογιστικές αρχές 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

χρηματοοικονομικών καταστάσεων για τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί οι προαναφερθείσες εκτιμήσεις και παραδοχές ενδέχεται να διαφέρουν στο μέλλον από εκείνες που αναφέρονται στις χρηματοοικονομικές 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) τις ζημιές 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 μαζί με τις σχετικές λογιστικές αρχές.

#### *Απομειώσεις ενσώματων παγίων και άυλων περιουσιακών στοιχείων*

Τα πάγια της Εταιρείας (Ενσώματα πάγια, Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων καθώς και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία) υπόκεινται σε έλεγχο απομείωσης της αξίας τους, όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι η λογιστική τους αξία ενδέχεται να μην είναι ανακτήσιμη. Η ανακτήσιμη αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων προσδιορίζεται σύμφωνα με το ΔΛΠ 36 ως η υψηλότερη αξία μεταξύ της αξίας χρήσης (value in use) και της εύλογης αξίας μειωμένης κατά το κόστος της πώλησης. Όπου η ανακτήσιμη αξία προσδιορίζεται με βάση την αξία χρήσης, απαιτείται η χρήση εκτιμήσεων. Στον υπολογισμό χρησιμοποιούνται εκτιμήσεις ταμειακών ροών

- 1) σύμφωνα με τον προϋπολογισμό/επιχειρηματικό σχέδιο που έχει εγκρίνει η Διοίκηση
- 2) μέχρι τη λήξη της σύμβασης ΥΔΥ (συμπεριλαμβανομένης, όταν εκτιμάται πως θα χορηγηθεί, της συμβατικά προβλεπόμενης παράτασης)

λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις και κρίσεις της Διοίκησης σχετικά με τα μελλοντικά αποτελέσματα των συγκεκριμένων μονάδων δημιουργίας ταμειακών ροών. Αυτές οι εκτιμήσεις και οι κρίσεις περιλαμβάνουν υποθέσεις σχετικά με τους ρυθμούς αύξησης των εσόδων, τους ρυθμούς μεταβολής του άμεσου κόστους, το επιτόκιο προεξόφλησης (WACC) και τη διάρκεια της Σύμβασης.

Το δυστύχημα των Τεμπών, τα περιοριστικά μέτρα που ακολούθησαν (αναστολή κυκλοφορίας, η σταδιακή αποκατάσταση ενός μειωμένου χρονοδιαγράμματος), και η επίδραση στην αντίληψη των επιβατών για την ασφάλεια του τρένου ως μέσο μεταφοράς, οδήγησαν σε σημαντική πτώση των επιβατικών υπηρεσιών και του όγκου των επιβατών ιδιαίτερα στην περιοχή της Κεντρικής - Βόρειας Ελλάδας και στην διαδρομή Αθήνα- Θεσσαλονίκη. Μέχρι τον Αύγουστο του 2023 είχε αποκατασταθεί η κυκλοφορία 5 ζευγαριών τρενών καθημερινά στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με την συνολική επιβατική κίνηση να έχει αποκατασταθεί περίπου στο 60% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους.

Από την κακοκαιρία Daniel στις περιοχές της Θεσσαλίας μεταξύ 5 και 7 Σεπτεμβρίου 2023 καταστράφηκαν περίπου 180 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου στα τμήματα Αθήνα – Θεσσαλονίκη (μεταξύ Δομοκού και Λάρισας), Λάρισα – Βόλος και Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα καθώς και το δίκτυο στο ιστορικό τρενάκι Πηλίου. Η κυκλοφορία στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη αποκαταστάθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2023 με 4 καθημερινά ζεύγη τραινών. Το κυκλοφοριακό έργο, που κατέστη αδύνατον να εκτελεστεί στο μεσοδιάστημα, αντιπροσώπευι περίπου τα δύο τρίτα των συνολικών εσόδων της επιβατικής δραστηριότητας όπως είχαν καταγραφεί στην συγκριτική περίοδο. Η μειωμένη ζήτηση και η διακοπή της προσφοράς υπηρεσιών στα προαναφερθέντα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, στα οποία δεν έχει αποκατασταθεί ακόμα η κυκλοφορία, αναμένεται να διαρκέσει έως το τέλος του 2025.

Τα παραπάνω καθώς και το ύψος των ζημιών χρήσης 2023, αποτέλεσαν ενδείξεις απομείωσης και η Διοίκηση προχώρησε σε έλεγχο απομείωσης της ανακτήσιμης αξίας των παγίων της Εταιρείας (Ενσώματα πάγια, Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων καθώς και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία) των μονάδων ταμειακών ροών της (δηλαδή της Επιβατικής δραστηριότητας καθώς και της Εμπορευματικής δραστηριότητας). Η ανακτήσιμη αξία προσδιορίστηκε με βάση την αξία χρήσης λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις και κρίσεις της διοίκησης σχετικά με τα μελλοντικά αποτελέσματα των μονάδων δημιουργίας ταμειακών ροών, λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές επιπτώσεις από τα παραπάνω γεγονότα.

Απο την άσκηση απομείωσης που έκανε η Διοίκηση δεν προέκυψε ζημία απομείωσης.

Στη Σημείωση 5 αναφέρονται περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις βασικές παραδοχές και εκτιμήσεις που εφαρμόστηκαν κατά την άσκηση απομείωσης.

#### **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 χρηματοοικονομικές 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.

##### **Πιστωτικός κίνδυνος**

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 χρηματοοικονομικές απαιτήσεις του 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 συμβατικούς χρόνους. Στις 31 Δεκεμβρίου 2023 τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της Εταιρείας ήταν σε λογαριασμούς όψεως που τηρούνται σε υψηλής πιστοληπτικής διαβάθμισης χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

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

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	2.015.041	904.643
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	10.400.245	23.016.455
Δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα	-	-
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	67.679.838	40.186.388
Λοιπές απαιτήσεις	114.615.905	87.881.574
<b>Σύνολο</b>	<b>194.711.029</b>	<b>151.989.060</b>

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

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
Ταμειακά διαθέσιμα	10.400.245	23.016.455
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	176.545.870	122.980.758
Λοιποί πελάτες	7.764.915	5.991.846
<b>Σύνολο</b>	<b>194.711.029</b>	<b>151.989.060</b>

### Κίνδυνος ρευστότητας

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.

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, 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*

31/12/2023	Σύνολο	Έως 12 μήνες	2-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Υποχρεώσεις σε λοιπούς δανειστές	123.500.000	98.800.000	20.200.000	4.500.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	152.321.550	73.834.110	42.818.136	35.669.305
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	143.380.426	143.380.426	-	-
<b>Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων</b>	<b>419.201.976</b>	<b>316.014.536</b>	<b>63.018.136</b>	<b>40.169.305</b>

*Ποσά σε Ευρώ*

31/12/2022	Σύνολο	Έως 12 μήνες	2-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Υποχρεώσεις σε λοιπούς δανειστές	57.300.000	28.800.000	15.200.000	13.300.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	148.419.464	55.648.150	55.149.732	37.621.582
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	113.367.239	113.367.239	-	-
<b>Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων</b>	<b>319.086.703</b>	<b>197.815.389</b>	<b>70.349.732</b>	<b>50.921.582</b>

### Κίνδυνος αγοράς

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.

Κατά την άσκηση των λειτουργικών της δραστηριοτήτων, η Εταιρεία εκτίθεται σε διάφορους κινδύνους αγοράς, κυρίως τον κίνδυνο διακυμάνσεων των επιτοκίων. Δεν υπάρχει κίνδυνος από μεταβολές σε συναλλαγματικές ισοτιμίες καθώς δεν υπάρχουν τέτοιες συναλλαγές. 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.

### 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.

Την 31/12/2023, εάν τα επιτόκια ήταν υψηλότερα/χαμηλότερα κατά 50 μονάδες βάσης, το χρηματοοικονομικό κόστος της Εταιρείας για τα δάνεια αυτά θα ήταν υψηλότερο/χαμηλότερο αντίστοιχα κατά 338.204 (2022: €285χιλ) ευρώ.

## Διαχείριση κεφαλαίου

Η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί τη σχέση μεταξύ δανεισμού και ιδίων κεφαλαίων, καθώς και την υφιστάμενη απόδοση των επενδυμένων κεφαλαίων και καθορίζει την μακροπρόθεσμη επιχειρηματική στρατηγική αποσκοπώντας στο βέλτιστο όφελος του μετόχου.

Η κεφαλαιακή δομή της Εταιρείας αποτελείται από ίδια κεφάλαια και ενδοομιλικό δανεισμό. Κατά την ημερομηνία της Κατάστασης Χρηματοοικονομικής Θέσης, η σχέση καθαρού δανεισμού προς ίδια κεφάλαια της Εταιρείας αναλύεται ως εξής:

	Σημ.	31.12.2023	31.12.2022
Σύνολο δανεισμού	14	125.528.793	57.556.386
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	9.2	10.400.245	23.016.455
<b>Καθαρός δανεισμός</b>		<b>115.128.548</b>	<b>34.539.931</b>
Ίδια κεφάλαια		(44.564.545)	20.572.504
<b>Συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια</b>		<b>70.564.003</b>	<b>55.112.435</b>
<b>Συντελεστής μόχλευσης</b>		<b>(258%)</b>	<b>168%</b>

Τα σημαντικά και απρόβλεπτα γεγονότα που έχει κληθεί να αντιμετωπίσει η Εταιρεία από το τέλος του πρώτου διμήνου του 2023 σε συνδυασμό με την καθυστέρηση στην είσπραξη πληρωμών από το Ελληνικό Δημόσιο που σχετίζονται με την παροχή της Σύμβαση ΥΔΥ για τα έτη 2022 και 2023, οδήγησαν σε σημαντικό χρηματοδοτικό κενό, το οποίο αντιμετωπίστηκε με δανειακή υποστήριξη από την μητρική εταιρεία του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, με την εγγύηση του μετόχου Trenitalia.

Αναφέρεται ότι αναμένεται εντός του πρώτου εξαμήνου του 2024 ότι ο Μέτοχος της Εταιρείας θα πάρει κατάλληλα μέτρα για την ανακεφαλαίωση της Εταιρείας.

## 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.

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Κτήρια</b>	<b>Μηχανήματα</b>	<b>Μεταφορικά μέσα</b>	<b>Τροχαίο υλικό</b>	<b>Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση</b>	<b>Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός</b>	<b>Ανταλλακτικά τροχαίου υλικού</b>	<b>Σύνολο</b>
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2022</b>	<b>2.557.699</b>	<b>4.956.474</b>	<b>67.750</b>	<b>1.762.183</b>	<b>56.849.025</b>	<b>6.540.124</b>	<b>25.651.677</b>	<b>98.384.932</b>
Προσθήκες χρήσης	751.274	253.578	-	16.350.000	3.114.452	480.068	7.994.549	28.943.921
Αναταξινόμηση σε άυλα	-	-	-	-	(1.734.600)	-	-	(1.734.600)
Αναταξινομήσεις χρήσης	16.578.873	-	-	41.650.004	(58.228.877)	-	-	-
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2022</b>	<b>19.887.847</b>	<b>5.210.052</b>	<b>67.750</b>	<b>59.762.187</b>	<b>-</b>	<b>7.020.192</b>	<b>33.646.226</b>	<b>125.594.253</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>-</b>	<b>(4.537.415)</b>	<b>(4.507.076)</b>	<b>(13.076.628)</b>
Αποσβέσεις χρήσης	(715.477)	(703.092)	-	(2.321.349)	-	(452.354)	(3.085.533)	(7.277.805)
Απομειώσεις χρήσης	-	-	-	-	-	-	(1.569.147)	(1.569.147)
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 31/12/2022</b>	<b>(1.115.401)</b>	<b>(3.481.843)</b>	<b>(67.750)</b>	<b>(3.107.061)</b>	<b>-</b>	<b>(4.989.769)</b>	<b>(9.161.756)</b>	<b>(21.923.580)</b>
<b>Καθαρή Αξία την 31/12/2022</b>	<b>18.772.446</b>	<b>1.728.209</b>	<b>-</b>	<b>56.655.126</b>	<b>-</b>	<b>2.030.423</b>	<b>24.484.470</b>	<b>103.670.673</b>
<b>Κόστος κτήσης 1/1/2023</b>	<b>19.887.847</b>	<b>5.210.052</b>	<b>67.750</b>	<b>59.762.187</b>	<b>-</b>	<b>7.020.192</b>	<b>33.646.226</b>	<b>125.594.254</b>
Προσθήκες Χρήσης	2.561.098	140.992	8.887	-	-	931.421	10.197.843	13.840.241
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2023</b>	<b>22.448.945</b>	<b>5.351.044</b>	<b>76.637</b>	<b>59.762.187</b>	<b>-</b>	<b>7.951.613</b>	<b>43.844.069</b>	<b>139.434.495</b>
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 1/1/2023</b>	<b>(1.115.401)</b>	<b>(3.481.843)</b>	<b>(67.750)</b>	<b>(3.107.061)</b>	<b>-</b>	<b>(4.989.769)</b>	<b>(9.161.756)</b>	<b>(21.923.580)</b>
Αποσβέσεις χρήσης	(1.013.068)	(441.712)	(118)	(1.136.372)	-	(515.872)	(1.327.855)	(4.434.997)
Λοιπές Προσαρμογές	-	-	-	-	-	-	(145.644)	(145.644)
Απομειώσεις χρήσης	-	-	-	-	-	-	(804.007)	(804.007)
<b>Σωρευμένη απόσβεση την 31/12/2023</b>	<b>(2.128.469)</b>	<b>(3.923.555)</b>	<b>(67.868)</b>	<b>(4.243.433)</b>	<b>-</b>	<b>(5.505.641)</b>	<b>(11.439.259)</b>	<b>(27.308.225)</b>
<b>Καθαρή αξία την 31/12/2023</b>	<b>20.320.476</b>	<b>1.427.489</b>	<b>8.769</b>	<b>55.518.754</b>	<b>-</b>	<b>2.445.972</b>	<b>32.404.810</b>	<b>112.126.269</b>

#### *Αλλαγή μεθόδου απόσβεσης ιδιόκτητου στόλου*

Συνέπεια των εκτιμώμενων συνδυαστικών επιπτώσεων στη χρήση των τρένων μετά το δυστύχημα στα Τέμπη και της καταιγίδας Daniel, η Διοίκηση της Εταιρείας επαναξιολόγησε τη μέθοδο απόσβεσης του δικού της στόλου (δηλαδή των πέντε ETR-470 τρένων) και κατέληξε πως η μέχρι πρότινος χρησιμοποιούμενη μέθοδος του σταθερού ποσού κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής πλέον δεν απεικονίζει ορθά το ρυθμό της αναμενόμενης ανάλωσης των μελλοντικών οικονομικών ωφελειών που ενσωματώνονται στα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Λαμβάνοντας υπόψη πως, σύμφωνα με τεχνικές εισηγήσεις, η ωφέλιμη ζωή των τρένων περιορίζεται από τα τρενοχιλιόμετρα και όχι από τον χρόνο, κατέληξε στο ότι η μέθοδος των "συνολικά διανυθέντων τρενοχιλιομέτρων", με την οποία η ωφέλιμη ζωή εκφράζεται σε όρους εκτιμώμενου συνολικού αριθμού τρενοχιλιομέτρων (ήτοι 3.600.000 τρενοχιλιόμετρα) και η απόσβεση υπολογίζεται αναλόγως των πραγματικά διανυθέντων τρενοχιλιομέτρων, απεικονίζει ορθότερα τον νέο ρυθμό της αναμενόμενης ανάλωσης των μελλοντικών οικονομικών ωφελειών που ενσωματώνονται στα πέντε ETR-470 τρένα. Η μεταβολή λογιστικοποιήθηκε ως μεταβολή λογιστικής εκτίμησης σύμφωνα με το ΔΛΠ 8. Η επίδραση από την προαναφερόμενη αλλαγή λογιστικής εκτίμησης είναι πως το κόστος των αποσβέσεων της χρήσης 2023 είναι μειωμένο κατά €2,9 εκατομμύρια σε σχέση με το κόστος αποσβέσεων που θα είχε λογιστεί με την προηγούμενη μέθοδο.

#### *Έλεγχος απομείωσης*

Λόγω του δυστυχήματος των Τεμπών και της κακοκαιρίας Daniel, υπήρξε μειωμένη προσφορά ή/και διακοπή της προσφοράς υπηρεσιών σε μεγάλα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου με αποτέλεσμα την πραγματοποίηση ζημιών μετά από φόρους € 65εκ περίπου. Η κυκλοφορία αναμένεται να αποκατασταθεί έως το τέλος του 2025.

Λόγω των προαναφερόμενων ενδείξεων, η Διοίκηση της Εταιρείας πραγματοποίησε έλεγχο απομείωσης των παγίων της Εταιρείας (Ενσώματα πάγια, Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων καθώς και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία) για τις μονάδες ταμειακών ροών της (δηλαδή της Επιβατικής δραστηριότητας καθώς και της Εμπορευματικής δραστηριότητας). Οι ανακτήσιμες αξίες των μονάδων δημιουργίας ταμειακών ροών προσδιορίστηκαν με βάση την αξία χρήσης αυτών (Value in Use). Στον παραπάνω υπολογισμό χρησιμοποιήθηκαν εκτιμήσεις ταμειακών ροών βάσει του εγκεκριμένου από τη διοίκηση επιχειρηματικού σχεδίου για 10 έτη και βάσει εκτιμήσεων ταμειακών ροών για τα επόμενα 3 έτη. Σημειώνεται ότι το εγκεκριμένο από τη Διοίκηση πλάνο συμπεριλαμβάνει τις απαιτούμενες εκροές για την εμπρόθεσμη υλοποίηση του επενδυτικού πλάνου της Σύμβασης ΥΔΥ αλλά αυτές δεν συμπεριλαμβάνονται στις ταμειακές ροές για τη άσκηση απομείωσης καθώς, σύμφωνα με το ΔΛΠ 36, ελέγχονται μόνο τα υφιστάμενα πάγια την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023.

Υποκειμενικές εκτιμήσεις και κρίσεις της διοίκησης σχετικά με τα μελλοντικά αποτελέσματα των μονάδων δημιουργίας ταμειακών ροών περιλήφθηκαν στον παραπάνω υπολογισμό. Αυτές οι εκτιμήσεις και κρίσεις περιλαμβάνουν παραδοχές σχετικά με τους ρυθμούς αύξησης εσόδων, το άμεσο κόστος και τα προεξοφλητικά επιτόκια.

Στη συνέχεια συνοψίζονται οι βασικές παραδοχές που λήφθηκαν υπόψη κατά τον υπολογισμό της αξίας χρήσης (Value in Use):

- 1) Επιτόκιο προεξόφλησης (WACC) μετά από φόρους: 5,7%
- 2) Η διάρκεια της Σύμβασης ΥΔΥ μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2036, δηλαδή συμπεριλαμβανομένης της πενταετούς παράτασης. Σύμφωνα με την Σύμβαση ΥΔΥ η πενταετής παράταση χορηγείται με μόνη προϋπόθεση την εμπρόθεσμη υλοποίηση της κεφαλαιακής επένδυσης από την Εταιρεία. Η Διοίκηση εκτιμά πως δεν υφίσταται αβεβαιότητα σχετικά με την εμπρόθεσμη υλοποίηση του επενδυτικού πλάνου.

3) Συντελεστής φόρου εισοδήματος 22% κατά την διάρκεια του επιχειρηματικού σχεδίου

Από την άσκηση του ελέγχου απομείωσης της Διοίκησης δεν προέκυψε ζημία.

## 6. Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων

Η λογιστική αξία των δικαιωμάτων χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων για τις παρουσιαζόμενες χρήσεις αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	Αστικά κτήρια	Βιομηχανικά κτήρια	Μεταφορικά μέσα	Τροχαίο υλικό	Λοιπά περιουσιακά στοιχεία	Σύνολο
<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 χρήσης	-	-	-	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 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 χρήσης	(483.600)	(1.701.171)	(17.933)	(13.243.398)	(4.797)	(15.450.899)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 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>104.779.790</b>
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2023</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>
Προσθήκες χρήσης	-	-	45.687	-	-	45.687
Αναπροσαρμογές χρήσης	272.851	1.996.981	-	(343.702)	-	1.926.130
<b>Κόστος κτήσης την 31/12/2023</b>	<b>5.565.915</b>	<b>47.193.568</b>	<b>131.705</b>	<b>114.620.806</b>	<b>86.351</b>	<b>167.598.345</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 1/1/2023</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>
Αποσβέσεις περιόδου	(516.725)	(1.742.994)	(19.758)	(12.855.046)	(28.784)	(15.163.307)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 31/12/2023</b>	<b>(2.435.959)</b>	<b>(8.983.080)</b>	<b>(75.988)</b>	<b>(64.481.437)</b>	<b>(33.581)</b>	<b>(76.010.045)</b>
<b>Αξία την 31/12/2023</b>	<b>3.129.956</b>	<b>38.210.488</b>	<b>55.717</b>	<b>50.139.369</b>	<b>52.770</b>	<b>91.588.300</b>

Οι αποσβέσεις των δικαιωμάτων χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων αναγνωρίστηκαν στα αποτελέσματα των χρήσεων. Οι αναπροσαρμογές της περιόδου προέρχονται κυρίως από την μεταβολή των επιτοκίων που επηρεάζουν το κόστος μίσθωσης των μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων. Οι προσθήκες της περιόδου αφορούν ένα νέο μισθωτήριο συμβόλαιο για μεταφορικά μέσα το οποίο αύξησε το δικαίωμα χρήσης κατά €45 χιλιάδες.

Σχετικά με τον έλεγχο απομείωσης των δικαιωμάτων χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων, βλέπετε τα αναφερόμενα στη Σημείωση 5.

## 7. Άυλα περιουσιακά στοιχεία

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τα άυλα περιουσιακά στοιχεία στην αρχή και στο τέλος του έτους, με τις σχετικές μεταβολές.

Από τις 31 Δεκεμβρίου 2022, το στοιχείο «Άυλα περιουσιακά στοιχεία» δεν φαίνεται να επιβαρύνεται με υποθήκες ή προνόμια.

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Λογισμικά και άδειες χρήσης λογισμικών</b>	<b>Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση</b>	<b>Άδεια συντήρησης Τροχαίου Υλικού</b>	<b>Σύνολο</b>
<b>Κόστος κτήσης την 1/1/2022</b>	<b>1.686.108</b>	-	<b>1.043.157</b>	<b>2.729.265</b>
Προσθήκες χρήσης	13.396	-	-	13.396
Αναταξινόμηση από ενσώματα πάγια	-	1.734.600	-	1.734.600
<b>Κόστος την 31/12/2022</b>	<b>1.699.504</b>	<b>1.734.600</b>	<b>1.043.157</b>	<b>4.477.261</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 1/1/2022</b>	<b>(927.132)</b>	-	<b>(180.939)</b>	<b>(1.108.071)</b>
Αποσβέσεις χρήσης	(185.374)	-	(80.206)	(265.580)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2022</b>	<b>(1.112.506)</b>	-	<b>(261.145)</b>	<b>(1.373.651)</b>
<b>Καθαρή αξία την 31/12/2022</b>	<b>586.998</b>	<b>1.734.600</b>	<b>782.012</b>	<b>3.103.610</b>
<b>Κόστος 1/1/2023</b>	<b>1.699.504</b>	<b>1.734.600</b>	<b>1.043.157</b>	<b>4.477.261</b>
Προσθήκες χρήσης	238	644.350	-	644.588
<b>Κόστος 31/12/2023</b>	<b>1.699.742</b>	<b>2.378.950</b>	<b>1.043.157</b>	<b>5.121.848</b>
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 1/1/2023</b>	<b>(1.112.506)</b>	-	<b>(261.145)</b>	<b>(1.373.651)</b>
Αποσβέσεις χρήσης	(136.712)	-	(80.206)	(216.919)
<b>Σωρευμένες αποσβέσεις την 31/12/2023</b>	<b>(1.249.218)</b>	-	<b>(341.351)</b>	<b>(1.590.569)</b>
<b>Καθαρή αξία 31/12/2023</b>	<b>450.523</b>	<b>2.378.950</b>	<b>701.805</b>	<b>3.531.279</b>

Οι ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση αφορούν, κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, το κόστος κτήσης της νέας εμπορικής πλατφόρμας για την επιβατική δραστηριότητα. Η νέα εμπορική πλατφόρμα συμπεριλαμβάνεται στις κεφαλαιακές επενδύσεις που προβλέπονται στη Σύμβαση ΥΔΥ και υλοποιείται από συνδεδεμένο μέρος (FS Technology, technological partner του Ομίλου FS). Η εμπορική πλατφόρμα αναμένεται να ξεκινήσει τη λειτουργία της μέσα στο Α' εξάμηνο του έτους 2024.

Σχετικά με τον έλεγχο απομείωσης των άυλων περιουσιακών στοιχείων, βλέπετε τα αναφερόμενα στη Σημείωση 5.

## 8. Αναβαλλόμενη φορολογία

Οι αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις και υποχρεώσεις συμψηφίζονται όταν υπάρχει εφαρμόσιμο νομικό δικαίωμα να συμψηφισθούν οι τρέχουσες φορολογικές απαιτήσεις έναντι των τρεχουσών φορολογικών υποχρεώσεων και όταν οι αναβαλλόμενοι φόροι εισοδήματος αφορούν στην ίδια φορολογική αρχή. Τα συμψηφισμένα ποσά για την Εταιρεία είναι τα παρακάτω:

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	3.807.084	8.741.633
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	(3.807.084)	(3.385.084)
<b>Αναβαλλόμενη φορολογία (καθαρή)</b>	<b>-</b>	<b>5.356.550</b>

Η συνολική μεταβολή στον αναβαλλόμενο φόρο εισοδήματος είναι η παρακάτω:

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<b>Υπόλοιπο έναρξης χρήσης</b>	<b>5.356.550</b>	<b>4.204.227</b>
Χρέωση/(πίστωση) στα αποτελέσματα	(5.375.523)	1.198.139
Χρέωση/(πίστωση) στα λοιπά συνολικά εισοδήματα	18.974	(45.816)
<b>Υπόλοιπο τέλους χρήσης</b>	<b>-</b>	<b>5.356.550</b>

Οι ακόλουθοι πίνακες αναλύουν την ανακτησιμότητα των φορολογικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων της Εταιρείας:

<b>Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις:</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Ανακτήσιμες εντός 12 μηνών	-	-
Ανακτήσιμες μετά από 12 μήνες	3.807.084	8.741.633
	<b>3.807.084</b>	<b>8.741.633</b>
<b>Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις:</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Ανακτήσιμες εντός 12 μηνών	-	-
Ανακτήσιμες μετά από 12 μήνες	(3.807.084)	(3.385.084)
	<b>(3.807.084)</b>	<b>(3.385.084)</b>

Οι ακόλουθοι πίνακες απεικονίζουν τα ποσά των αναβαλλόμενων φορολογικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων καθώς και τις μεταβολές που καταγράφηκαν στις χρήσεις που παρουσιάζονται όσον αφορά την αναβαλλόμενη φορολογία που καταγράφηκε για τις προσωρινές διαφορές:

Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις

	Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	Προβλέψεις για επίδικες υποθέσεις	Προβλέψεις απομείωσης παγίων	Μισθώσεις περιουσιακών στοιχείων	Απομείωση απαιτήσεων	Φορολογικές ζημιές	Λοιπά	Σύνολο
<b>1 Ιανουαρίου 2022</b>	1.074.155	1.502.668	416.778	544.302	437.180	618.973	21.572	4.615.627
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(173.901)	(85.027)	354.229	234.423	254.814	3.608.856	(21.572)	4.171.822
(Χρέωση)/πίστωση στα λοιπά συνολικά εισοδήματα	(45.816)	-	-	-	-	-	-	(45.816)
<b>31 Δεκεμβρίου 2022</b>	<b>854.439</b>	<b>1.417.641</b>	<b>771.006</b>	<b>778.725</b>	<b>691.993</b>	<b>4.227.829</b>	-	<b>8.741.633</b>
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(93.987)	(1.010.649)	29.799	247.022	-	(4.125.710)	-	(4.953.523)
(Χρέωση)/πίστωση στα λοιπά συνολικά εισοδήματα	18.974	-	-	-	-	-	-	18.974
<b>31 Δεκεμβρίου 2023</b>	<b>779.426</b>	<b>406.992</b>	<b>800.806</b>	<b>1.025.747</b>	<b>691.993</b>	<b>102.119</b>	-	<b>3.807.084</b>

Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις

	Δεδουλευμένα έσοδα	Διαφορετικές φορολογικές αποσβέσεις	Σύνολο
<b>1 Ιανουαρίου 2022</b>	(411.401)	-	(411.401)
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(2.973.683)	-	(2.973.683)
<b>31 Δεκεμβρίου 2022</b>	<b>(3.385.084)</b>	-	<b>(3.385.084)</b>
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	-	(422.000)	(422.000)
<b>31 Δεκεμβρίου 2023</b>	<b>(3.385.084)</b>	<b>(422.000)</b>	<b>(3.807.084)</b>

Εξαιτίας της αβεβαιότητας αναφορικά με την ύπαρξη επαρκών φορολογητέων κερδών στο μέλλον για συμψηφισμό των φορολογικών ζημιών, η Εταιρεία απομείωσε το μεγαλύτερο μέρος της προηγούμενης αναγνωρισμένης Αναβαλλόμενης Φορολογικής Απαιτήσης για φορολογικές ζημιές (μέχρι που το ποσό της ΑΦΑ να ισούται με την ΑΦΥ).

Σημειώνεται πως το υπόλοιπο των φορολογικών ζημιών για τις οποίες δεν έχει αναγνωριστεί αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση, καθώς δεν πληρούνται τα κριτήρια αναγνώρισης του ΔΛΠ 12, ανέρχονται σε €66 εκατ. κατά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023.

## 9 Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

Οι Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις απεικονίζονται στο κόστος στο κόστος κτήσης καθώς η επίδραση από την προεξόφληση είναι κρίνεται ως ασήμαντη και αναλύονται ως εξής:

<i><b>Ποσά σε Ευρώ</b></i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Δοσμένες εγγυήσεις	901.733	894.494
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	1.113.307	10.149
<b>Σύνολο</b>	<b>2.015.041</b>	<b>904.643</b>

Το μεγαλύτερο μέρος των "λοιπών μακροπρόθεσμων απαιτήσεων" αφορά απαιτήσεις για αναλώσεις υλικών από τον πάροχο υπηρεσιών συντήρησης του ιδιόκτητου τροχαίου υλικού σύμφωνα με την σύμβαση.

## 10 Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα

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.

Τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της Εταιρείας αναλύονται ως εξής:

<i><b>Ποσά σε Ευρώ</b></i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Διαθέσιμα στο ταμείο	11.217	18.467
Καταθέσεις όψεως	10.389.028	22.997.987
<b>Σύνολο</b>	<b>10.400.245</b>	<b>23.016.455</b>

Ο ακόλουθος πίνακας απεικονίζει τα ποσά καταθέσεων ανά κατηγορία πιστοληπτικής αξιολόγησης από την εταιρεία Moody's:

<b>Credit ratings</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Ba2	-	21.616.457
Ba3	-	1.381.530
Baa2	289.274	-
Baa3	10.099.754	-
<b>Σύνολο</b>	<b>10.389.028</b>	<b>22.997.987</b>

Η λογιστική αξία των ταμειακών διαθεσίμων και ισοδυνάμων προσεγγίζει την εύλογη αξία τους. Οι καταθέσεις τοκίζονται με κυμαινόμενα επιτόκια. Το σύνολο των καταθέσεων είναι σε Ευρώ.

## 11. Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις

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

<b>Ποσά σε Ευρώ</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Πελάτες ιδιωτικού τομέα	5.153.075	5.935.212
Ελληνικό Δημόσιο	67.090.528	38.823.868
Επισφαλείς απαιτήσεις πελατών	4.576.031	4.576.031
<b>Σύνολο απαιτήσεων</b>	<b>76.819.634</b>	<b>49.335.111</b>
Μείον: Προβλέψεις επισφάλειας	(9.139.796)	(9.148.723)
<b>Σύνολο καθαρών απαιτήσεων από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις</b>	<b>67.679.838</b>	<b>40.186.388</b>

Η σημαντική αύξηση των εμπορικών απαιτήσεων προέρχεται από την τιμολόγηση εργασιών του 1<sup>ου</sup> εξαμήνου του 2022 προς το Υπουργείο Μεταφορών για χρεώσεις παροχών υποκειμένων στην σύμβαση ΥΔΥ. Σημειώνεται πως από το ποσό €67 εκ. των απαιτήσεων από το Ελληνικό Δημόσιο, ποσό €61 εκ αφορά απαιτήσεις από το Υπουργείο Μεταφορών.

Για τις απαιτήσεις έχει γίνει εκτίμηση της ανακτησιμότητας τους και έχει σχηματιστεί πρόβλεψη επισφάλειας συνολικού ποσού €9.139.796 (2022: €9.148.723). Η μεταβολή της πρόβλεψης επισφάλειας για εμπορικούς πελάτες και λοιπές απαιτήσεις αναλύεται ως εξής:

<b>1 Ιανουαρίου 2022</b>	<b>9.169.792</b>
Μείωση Πρόβλεψης λόγω είσπραξης	(176.566)
Προβλέψεις απομείωσης	155.496
<b>31 Δεκεμβρίου 2022</b>	<b>9.148.723</b>
<b>1 Ιανουαρίου 2023</b>	<b>9.148.723</b>
Αναταξινόμηση σε πρόβλεψη επισφάλειας λοιπών βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων	(60.778)
Μείωση Πρόβλεψης λόγω είσπραξης	(13.391)
Προβλέψεις απομείωσης	65.242
<b>31 Δεκεμβρίου 2023</b>	<b>9.139.796</b>

Οι προβλέψεις επισφάλειας σχηματίζονται ως εξής:

31/12/2023	Απαιτήσεις έως 180 ημέρες ανείσπρακτες	Απαιτήσεις άνω των 180 ημερών ανείσπρακτες χωρίς κίνδυνο εισπραξιμότητας	Απαιτήσεις με κίνδυνο εισπραξιμότητας	Απαιτήσεις Επισφαλείς στο σύνολό τους	Σύνολο
Ποσοστό επισφάλειας	0,20%	1,27%	23%	100%	
Εμπορικές Απαιτήσεις	62.554.228	5.130.103	245.689	8.889.615	<b>76.819.634</b>
Πρόβλεψη Επισφάλειας	(127.503)	(65.338)	(57.340)	(8.889.615)	<b>(9.139.796)</b>
Εμπορικές απαιτήσεις μείον επισφαλείς	62.426.725	5.064.765	188.348	=	<b>67.679.838</b>
31/12/2022	Απαιτήσεις έως 180 ημέρες ανείσπρακτες	Απαιτήσεις άνω των 180 ημερών ανείσπρακτες χωρίς κίνδυνο εισπραξιμότητας	Απαιτήσεις με κίνδυνο εισπραξιμότητας	Απαιτήσεις Επισφαλείς στο σύνολό τους	Σύνολο
Ποσοστό επισφάλειας	0,22%	1,30%	24%	100%	
Εμπορικές Απαιτήσεις	32.448.445	7.723.328	245.689	8.917.649	<b>49.335.111</b>
Πρόβλεψη Επισφάλειας	(71.716)	(100.342)	(59.016)	(8.917.649)	<b>(9.148.723)</b>
Εμπορικές απαιτήσεις μείον προβλέψεων επισφαλειών	32.376.729	7.622.986	186.673	=	<b>40.186.388</b>

## 12. Αποθέματα

Τα Αποθέματα αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	31.12.2023	31.12.2022
Πετρέλαιο	827.425	1.372.757
Πρόβλεψη απαξίωσης πετρελαίου	(186.121)	(270.892)
<b>Καθαρή αξία</b>	<b>641.304</b>	<b>1.101.866</b>
Ανταλλακτικά Παγίων	3.215.096	2.461.982
Πρόβλεψη απαξίωσης ανταλλακτικών	(326.855)	(173.459)
<b>Καθαρή αξία</b>	<b>2.888.241</b>	<b>2.288.523</b>
<b>Συνολική καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία</b>	<b>3.529.513</b>	<b>3.390.388</b>

Δεν υπάρχουν δεσμεύσεις επί των αποθεμάτων της Εταιρείας.

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

### 13. Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις

Οι Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Φ.Π.Α. εισπρακτέος	22.319.113	7.509.191
Λοιπές απαιτήσεις – Δημόσιο	623.347	7.250.663
Επιδότηση covid	4.000.000	4.000.000
Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα από Υπουργείο Μεταφορών	65.027.965	40.027.965
Απαιτήσεις από συμπληρωματική και εκτεταμένη συντήρηση – ΓΑΙΑΟΣΕ	21.326.634	19.285.998
Έσοδα εισπρακτέα από συμπληρωματική συντήρηση – ΟΣΕ	1.887.418	1.887.418
Χρεώσεις για κόστος συντήρησης εξοπλισμού για επεμβάσεις σε συμβάντα επί γραμμής και διατήρησής του σε μόνιμη ετοιμότητα – ΟΣΕ	2.929.309	2.497.309
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	27.570.197	31.661.273
	<b>145.683.983</b>	<b>114.119.817</b>
Μείον: Πρόβλεψη επισφάλειας λοιπών βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων	(31.068.078)	(26.238.243)
<b>Σύνολο καθαρών λοιπών απαιτήσεων</b>	<b>114.615.905</b>	<b>87.881.574</b>

Σημειώνονται τα κάτωθι:

- i. Η γραμμή Λοιπές απαιτήσεις -Δημόσιο αποτελείται από παρακρατούμενους φόρους. Αφορά τα ποσά που παρακρατούνται (8%) από τιμολογήσεις προς το Ελληνικό Δημόσιο και συμψηφίζονται με το πληρωτέο της Δήλωσης Φορολογίας Εισοδήματος. Η μείωση οφείλεται σε εισπραξη που έγινε εντός του 2023 καθώς εκκαθαρίστηκε η ΔΦΕ του 2022.
- ii. Η απαίτηση από επιδότηση covid ποσού Ευρώ 4εκ δεν είναι επισφαλής καθώς εγκρίθηκε με την ΚΥΑ Φ32/143943 (ΦΕΚ Β' 5826/2020) και αναμένεται να εισπραχθεί εντός του 2024.
- iii. Τα "έσοδα χρήσεως εισπρακτέα από Υπουργείο Μεταφορών" ποσού Ευρώ 65.027.965 αφορά δεδουλευμένες μη τιμολογημένες απαιτήσεις που απορρέουν από την σύμβαση ΥΔΥ και δεν έχουν τιμολογηθεί καθώς τελούν υπό τελική αλλά τυπική έγκριση έτσι ώστε να εκταμιευθούν προς την Hellenic Train.
- iv. Οι απαιτήσεις από συμπληρωματική και εκτεταμένη συντήρηση σχετίζονται με υπηρεσίες συντήρησης που παρέχει η Εταιρεία στο μισθωμένο από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. τροχαιό υλικό σύμφωνα με την έγκριση του προγράμματος διαχείρισης του τροχαιού υλικού όπως δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 2073/Β'/27.04.2022. Οι εργασίες συντήρησης έχουν προϋπολογισμένο κόστος που ανέρχεται στο ποσό των 35,8 εκατ. και θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2027. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι απαιτήσεις από συμπληρωματική συντήρηση από τον ΟΣΕ Α.Ε. και την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. αφορούν εργασίες συντήρησης της περιόδου 09/2017-09/2019 που εκτελέστηκαν από την ΕΕΣΣΤΥ, δαπάνες που τιμολογήθηκαν την Hellenic Train και επαναχρεώνονται στους τελικούς αποδέκτες των εργασιών συντήρησης. Η αξία (συμπεριλαμβάνεται στο ποσό των €21.326.634) των απαιτήσεων , μετα από προβλέψεις, για (α)

συμπληρωματική και εκτεταμένη συντήρηση από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ανέρχεται σε € 18εκ περίπου. Επίσης ποσό €1,9 εκατ. (που περιλαμβάνεται στο ποσό των €21.326.634) αφορά απαιτήσεις από τον ΟΣΕ Α.Ε.. Απαιτηση για ποσό €15 εκατ. για συμπληρωματική συντήρηση έχει κοινοποιηθεί στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε, και με εξώδικες επιστολές, ενώ για την απαίτηση από τον ΟΣΕ Α.Ε. έχει σχηματισθεί ισόποση πρόβλεψη επισφάλειας.

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 Α.Ε.), μέρος του κόστους σε παραλείψεις της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. (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 Α.Ε. όπως ορίζεται στην αντίστοιχη νομοθεσία.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. 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 και αμφισβητεί τις χρεώσεις. Σε κάθε περίπτωση, η Διοίκηση εκτιμά ότι όλες οι επαναχρεώσεις αποδεικνύονται από τα κατάλληλα δικαιολογητικά βάσει των δαπανών που πραγματοποίησε η Εταιρεία, και θα διεκδικήσει νομικά μέχρι εξάντλησης των νομικών ενεργειών.

Τα Έσοδα εισπρακτέα από συμπληρωματική συντήρηση – ΟΣΕ” κρίνονται στο σύνολο τους επισφαλή και περιλαμβάνονται στην πρόβλεψη επισφάλειας λοιπών βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων.

- v. Από τις “λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις” ποσού €27.570.197:
- i. Ποσό €23,3εκ. αφορά επισφαλείς απαιτήσεις για τις οποίες έχει σχηματιστεί ισόποση πρόβλεψη επισφάλειας
  - ii. Ποσό €0,98 εκ. αφορά υπηρεσίες παρεχόμενες στο πλαίσιο εκτέλεσης έργων δικτύου που έχουν τιμολογηθεί στον ΟΣΕ
  - iii. Ποσό €0,85 εκ. αφορά αναμενόμενο πιστωτικό τιμολόγιο από την ΓΑΙΑΟΣΕ που έχει δημιουργηθεί λόγω τιμολόγησης κόστους μίσθωσης τροχαίου υλικού το οποίο η Εταιρεία έχει αιτηθεί προς επιστροφή χωρίς πλέον να το χρησιμοποιεί
  - iv. Ποσό €1,2 εκ. αφορά δεδουλευμένα έξοδα
  - v. Ποσό €1,14 εκ. αφορά απαίτηση από το ΟΣΕ για πληρωθείσες αποζημιώσεις προσωπικού λόγω συνταξιοδότησης και οι οποίες, σύμφωνα με δικαστική απόφαση, βαρύνουν τον ΟΣΕ.

Η Εταιρεία έχει εκτιμήσει πως το ύψος της απαιτούμενης πρόβλεψης επισφάλειας για λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις ανέρχεται σε € 31.068.078 κατά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023 (2022 : € 26.238.243). Η αύξησή της απαιτούμενης πρόβλεψης σε σχέση με το υπόλοιπο της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2022 αφορά κυρίως επιπρόσθετες προβλέψεις για μέρος των λοιπών απαιτήσεων από τον ΟΣΕ. Η μεταβολή της πρόβλεψης επισφάλειας για λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις αναλύεται ως εξής:

<b>1 Ιανουαρίου 2022</b>	<b>25.517.777</b>
Προβλέψεις απομείωσης	1.002.749
Αναστροφή Προβλέψεων	(282.282)
<b>31 Δεκεμβρίου 2022</b>	<b>26.238.243</b>
<b>1 Ιανουαρίου 2023</b>	<b>26.238.243</b>
Αναταξινόμηση από πρόβλεψη επισφάλειας για πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	60.778
Αναστροφή προβλέψεων	(1.130.611)
Προβλέψεις απομείωσης	5.899.667
<b>31 Δεκεμβρίου 2023</b>	<b>31.068.077</b>

Η αναστροφή απομείωσης κατά την κλειόμενη χρήση έγινε κατόπιν δικαστικής απόφασης που δικαιώνει την Εταιρεία για απαιτήσεις από τον ΟΣΕ σχετικά με κόστος αποζημιώσεων προσωπικού. Οι επιπλέον προβλέψεις απομείωσης αφορούν στο σύνολό τους απαιτήσεις από ΟΣΕ Α.Ε. και ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σχετικά με χρεώσεις για κόστος συντήρησης εξοπλισμού για επεμβάσεις σε συμβάντα επί γραμμής και διατήρησής του σε μόνιμη ετοιμότητα, και απαιτήσεις για εκτεταμένη συντήρηση αντίστοιχα.

#### 14. Ίδια Κεφάλαια

Οι μεταβολές που έγιναν στα επιμέρους κονδύλια των Ιδίων Κεφαλαίων κατά τη διάρκεια των χρήσεων 2023 και 2022 παρουσιάζονται αναλυτικά στην Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων.

Κατά την τρέχουσα χρήση του 2023 η Εταιρεία πραγματοποίησε ζημιές μετά από φόρους € 65 εκατ. το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τα ίδια κεφάλαια κατά την 31η Δεκεμβρίου 2023 να καταστούν αρνητικά και ως εκ τούτου συντρέχουν οι διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 119 του Ν.4548/2018.

Η Διοίκηση της Εταιρείας θα συγκαλέσει την Γενική Συνέλευση των Μετόχων εντός έξι μηνών από την ημερομηνία αναφοράς ώστε να ληφθούν κατάλληλα μέτρα (μεταξύ άλλων και της αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου) για την απαιτούμενη ανακεφαλαιοποίηση της Εταιρείας.

Λαμβάνοντας υπόψη την επίπτωση από την προσδοκώμενη ανακεφαλαιοποίηση της Εταιρείας (που εκτιμάται πως θα περιλαμβάνει και αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου), τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας θα υπερβαίνουν το 1/2 του καταβεβλημένου κεφαλαίου.

### **Μετοχικό κεφάλαιο**

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας αποτελείται από 2.130.434 κοινές πλήρως εξοφλημένες μετοχές, ονομαστικής αξίας €16,15 η κάθε μία. Το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανέρχεται σε ποσό € 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 Εταιρείας (τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.), στην θυγατρική της εταιρεία TRENITALIA S.p.A..

### **Λοιπά αποθεματικά κεφάλαια**

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

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

Το Αποθεματικό αναλογιστικών κερδών/(ζημιών) παροχών προσωπικού αφορά σε αναλογιστικές ζημίες 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. Για το εν λόγω αποθεματικό δεν προκύπτουν δεσμεύσεις αναφορικά με την διανομή του σε περίπτωση διανομής μερισμάτων.

### **Αποτελέσματα εις νέο**

Τα σωρευτικά αποτελέσματα εις νέο της Εταιρείας την 31/12/2022 ανέρχονται σε ζημία € 13.143.955.

### **Κέρδη/(Ζημίες) χρήσης**

Το αποτέλεσμα της Εταιρείας μετά φόρων κατά τη χρήση 1/1/2023 – 31/12/2023 ανήλθε σε ζημίες € 65.069.775 έναντι ζημιών € 883.428 για τη χρήση 1/1/2022 – 31/12/2022.

## 15. Δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις

Ποσά σε Ευρώ

	31.12.2023	31.12.2022
<b>Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	24.700.000	28.500.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων</b>	<b>24.700.000</b>	<b>28.500.000</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	100.828.793	29.056.386
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων</b>	<b>100.828.793</b>	<b>29.056.386</b>
<b>Σύνολο δανειακών υποχρεώσεων</b>	<b>125.528.793</b>	<b>57.556.386</b>

Η κίνηση του δανεισμού από συνδεδεμένα μέρη για την Εταιρεία στη χρήση 2023 και 2022 παρουσιάζεται παρακάτω:

	31.12.2023	31.12.2022
<b>Υπόλοιπο έναρξης χρήσης</b>	<b>57.556.386</b>	<b>36.292.553</b>
Νέα Δάνεια	70.000.000	25.000.000
Πληρωμές Δανείων	(3.800.000)	(3.800.000)
Τόκοι Έξοδα	3.742.730	545.339
Κεφαλαιοποίηση Τόκων	-	55.220
Πληρωμές Τόκων	(1.970.323)	(536.726)
<b>Υπόλοιπο τέλους χρήσης</b>	<b>125.528.793</b>	<b>57.556.386</b>

Τα υπόλοιπα των κεφαλαιοποιημένων τόκων που περιλαμβάνονται στα υπόλοιπα 1.1.2022, 31.12.2022 και 31.12.2023 ανέρχονται σε € 192.552, € 256.386 και € 2.028.793 αντίστοιχα.

Οι όροι και οι προϋποθέσεις των υφιστάμενων δανείων που χορηγήθηκαν από την μητρική εταιρεία σε Ευρώ και έχουν ως εξής:

Πιστωτής	Έτος Χορήγησης	Ονομαστικό επιτόκιο	Έτος λήξης	31.12.2023		31.12.2022	
				Συνολικό ποσό δανείου	Ονομαστική αξία	Συνολικό ποσό δανείου	Ονομαστική αξία
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2019	2,18% plus Euribor	2028	25.000.000	15.000.000	25.000.000	17.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2020*	1,4% plus Euribor	2031	18.000.000	13.500.000	18.000.000	15.300.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2022	0,95% plus Euribor	2024	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,75% plus Euribor	2024	15.000.000	15.000.000	-	-
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,75% plus Euribor	2024	25.000.000	25.000.000	-	-
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,75% plus Euribor	2024	15.000.000	15.000.000	-	-
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,75% plus Euribor	2024	15.000.000	15.000.000	-	-
<b>Σύνολο δανείων</b>				<b>138.000.000</b>	<b>123.500.000</b>	<b>68.000.000</b>	<b>57.300.000</b>

\*η σύμβαση του δανείου των 18 εκ. ευρώ υπεγράφη το 2020. Η πρώτη εκταμίευση , ποσού 5 εκ ευρώ πραγματοποιήθηκε το 2020, και το υπόλοιπο ποσό των 13 εκ. ευρώ εκταμιεύθηκε το 2021.

Από τις αναλήψεις νέων βραχυπρόθεσμων δανείων, ποσό € 25 εκατ. και € 15 εκατ. που ελήφθησαν το 2022 και το 2023 αντίστοιχα, θα εξοφληθούν με την είσπραξη της εκκρεμούς απαίτησης για τη σύμβαση ΥΔΥ. Το υπόλοιπο της πρόσθετης βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης αξίας εντός του 2023 (ήτοι € 55 εκατ.) λήφθηκε για να καλύψει το χρηματοδοτικό κενό που προέκυψε εξαιτίας των συνδυαστικών επιπτώσεων από (α) την καθυστέρηση είσπραξης των απαιτήσεων από την Σύμβαση ΥΔΥ από το Υπουργείο , (β) του δυστυχήματος στα Τέμπη και (γ) της καταιγίδας Daniel.

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

Η σχετική υποχρέωση της εταιρείας έχει ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Παρούσα αξία μη χρηματοδοτούμενων υποχρεώσεων	3.542.847	3.883.813
<b>Καθαρή υποχρέωση αναγνωρισμένη στον ισολογισμό</b>	<b>3.542.847</b>	<b>3.883.813</b>

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

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Καθαρή υποχρέωση έναρξης χρήσεως	3.883.813	4.882.524
Κόστος τρέχουσας υπηρεσίας	216.447	254.376
Λοιπά κόστη	163.209	258.607
Κόστος τόκων	138.862	47.060
Αναλογιστική ζημιά/(κέρδος) που αναγνωρίζεται στα Ίδια Κεφάλαια	86.249	(208.253)
Παροχές πληρωθείσες εντός του τρέχοντος έτους	(945.734)	(1.350.500)
<b>Καθαρή υποχρέωση λήξης χρήσεως</b>	<b>3.542.847</b>	<b>3.883.813</b>

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

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΣΕ Α.Ε. 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 Α.Ε. (ΚΥΑ 45496723367 11-9-2017) δεν γίνεται καμία αναφορά στη διαγραφή της όντως υποχρέωσης του ΟΣΕ Α.Ε. 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 Α.Ε. σχετικά με την εν λόγω υπόθεση. Συνεπώς, σύμφωνα με τους νομικούς συμβούλους της Εταιρείας το ποσό της απαίτησης που έχει σχηματιστεί στα βιβλία της Εταιρείας κατά του ΟΣΕ Α.Ε. θεωρείται πληρωτέα από τον ΟΣΕ με νόμιμους τόκους από την επίδοση της αγωγής πλήρως ανακτήσιμο. Σημειώνεται, πως το καθαρό ποσό (μετά από συντηρητικές προβλέψεις) που έχει αναγνωριστεί ως απαίτηση την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023 από τον

ΟΣΕ ανέρχεται σε €1,14 εκ. (2022:€0) και αφορά απαίτηση για πληρωθείσες αποζημιώσεις προσωπικού λόγω συνταξιοδότησης και οι οποίες, σύμφωνα με δικαστική απόφαση τον 9/2023, βαρύνουν τον ΟΣΕ. Σημειώνεται πως η μεταβολή σε σχέση με το 2022 οφείλεται στην έκδοση της δικαστικής απόφασης. Η Εταιρεία έχει, συντηρητικά απομειώσει το σύνολο της υπόλοιπης απαίτησης μέχρι την έκδοση Δικαστικής απόφασης.

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).

#### **Αναλογιστικές παραδοχές**

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

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Επιτόκιο προεξόφλησης	3,20%	3,80%
Μελλοντικές αυξήσεις μισθών	2,50%	2,50%
Μακροχρόνια αύξηση πληθωρισμού	2,10%	2,20%
Πίνακας θνησιμότητας	EAE2012P	EAE2012P

Η παρακάτω ανάλυση ευαισθησίας βασίζεται σε μία μεταβολή της παραδοχής διατηρώντας όλες τις άλλες παραδοχές σταθερές. Στην πράξη, υπάρχει μικρή πιθανότητα αυτό να συμβεί καθώς οι μεταβολές στις παραδοχές μπορεί να συνδέονται μεταξύ τους. Κατά τον υπολογισμό της ευαισθησίας της υποχρέωσης καθορισμένων παροχών στο προσωπικό λόγω εξόδου από την υπηρεσία στις κύριες αναλογιστικές παραδοχές, χρησιμοποιήθηκε η ίδια μέθοδος που χρησιμοποιείται κατά τον υπολογισμό της υποχρέωσης που αναγνωρίζεται στην Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης (παρούσα αξία της υποχρέωσης καθορισμένων παροχών στο προσωπικό με τη χρήση της αναλογιστικής μεθόδου της προβλεπόμενης πιστωτικής μονάδας (projected unit credit method). Η μέθοδος και τα είδη των παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν για την προετοιμασία της ανάλυσης ευαισθησίας δεν άλλαξαν σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο.

	<b>Υποχρέωση παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία</b>
Αύξηση μισθών κατά 0,50%	3.576.975
Μείωση μισθών κατά 0,50%	3.509.705
Αύξηση επιτοκίου προεξόφλησης κατά 0,50%	3.467.389
Μείωση επιτοκίου προεξόφλησης κατά 0,50%	3.621.134

## 17. Προβλέψεις για κινδύνους

Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τα υπόλοιπα έναρξης και λήξης των λοιπών προβλέψεων καθώς και τις μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των ετών 2023 και 2022.

	<b>Προβλέψεις για εκκρεμείς ένδικες υποθέσεις</b>
<b>Λογιστική αξία την 1.1.2022</b>	<b>6.830.309</b>
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	647.388
Αντιλογισμός προβλέψεων	(2.236.026)
Τόκοι δικαστικών αποφάσεων	1.202.150
<b>Λογιστική αξία την 31.12.2022</b>	<b>6.443.821</b>
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	2.012.612
Αντιλογισμός προβλέψεων	(484.216)
Εκτέλεση επίδικων υποθέσεων	(535.143)
Τόκοι δικαστικών αποφάσεων	229.123
<b>Λογιστική αξία την 31.12.2023</b>	<b>7.666.197</b>

Η Εταιρεία προβλέπει σε αντιλογισμούς προβλέψεων όταν κρίνεται απαραίτητο με βάση εκδοθείσες αποφάσεις δικαστηρίων.

## 18. Βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις

Οι Υποχρεώσεις από μισθώσεις, αποτιμώνται στο αναπόσβεστο κόστος και αναλύονται ως εξής:

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις (Δ.Π.Χ.Α. 16)	82.066.765	93.814.796
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις (Δ.Π.Χ.Α. 16)	14.184.022	14.504.653
Τιμολογημένα μισθώματα που δεν έχουν εξοφληθεί	63.426.192	41.610.119
<b>Σύνολο</b>	<b>159.676.979</b>	<b>149.929.568</b>

Η Εταιρεία έχει συμβάσεις μίσθωσης κυρίως με αντισυμβαλλόμενη τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για την μίσθωση τροχαίου υλικού και τεχνικές εγκαταστάσεις συντήρησης.

## 19. Λοιπές βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

	31.12.2023			31.12.2022		
	Μακρ.	Βραχ.	Σύνολο	Μακρ.	Βραχ.	Σύνολο
Ληφθείσες Εγγυήσεις πελατών κλάδου εμπορευμάτων	70.000	-	<b>70.000</b>	70.000	-	<b>70.000</b>
Έξοδα χρήσεως δουλευμένα	-	3.156.803	<b>3.156.803</b>	-	6.490.392	<b>6.490.392</b>
Αποδοχές προσωπικού πληρωτέες	-	1.830.705	<b>1.830.705</b>	-	1.728.689	<b>1.728.689</b>
Λοιποί φόροι-τέλη	-	1.122.555	<b>1.122.555</b>	-	1.774.250	<b>1.774.250</b>
Υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς	-	2.170.866	<b>2.170.866</b>	-	2.121.552	<b>2.121.552</b>
Έσοδα επόμενων χρήσεων	-	271.530	<b>271.530</b>	-	667.968	<b>667.968</b>
Λοιπές υποχρεώσεις	-	1.633.230	<b>1.633.230</b>	-	7.683.891	<b>7.683.891</b>
<b>Σύνολο</b>	<b>70.000</b>	<b>10.185.690</b>	<b>10.255.690</b>	<b>70.000</b>	<b>20.466.742</b>	<b>20.536.742</b>

## 20. Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις

Ποσά σε Ευρώ	31.12.2023	31.12.2022
Υποχρεώσεις σε ΝΠΔΔ & Δημόσιες επιχειρήσεις	74.397.001	58.277.762
Προμηθευτές Εσωτερικού	16.454.436	3.716.294
Προμηθευτές Εξωτερικού	-	420.247
Εμπορικές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες	52.528.990	50.952.935
<b>Σύνολο</b>	<b>143.380.427</b>	<b>113.367.239</b>

Οι Υποχρεώσεις σε ΝΠΔΔ & Δημόσιες επιχειρήσεις στις 31 Δεκεμβρίου 2023 ποσού €74.397.001 (€58.277.762 την 31η Δεκεμβρίου 2022) περιλαμβάνουν κυρίως υποχρεώσεις προς την ΟΣΕ Α.Ε. για τέλη χρήσης δικτύου.

Η τιμολόγηση τρέχουσας χρήσης αναφορικά με τα τέλη υποδομής ανέρχεται σε ποσό €23,4 εκατ. ενώ το ανεξόφλητο τιμολογημένο υπόλοιπο από το 2022 ανέρχεται σε €71,8 εκατ. (άρα συνολική τιμολογημένη υποχρέωση προς ΟΣΕ για τέλη δικτύου ανέρχεται σε €95,2 εκατ.). Η Hellenic Train έχει εκφράσει σημαντικές αντιρρήσεις σχετικά με τη μέθοδο αξιολόγησης που εφαρμόζει ο ΟΣΕ Α.Ε. για τις εν λόγω χρεώσεις και έχει ασκήσει προσφυγές κατά των δηλώσεων δικτύου των ετών 2020, 2021, 2022 και 2023 ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και βασιζόμενη σε νομική γνωμάτευση πως αυτές θα αποσυρθούν ή θα τροποποιηθούν, έχει επιμετρήσει τα τέλη χρήσης δικτύου για τα έτη 2020-2023 λαμβάνοντας ως βάση τις αποδεκτές χρεώσεις της κατάστασης χρήσης δικτύου του έτους 2019, προσαρμοσμένη για τις απαιτούμενες αυξήσεις (πληθωρισμός) και όχι σύμφωνα με τις χρεώσεις από τον ΟΣΕ. Συνεπώς, τα εν λόγω τιμολόγια καταχωρούνται αρχικά στην αξία που αναφέρουν, αλλά στη συνέχεια συμψηφίζονται στο κονδύλι υποχρεώσεις (και το κόστος) με την αξία του αναμενόμενου πιστωτικού τιμολογίου, το οποίο η Διοίκηση εκτιμά ότι θα εκδοθεί από τον ΟΣΕ Α.Ε. εφόσον η τελική έκβαση της υπόθεσης εκτιμάται, σύμφωνα με γνωματεύσεις νομικών και τεχνικών συμβούλων, πως θα είναι θετική για την Εταιρεία και υπολογίστηκε λαμβάνοντας υπόψη το τέλος πρόσβασης στην υποδομή βάσει της Δήλωσης Δικτύου του 2019 (προσαρμοσμένη όπως αναφέρεται ανωτέρω με τις απαιτούμενες αυξήσεις), δηλαδή της τελευταίας Δήλωσης Δικτύου που υπογράφηκε μεταξύ των

μερών, και λαμβάνοντας υπόψη όσα όρισε η ΡΑΣ με την υπ' αριθ. 56/2022 απόφασή του. Ως αποτέλεσμα και βασιζόμενη σε γνωμοδοτήσεις από τους νομικούς και τεχνικούς συμβούλους της, η Hellenic Train έχει μειώσει τις τιμολογημένες υποχρεώσεις της προς τον ΟΣΕ κατά €47,8 εκατ..

Οι εμπορικές υποχρεώσεις προς εταιρείες του Ομίλου την 31η Δεκεμβρίου 2023 ανέρχονται σε €52.528.990 (€ 50.952.935 την 31η Δεκεμβρίου 2022) περιλαμβάνουν κυρίως υποχρεώσεις έναντι της Trenitalia S.p.A σχετικά με ανεξόφλητα τιμολόγια για τα τρένα ETR470 που έχουν μεταφερθεί στην Ελλάδα ανάμεσα του 2020 και 2022.

## 21. Αμοιβές και έξοδα προσωπικού

Οι Αμοιβές και έξοδα προσωπικού περιλαμβάνουν:

	1.1.2023 έως 31.12.2023	1.1.2022 έως 31.12.2022
<i>Ποσά σε Ευρώ</i>		
Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα	36.460.732	36.647.489
Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης	7.993.469	7.960.831
Λοιπές παροχές σε εργαζομένους	3.440.437	2.109.869
Αποζημιώσεις απολύσεως ή εξόδου εμμίθου προσωπικού	719.129	1.037.926
<b>Σύνολο</b>	<b>48.613.767</b>	<b>47.756.114</b>

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

	1.1.2023 έως 31.12.2023	1.1.2022 έως 31.12.2022
<b>Προσωπικό</b>		
Διευθυντές	9	8
Λοιπό προσωπικό	1.233	1.220
<b>Σύνολο</b>	<b>1.242</b>	<b>1.228</b>

## 22. Κύκλος εργασιών και έσοδα ΥΔΥ

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

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	37.737.631	65.003.412
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	7.771.121	14.713.000
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	115.106	87.697
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών συντήρησης	1.042.190	2.299.882
Έσοδα από Υ.Δ.Υ. (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)	48.416.696	50.000.000
Έσοδα από ΥΔΥ (πρόσθετα με βάση το άρθρο 10.3 & 10.14)	-	15.027.965
<b>Σύνολο</b>	<b>95.082.744</b>	<b>147.131.955</b>

Στις 14 Απριλίου 2022 υπεγράφη η σύμβαση για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Εταιρείας, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και τον ν. 3891/2010, με αντικείμενο την παροχή επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών γενικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος, που δεν μπορούν να αποτελούν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Για την παροχή αυτών των μεταφορικών υπηρεσιών, το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται να καταβάλλει στην Εταιρεία μια ετήσια αποζημίωση ύψους έως €50 εκ. (χωρίς ΦΠΑ), μειωμένο με τυχόν επιβληθείσες ποινές σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης. Από την λειτουργία της σύμβασης, η Εταιρεία δικαιούται ένα ετήσιο ελάχιστο κέρδος ύψους €2 εκ. ευρώ, και σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος, το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνει το 20% της διαφοράς μεταξύ του αποτελέσματος και του ελάχιστου κέρδους.

Βάσει του άρθρου 10.14 σε κάθε περίπτωση που προκύπτει η ανάγκη υπέρβασης του ανώτατου ποσού αποζημίωσης άνω των €50 εκ., η Hellenic Train δύναται να αποζημιωθεί με αυξημένη αποζημίωση με προϋπόθεση την εξασφάλιση αύξησης των σχετικών πιστώσεων από το Υπουργείο Οικονομικών ανάλογα με το αυξανόμενο κόστος είτε να μειώσει την παραγωγή με τέτοιο τρόπο ώστε η Σύμβαση να εξισορροπηθεί με την αποζημίωση των €50 εκατ. Σε περίπτωση που δεν εξασφαλιστεί αύξηση των σχετικών πιστώσεων και οι μεταφορικές υπηρεσίες που προβλέπονται στο παράρτημα Α της Σύμβασης ΥΔΥ δεν μπορούν να εκτελεστούν με την αποζημίωση των Ευρώ 50εκ.(χωρίς ΦΠΑ), αναπροσαρμόζεται άμεσα το πλήθος των παρεχόμενων δρομολογίων ώστε η παροχή τους να καθίσταται δυνατή με την αποζημίωση των Ευρώ 50εκ (χωρίς ΦΠΑ).

Για το έτος 2023, η Εταιρεία κατέγραψε σημαντικές ζημιές από την λειτουργία της σύμβασης, κυρίως από λόγους που συνδέονται με τις αποφάσεις για την μείωση του μεταφορικού έργου που ακολούθησαν το δυστύχημα των Τεμπών καθώς και με τις καταστροφικές ζημιές στην σιδηροδρομική υποδομή της κεντρικής Ελλάδας από τα ακραία καιρικά φαινόμενα Daniel τον Σεπτέμβριο του 2023. Η Εταιρεία προτίθεται να απαιτήσει τις αποζημιώσεις που συμβατικά δικαιούται για τις σημαντικές αυτές ζημιές, αλλά σημειώνεται πως οι αξιώσεις της Εταιρείας δεν έχουν αναγνωρισθεί ως έσοδο κατά τη χρήση 2023 καθώς δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του ΔΠΧΑ 15.

Οι κυρώσεις που επιβάλλονται κατά την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης ΥΔΥ για την εκκαθάριση των παρεχόμενων υπηρεσιών το 2022, ύψους περίπου €1,58 εκατ., λογίστηκαν σε μείωση των εσόδων της τρέχουσας χρήσης. Εν αναμονή των αποφάσεων με το αντισυμβαλλόμενο μέρος σχετικά με τη διαδικασία εκκαθάρισης της Σύμβασης ΥΔΥ για το έτος 2023, δεν καταλογίζεται μείωση των κυρώσεων που ισχύουν για τα συμβατικά έσοδα του 2023 και εκτιμάται πως οποιαδήποτε επίδραση, δεδομένης και της μειωμένης κυκλοφορίας, δεν θα είναι σημαντική.

Τα έσοδα από την δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών αντικείμενο της Σύμβασης ΥΔΥ παρουσιάζεται στη σημείωση 38.

### 23. Λοιπά έσοδα

Τα Λοιπά Έσοδα περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Έσοδα παρεπόμενων ασχολιών	837.041	647.251
Λοιπά έκτακτα και ανόργανα έσοδα	1.103.377	6.118.207
<b>Σύνολο</b>	<b>1.940.419</b>	<b>6.765.457</b>

Στα έσοδα παρεπόμενων ασχολιών περιλαμβάνονται διάφορα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις κύριες εμπορικές δραστηριότητες της Εταιρείας, όπως την παραχώρηση εκμετάλλευσης των κυκλικών στα επιβατικά τρένα, τα έσοδα από Ευρωπαϊκά Προγράμματα στα οποία η Εταιρεία συμμετέχει, έσοδα από αποζημιώσεις που ελήφθησαν από ασφαλιστικές εταιρείες, υπηρεσίες που παρέχονται σε τρίτες σιδηροδρομικές εταιρείες πέραν την συντήρηση τροχαίου υλικού, κλπ.

Το μεγαλύτερο μέρος των λοιπών έκτακτων και ανόργανων εσόδων αφορά μετακύλιση εξόδων σε τρίτα μέρη.

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

Το εν λόγω κονδύλι αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Πρώτες ύλες & Αναλώσιμα Υλικά	1.934.772	1.671.626
Ηλεκτρική Ενέργεια Έλξης	8.778.410	14.889.985
Αναλώσεις Καυσίμων	6.916.073	11.520.747
<b>Σύνολο</b>	<b>17.629.255</b>	<b>28.082.358</b>

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

Το κονδύλι αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Συντήρηση τροχαίου υλικού	7.129.924	6.083.550
Τέλη χρήσης δικτύου	13.605.486	18.240.282
Καθαρισμοί τροχαίου υλικού	3.269.925	3.920.784
Ασφάλιστρα	501.851	324.906
Φόροι-τέλη	3.027.300	1.676.584
Προμήθειες πρακτόρων	3.341.527	3.092.252
Λοιπές αμοιβές τρίτων	7.312.878	6.172.963
Λοιπά έξοδα	3.031.126	2.623.528
<b>Σύνολο</b>	<b>41.220.017</b>	<b>42.134.848</b>

Τα τέλη χρήσης δικτύου (οι ναύλοι που εισπράχθηκαν από τον Διαχειριστή Υποδομής για την κυκλοφορία στο σιδηροδρομικό δίκτυο) μειώθηκαν το 2023 λόγω της μείωσης των σιδηροδρομικών χιλιομέτρων (δηλαδή μειωμένη πληρότητα στη γραμμή), που προέκυψε από τη διακοπή των δρομολογίων που προκλήθηκε μετά το δυστύχημα των Τεμπών και την κακοκαιρία Daniel.

Δεδομένου, όπως περιγράφεται αναλυτικά και στη σημείωση 20, ότι οι Δηλώσεις Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής για τα έτη 2020 έως 2023 αμφισβητούνται από την Εταιρεία, η Εταιρεία βασιζόμενη σε νομικές και τεχνικές γνωματεύσεις, έχει επιμετρήσει τα έξοδα πρόσβασης και χρήσης δικτύου 2020-2023 λαμβάνοντας ως βάση τις αποδεκτές χρεώσεις της κατάστασης χρήσης δικτύου του έτους 2019 προσαρμοσμένη για τις απαιτούμενες αυξήσεις, και όχι σύμφωνα με τις χρεώσεις από τον ΟΣΕ. Για προληπτικούς λόγους και χωρίς να αναγνωρίζεται αυτό καθαυτό οποιοδήποτε δικαίωμα του ΟΣΕ να διεκδικήσει περαιτέρω ποσά, έχει υπολογιστεί μια επιπρόσθετη προσαρμογή του προαναφερθέντος κόστους ύψους €5 εκ., για επιπτώσεις από τον πληθωρισμό.

## 26. Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων

Το Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων αναλύεται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Κόστος βραχυπρόθεσμων ενοικίων	6.792.066	2.675.443
<b>Σύνολο</b>	<b>6.792.066</b>	<b>2.675.443</b>

Η αύξηση του κόστους την τρέχουσα χρήση οφείλεται στην σημαντική αύξηση των μισθωμένων μέσων μεταφοράς, όπως λεωφορείων, λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών μετά το δυστύχημα των Τεμπών και την κακοκαιρία Daniel.

## 27. Λοιπά λειτουργικά έξοδα

Τα Λοιπά λειτουργικά έξοδα αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Αμοιβές και έξοδα Μηχανογραφικής υποστήριξης	375.925	261.741
Διάφορα έξοδα	858.251	795.633
Δικαστικά έξοδα	73.503	111.422
Λοιπά έκτακτα και ανόργανα έξοδα	1.699.031	1.198.178
Λοιπές δαπάνες κίνησης μεταφ. Μέσων	219.806	175.735
Μετακίνηση προσωπικού	150.989	201.166
Συνδρομές, συμμετοχή σε οργανισμούς κλπ.	312.275	379.260
Τόκοι υπερημερίας και έκτακτα έξοδα	202.746	39.741
Ύδρευση, φωτισμός, θέρμανση κλπ.	185.844	170.541
Υλικά αμέσης ανάλωσης	31.892	21.742
Υλικά γραφείου, εκτυπώσεις κλπ.	105.683	370.623
Υποδοχή και φιλοξενία	23.445	55.472
Φόροι-τέλη	3.027.857	1.676.584
Λοιπά	7.127	4.622
<b>Σύνολο</b>	<b>7.274.377</b>	<b>5.462.465</b>

Τα λοιπά Έξοδα περιλαμβάνουν κυρίως άμεσους φόρους όπως τέλη χαρτοσήμου, εισφορές κ.λπ. και έξοδα μετακίνησης και διαμονής προσωπικού και επιβατών. Η σημαντικότερη μεταβολή σχετίζεται με το κονδύλι 'φόροι-τέλη', και οφείλεται κυρίως σε χαρτόσημο επί των ενδοομιλικών δανείων.

## 28. Ζημιά από προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες και λοιπές προβλέψεις

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Σημ.</b>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
<b>Προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις</b>	17	2.012.612	763.154
Αντιστροφή προβλέψεων για δικαστικές υποθέσεις	17	(484.216)	(2.236.026)
Τόκοι για δικαστικές αποφάσεις	17	229.123	1.202.150
<b>Υποσύνολο (ζημιάς)/κέρδους από προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις</b>	<b>17</b>	<b>1.757.518</b>	<b>(270.722)</b>
Προβλέψεις Απαξίωσης Αποθεμάτων	12	42.184	40.984
Προβλέψεις απαξίωσης Ανταλλακτικών	5	804.007	1.569.147
<b>Υποσύνολο (ζημιάς)/κέρδους από προβλέψεις απαξίωσης αποθεμάτων και ανταλλακτικών</b>		<b>846.191</b>	<b>1.796.252</b>
<b>Σύνολο ζημιάς για προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις και προβλέψεις απαξίωσης αποθεμάτων &amp; ανταλλακτικών</b>		<b>2.603.709</b>	<b>1.339.410</b>
Προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες	11,13	4.820.908	1.158.245
Προβλέψεις για λοιπούς κινδύνους		-	182.000
<b>Σύνολο ζημιάς από προβλέψεις για (α) επισφαλείς πελάτες, (β) απαξίωση αποθεμάτων και ανταλλακτικών, (δ) προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις και (ε) προβλέψεις για λοιπούς κινδύνους</b>		<b>7.424.617</b>	<b>2.679.654</b>

## 29. Αποσβέσεις

Οι αποσβέσεις αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Σημ.</b>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Αποσβέσεις άυλων παγίων	7	216.919	265.581
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	5	4.434.997	7.277.806
Αποσβέσεις δικαιωμάτων μίσθωσης ενσώματων παγίων	6	15.163.307	15.450.899
<b>Σύνολο</b>		<b>19.815.223</b>	<b>22.994.285</b>

## 30. Χρηματοοικονομικά έσοδα

Τα χρηματοοικονομικά έσοδα περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Τόκοι καταθέσεων	1.979	718
<b>Σύνολο</b>	<b>1.979</b>	<b>718</b>

### 31. Χρηματοοικονομικά έξοδα

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα περιλαμβάνουν:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>Σημ.</b>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Τόκοι δανείων από συνδεδεμένα μέρη	14	3.742.730	545.339
Τόκοι μισθώσεων	17	3.919.202	3.178.811
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα		288.139	470.381
<b>Σύνολο</b>		<b>7.950.070</b>	<b>4.194.531</b>

Αναφορικά με τα λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα, ποσό €161.964 (2022: €292.127) αφορά έξοδα προμήθειας από συναλλαγές μέσω συστημάτων πληρωμών και σχετίζεται με προμήθεια τράπεζας από ηλεκτρονικό κανάλι πώλησης εισιτηρίων όπου μεταβολή σε σχέση με το 2022 οφείλεται λόγω μείωσης πωλήσεων εισιτηρίων. Επίσης ποσό €96.348 αφορά έξοδα εμβασμάτων (2022: €124.79). Επίσης στο εν λόγω κονδύλι εντάσσονται έξοδα έκδοσης εγγυητικών €29.825 (2022: €51.908).

### 32. 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 ανάλυση του φόρου εισοδήματος απεικονίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Τρέχων Φόρος Εισοδήματος	-	-
Αναβαλλόμενος Φόρος Εισοδήματος	(5.375.525)	1.198.139
<b>Σύνολο</b>	<b>(5.375.525)</b>	<b>1.198.139</b>

Η εταιρεία έχει υπολογίσει για φορολογητέο εισόδημα για την περίοδο που προκύπτει ως εξής:

- Λόγω του ύψους των ζημιών δεν προκύπτει τρέχων φόρος εισοδήματος για τις χρήσεις 2023 και 2022
- Η επίπτωση στα αποτελέσματα από τον αναβαλλόμενο φόρο αναλύεται στη σημείωση 8 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων.

Ο φορολογικός συντελεστής για τις ανώνυμες εταιρείες στην Ελλάδα για την περίοδο που έληξε 31 Δεκεμβρίου 2023, είναι 22%. Αυτό εφαρμόστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.4799/2021 με ισχύ από το φορολογικό έτος 2021 και εφεξής.

Εξαιτίας της υψηλής αβεβαιότητας αναφορικά με την ύπαρξη επαρκών φορολογητέων κερδών στο μέλλον, το 2023 η Διοίκηση αξιολόγησε ως μη ανακτήσιμο το σύνολο της μέχρι τότε αναγνωρισμένης αναβαλλόμενης φορολογικής απαίτησης και το απομείωσε.

Την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2023 η Εταιρεία έχει €67.271.282 (2022: €14.438.721) φορολογικές ζημιές που μεταφέρονται προς συμψηφισμό έναντι μελλοντικών φορολογικών κερδών. Το δικαίωμα συμψηφισμού των φορολογικών ζημιών με φορολογητέα κέρδη παύει να υφίσταται κατόπιν παρέλευσης πενταετίας από τη χρήση που προέκυψαν οι φορολογικές ζημιές.

### **Έκθεση φορολογικής συμμόρφωσης**

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 2022 χωρίς επιφύλαξη.

Το δικαίωμα των φορολογικών αρχών για έλεγχο της εταιρικής χρήσης μέχρι το 2017 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 2023 ο φορολογικός έλεγχος έχει ανατεθεί στην εταιρεία "PricewaterhouseCoopers A.E." και αναμένεται ολοκλήρωση αυτού χωρίς ουσιαστικές προσαρμογές όσον αφορά το έξοδο φόρου και την αντίστοιχη πρόβλεψη φόρου που έχουν περιληφθεί στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

### **33. Ενδεχόμενες απαιτήσεις και υποχρεώσεις**

#### **Νομικές Υποθέσεις κατά της Εταιρείας**

Η Εταιρεία εμπλέκεται σε διάφορες εκκρεμείς δικαστικές διαδικασίες ποσού Ευρώ 96.953.602.

Για τις ανωτέρω επίδικες απαιτήσεις έχει σχηματιστεί πρόβλεψη ποσού €7.666.197 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**

Στη σύμβαση ΥΔΥ που υπογράφηκε στις 14.4.2022, υιοθετώντας όσα προβλέπονται από τον Ευρωπαϊκό μηχανισμό 1370/2007, παρέχεται ένας μηχανισμός προστασίας του παρόχου επιβατικών υπηρεσιών από απρόσμενες απώλειες.

Η Εταιρεία προτίθεται να απαιτήσει τις αποζημιώσεις που συμβατικά δικαιούται για τις σημαντικές ζημιές που υπέστη και αναφέρονται στη Σημείωση 21, αλλά σημειώνεται πως οι αξιώσεις της Εταιρείας δεν έχουν αναγνωριστεί ως έσοδο κατά τη χρήση 2023 καθώς κατά την ημερομηνία έγκρισης αυτής της Χρηματοοικονομικής Έκθεσης δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του ΔΠΧΑ 15.

### **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 ήταν 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.

Στις 23.3.2021 υποβλήθηκε προσφυγή (με αριθμ. πρωτ. 523) από την Εταιρεία ενώπιον της ΠΑΣ 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 ΠΑΣ 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 και το ίδιο έπραξε και για το έτος 2023. Οι νέες Δηλώσεις Δικτύου των ετών 2020, 2021, 2022 καθώς και του έτους 2023 αποτέλεσαν επίσης αντικείμενο προσφυγής της Εταιρείας στη ΡΑΣ. 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.

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 € 16 εκ. έχει θεωρηθεί ως ενδεχόμενη υποχρέωση για το 2022 και το ποσό των € 7,77 εκ. ως ενδεχόμενη υποχρέωση για το έτος 2023. Αντιστοίχως λόγω της διαφοράς της τιμολόγησης μεταξύ της Δήλωσης Δικτύου του 2019 και των ετών 2020 και 2021 προκύπτει επίσης ενδεχόμενη υποχρέωση ποσού € 24 εκ. ευρώ καθότι ο ΟΣΕ πρόβη σε τιμολογήσεις με βάση υπολογισμού μη εγκεκριμένες από την ΡΑΣ δηλώσεις δικτύου.

Επισημαίνεται τέλος ότι η ΡΑΣ με την ανωτέρω απόφαση της εξουσιοδότησε 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 συμφωνησιμούς όπου ισχύει, κάθε εκκρεμή οικονομική διαφορά που προέκυψε από τα προηγούμενα έτη.

#### *Δυστύχημα Τεμπών 28.02.2023*

Τη νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου 2023 στα Τέμπη, επιβατική αμαξοστοιχία Intercity συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορευματική αμαξοστοιχία, με τραγικό απολογισμό το θάνατο 57 ατόμων, μεταξύ των οποίων 9 υπάλληλοι της Εταιρείας, ενώ προέκυψαν και 181 τραυματίες, σε ένα από τα σοβαρότερα σιδηροδρομικά ατυχήματα των τελευταίων δεκαετιών στην Ευρώπη.

Μετά το δυστύχημα, Η Ελληνική Κυβέρνηση προχώρησε στην διακοπή της κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και στη συνέχεια, στο πλαίσιο λήψης μέτρων τα οποία επιβλήθηκαν από τον Διαχειριστή Υποδομής (ΟΣΕ) και περιλάμβαναν μεταξύ άλλων την μείωση ταχύτητας των εμπορικών αμαξοστοιχιών και της χωρητικότητας στις κύριες αρτηρίες του δικτύου, στην σταδιακή επανεκκίνηση της κυκλοφορίας των τρένων.

Η Εταιρεία έχει έκτοτε συνεργαστεί με όλες τις αρμόδιες αρχές για την έρευνα των αιτιών του δυστυχήματος και επίσης χορήγησε αποζημιώσεις στις οικογένειες των θυμάτων, στους επιβάτες που τραυματίστηκαν στο δυστύχημα ή έχασαν προσωπικά τους αντικείμενα και υπέβαλαν αίτηση, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή διάταξη 1371/2007, μέσω προγράμματος προβλεπόμενων πληρωμών που ανακοινώθηκε αμέσως μετά το δυστύχημα (15/3/2023). Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας Έκθεσης, στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, η εταιρεία έχει καταβάλει σε αποζημιώσεις συνολικά το ποσό των €2.740.800, του οποίου το μεγαλύτερο μέρος έχει ανακτηθεί μέσω της ασφαλιστικής κάλυψης της Εταιρείας.

Κατά την ημερομηνία έγκρισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων για τη χρήση 2023, οι έρευνες από τις αρμόδιες αρχές βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη και τυχόν πρόσθετες κυρώσεις, που μπορεί να έχουν οικονομικές επιπτώσεις δεν έχουν εισέτι δημοσιευθεί. Η Διοίκηση δεν είναι σε θέση να προβλέψει με ακρίβεια τις πιθανές εξελίξεις, ωστόσο, με βάση την αξιολόγησή των ασφαλιστικών καλύψεων που βρίσκονται σε ισχύ (τόσο σε επίπεδο εταιρείας όσο και σε επίπεδο ασφαλιστικών καλύψεων του

Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την Hellenic Train), έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν απαιτούνται πρόσθετες προβλέψεις κατά την 31η Δεκεμβρίου 2023.

### **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 ο 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/T2-10.9.2018).

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 στον ΟΣΕ ΑΕ κατά τα έτη 2017 και 2019, έχουν τιμολογηθεί με την ίδια πολιτική και έχουν γίνει αποδεκτές από τον 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**

Ελληνική Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων – RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR

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 δραστηριότητα 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.

Περαιτέρω, η ΡΑΣ εξέδωσε την υπ' αριθμ. 42/2023 απόφαση, που επιδόθηκε στην Hellenic Train S.A. στις 19.5.2023, δυνάμει της οποίας επιβλήθηκαν στην Hellenic Train S.A. τα ακόλουθα πρόστιμα: (α) € 78.000,00 για παράβαση του άρθρου 123 και 127 του Γενικού κώδικα κυκλοφορίας σιδηροδρομικών. (β) €20.000,00 για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται από τη Διαδικασία διαχείρισης ασφάλειας – Έλεγχος αρχείων διαδρομής κινούμενων κινητήρων (γ) 2.000,00 ευρώ για τη μη υποβολή στοιχείων που ζητήθηκαν από τη ΡΑΣ. Η Εταιρεία προσέφυγε ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου κατά της απόφασης της ΡΑΣ για την επιβολή του προστίμου.

#### *Εθνική Αρχή Διαφάνειας (Ε.Α.Δ.)*

Δυνάμει του εγγράφου με αριθμ. 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. Κατόπιν της διαδικασίας ενώπιον της Ε.Α.Δ (βλ. παραπάνω), η Ε.Α.Δ απέστειλε την αντίστοιχη έκθεση μαζί με τον φάκελο στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Αθηνών, ο οποίος έχει κινήσει προανάκριση κατά πρώην μελών ΔΣ των εν λόγω εταιρειών. Η ποινική διαδικασία εκκρεμεί.

#### *Ελληνική Αρχή Σιδηροδρόμων (Σιδηροδρομικό δυστύχημα Τεμπών 28.2.2023)*

Η ΡΑΣ εξέδωσε την απόφαση της για Ακρόαση με Αρ. 1466/17.5.2023 στο πλαίσιο της υπ' αριθμ. 35/26.4.2023 απόφασης ΡΑΣ η οποία κάλεσε σε ακρόαση στις 7.6.2023 τόσο την Hellenic Train A.E. όσο και τον ΟΣΕ ΑΕ στο πλαίσιο του ατυχήματος που έλαβε χώρα στα Τέμπη (σύγκρουση δύο αμαξοστοιχιών της ΗΤ, 57 νεκροί – επιβάτες και προσωπικό, 180 τραυματίες) για τυχόν παραβάσεις εκ μέρους του προσωπικού της Hellenic Train του Γενικού Κανονισμού Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (άρθ. 120, 24), (β) διαδικασία SMS/MAN/0052 και (γ) Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2019/773 (παρ. 14 Παραρτήματος Β). Η ακρόαση αναβλήθηκε δυνάμει της Απόφασης της ΡΑΣ με Αρ. 1691/6.6.2023 και η ημερομηνία νέας ακρόασης δεν έχει ακόμη καθοριστεί από την ΡΑΣ.

### 34. Αμοιβή για ελεγκτικές υπηρεσίες

Η αμοιβή σχετικά με παρασχεθείσες ελεγκτικές υπηρεσίες τακτικού ελέγχου χρήσης είναι ίση με το ποσό των €53.954 (πλέον ΦΠΑ 24%) και η αμοιβή σχετικά με τις υπηρεσίες έκδοσης φορολογικού πιστοποιητικού για τη χρήση 2023 είναι ίση με ποσό €45.000 (πλέον ΦΠΑ 24%).

### 35. 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:

<i>Ποσά σε Ευρώ</i>	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>
Αμοιβές & λοιπές παροχές μελών Δ.Σ.	193.468	186.760
Αμοιβές & λοιπές παροχές διευθυντικών στελεχών	822.847	1.047.241
<b>Σύνολο</b>	<b>1.016.315</b>	<b>1.234.001</b>

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

### 36. 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 συναλλαγές και τα υπόλοιπα μεταξύ της Εταιρείας και των συνδεδεμένων μερών αναλύονται στους κατωτέρω πίνακες:

<b>Επωνυμία</b>	<b>31/12/2022</b>					<b>2022</b>	
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
	Ποσά σε Ευρώ						
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	(49.205)	57.556.386	-	545.339	-	-
FS TECHNOLOGY SPA	-	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	-
<b>Σύνολο</b>	<b>-</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>

Ποσά σε Ευρώ

	<b>31/12/2023</b>				<b>2023</b>		
<b>Επωνυμία</b>	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.		(27.413)	125.528.793	-	3.742.730	-	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	51.324.201	-		-	1.629.525	469.595
FS TECHNOLOGY SPA	-	1.227.116	-	611.392	-	531.120	-
RFI	-	5.087	-	-	-	14.454	-
<b>Σύνολο</b>	-	<b>52.528.990</b>	<b>125.528.793</b>	<b>611.392</b>	<b>3.742.730</b>	<b>2.175.099</b>	<b>469.595</b>

Οι κυριότερες δαπάνες της χρήσης 2023 αφορούν το κόστος μετακύλισης προσωπικού από την Trenitalia ύψους €1,2 εκ. (αντίστοιχη ήταν και η χρέωση για το 2022 €1,2εκ.). Στις δαπάνες της Trenitalia επίσης εντάσσονται και αμοιβές για υπηρεσίες υποστήριξης συστημάτων και λογισμικών €0,25 εκ. (έναντι €0,17 εκ. το 2022) καθώς επίσης και δαπάνες συμβουλευτικών υπηρεσιών ποσού €0,15 εκ. Το 2022 οι αγορές παγίων από την Trenitalia αφορούν κυρίως τιμολόγια που σχετίζονται με την απόκτηση των ETR (€ 18,45 εκ.) καθώς επίσης και ανταλλακτικά των ETR (€ 0,82 εκ.). Όσον αφορά τα έσοδα από την Trenitalia αυτά αφορούν μετακύλιση φόρου μισθωτών υπηρεσιών από τα στελέχη της Trenitalia που απασχολούνται στην Ελλάδα. Τέλος, όσον αφορά τις δαπάνες προς την FS Technology τόσο για το 2023 αλλά και το 2022, αυτές συνδέονται αποκλειστικά με την δημιουργία της νέας εμπορικής πλατφόρμας που αναμένεται να παραδοθεί σε λειτουργία εντός του ά εξαμήνου του 2024.

### 37. Εγγυήσεις και δεσμεύσεις

Την 31η Δεκεμβρίου 2023 οι χορηγηθείσες εγγυήσεις για εξασφάλιση απαιτήσεων ανέρχονται σε ποσό €11.535.628 (€6.207.105 την 31/12/2022) και οι δεσμεύσεις ανέρχονται σε ποσό €30.737.199. Στο ποσό των € 11.535.628 συμπεριλαμβάνονται και:

A. Εγγυητική επιστολή από την EULER HERMES HELLAS ύψους €2.000.000 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.

B. Εγγυητική επιστολή της Εθνικής Τράπεζας ύψους €1.000.000 κατατέθηκε την 21.03.2023 για την εγγύηση συμμετοχής στο διαγωνισμό που προκήρυξε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την παραχώρηση του εμπορευματικού σταθμού Θριάσιο II

Οι δεσμεύσεις αναλύονται ως εξής:

<b>Περιγραφή</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>ΠΕΡΙΟΔΟΣ</b>
Αναβάθμιση Μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης	1.837.696	7.574	1 έτος
Συμβάσεις με προμηθευτές ανταλλακτικών τροχαίου υλικού	4.266.277	2.296.392	1 έτος
Υπηρεσίες συντήρησης τρένων ETR470	14.500.919	20.054.881	4 έτη
Υπηρεσίες συντήρησης για το τροχαίο υλικό ETR470 - προληπτική συντήρηση	2.889.750	3.745.972	4 έτη
Υπηρεσίες συντήρησης για το τροχαίο υλικό ETR470 - SCADA	1.620.000	2.100.000	4 έτη
Δημιουργία νέας εμπορικής πλατφόρμας	1.477.564	2.620.070	1 έτος
Προμήθεια ανταλλακτικών ETR 470	4.144.912	1.285.117	4 έτη

---

<b>Σύνολο</b>	<b>30.737.119</b>	<b>32.110.006</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 (συμπεριλαμβάνεται η νέα εμπορική πλατφόρμα για την οποία έχει ήδη συγκεντρωθεί κεφαλαιουχική δαπάνη περίπου 4,3 εκατ. ευρώ), έως το τέλος του 2027 επένδυση για μίσθωση νέου τροχαίου υλικού αξίας 86 εκ. ευρώ, και έως το τέλος του 2029 επένδυση για αναβάθμιση 15 μονάδων μισθωμένου τροχαίου υλικού, με αξία 15 εκ. ευρώ.

### **38. Πληροφόρηση 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 Εταιρείας (τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) 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 1/1/2023-31/12/2023.

**Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικής Οικονομική θέσης (1.1.2022 έως 31.12.2022)**

	<b>31.12.2022</b>	<b>PASSENGER ACTIVITY -PSO</b>	<b>FREIGHT</b>	<b>MAINTENANCE</b>	<b>OTHER</b>
Ενσώματα πάγια	103.670.676	55.692.477	86.802	23.406.926	24.484.471
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	104.779.791	54.632.300	10.637.760	39.478.100	31.631
Άυλα πάγια	3.103.610	1.734.600	0	716.241	652.769
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	5.356.550	2.312.774	1.981.565	1.243.105	(180.894)
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	904.642	0	0	0	904.642
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού</b>	<b>217.815.269</b>	<b>114.372.151</b>	<b>12.706.127</b>	<b>64.844.372</b>	<b>25.892.619</b>
Αποθέματα	3.390.388	0	0	3.390.388	0
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	40.186.388	28.795.783	486.593	10.671.823	232.189
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	23.016.455	9.566.080	282.998	574.225	12.593.152
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	87.881.574	40.654.338	3.499.295	9.143.964	34.583.977
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>	<b>154.474.805</b>	<b>79.016.201</b>	<b>4.268.885</b>	<b>23.780.400</b>	<b>47.409.318</b>
<b>Σύνολο ενεργητικού</b>	<b>372.290.074</b>	<b>193.388.352</b>	<b>16.975.012</b>	<b>88.624.772</b>	<b>73.301.937</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	34.406.509	0	0	0	34.406.509
Αποθεματικά κεφάλαια	(690.049)	0	0	0	(690.049)
Αποτελέσματα εις νέο	(12.260.527)	(22.228.396)	8.423.925	4.984.951	(3.441.007)
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	(883.428)	2.242.776	(7.573.213)	(9.023)	4.456.032
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>20.572.504</b>	<b>(19.985.620)</b>	<b>850.712</b>	<b>4.975.928</b>	<b>34.731.485</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	28.500.000	0	0	13.500.000	15.000.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	3.883.813	1.408.889	168.178	2.306.746	0
Λοιπές προβλέψεις	6.443.821	3.038.921	2.660.929	743.971	0
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	93.814.796	44.610.398	8.653.188	40.536.557	14.653
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	70.000	0	0	0	70.000

<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>132.712.431</b>	<b>49.058.209</b>	<b>11.482.295</b>	<b>57.087.274</b>	<b>15.084.653</b>
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	29.056.386	25.000.000	0	1.800.000	2.256.386
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	113.367.239	95.620.992	(7.379.392)	3.914.019	21.211.620
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	56.114.772	38.815.737	7.675.661	9.605.581	17.793
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	20.466.742	4.879.034	4.345.738	11.241.970	0
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>219.005.139</b>	<b>164.315.763</b>	<b>4.642.007</b>	<b>26.561.570</b>	<b>23.485.799</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>351.717.570</b>	<b>213.373.972</b>	<b>16.124.302</b>	<b>83.648.844</b>	<b>38.570.452</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>	<b>372.290.074</b>	<b>193.388.352</b>	<b>16.975.012</b>	<b>88.624.772</b>	<b>73.301.937</b>

**Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος (31.12.2022)**

	<b>1.1.2022 έως 31.12.2022</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ</b>	<b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ</b>	<b>ΛΟΙΠΑ</b>
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)	-
Κάυσιμα	(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)	(343.438)	-
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(2.031.031)	(1.807.990)	(215.728)	(7.314)	-
<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>Σύνολο αποσβέσεων</b>	<b>(9.750.887)</b>	<b>(2.683.784)</b>	<b>(307.375)</b>	<b>(6.759.728)</b>	-

<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 / (Ζημιές) 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>
<b>Επιμερισμός του κλάδου συντήρησης στον επιβατικό και εμπορευματικό κλάδο</b>	-	(32.413.351)	(6.440.867)	38.854.218	-
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>(32.192.647)</b>	<b>(30.274.319)</b>	<b>(3.249.759)</b>	<b>73.538</b>	<b>1.257.893</b>
<b>Φόρος Εισοδήματος</b>	<b>1.198.139</b>	<b>1.070.417</b>	<b>127.722</b>	-	-
<b>Κέρδη / (Ζημιές) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>(30.994.508)</b>	<b>(29.203.902)</b>	<b>(3.122.037)</b>	<b>73.538</b>	<b>1.257.893</b>
Επιμερισμός φόρου εισοδήματος	-	(1.070.417)	(127.722)	-	1.198.139
<b>Κέρδη / (Ζημιές) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο με αποδεκτές δαπάνες</b>	<b>(30.994.508)</b>	<b>(30.274.319)</b>	<b>(3.249.759)</b>	<b>73.538</b>	<b>2.456.032</b>
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	65.027.965	50.000.000	-	-	-
Έσοδα Υ.Δ.Υ. Βάσει άρθρου 10.3 & 10.14		15.027.965			
Τέλη χρήσης δικτύου	(18.240.282)	(16.355.581)	(1.884.701)	-	-
Αποσβέσεις ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό	(13.243.398)	(11.062.221)	(2.181.177)	-	-
Χρηματοοικονομικό κόστος ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό	(1.496.154)	(1.249.739)	(246.415)	-	-
Αμοιβές Δ.Σ.	(187.260)	(93.538)	(11.161)	(82.561)	-
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(2.679.654)	(2.679.654)			-
Λοιπά έσοδα	2.000.000		-	-	2.000.000
Λοιπά έξοδα	(778.944)	(778.944)	-	-	-

---

Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(291.193)	(291.193)	-	-	-
<b>Κέρδη/(Ζημιές) μετά φόρων, με συνολικές δαπάνες</b>	<b>(883.428)</b>	<b>2.242.776</b>	<b>(7.573.213)</b>	<b>(9.023)</b>	<b>4.456.032</b>

---

**Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος (1.1.2023 έως 31.12.2023)**

	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ</b>	<b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ</b>	<b>ΛΟΙΠΑ</b>
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	37.737.631	37.737.631	-	-	-
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	7.771.121	-	7.771.121	-	-
Έσοδα από συντήρηση	1.042.190	-	-	1.042.190	-
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	115.106	-	115.106	-	-
Έσοδα από εισφορές	-	-	-	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	837.041	341.113	45.157	135.661	315.109
Λοιπά έσοδα	1.103.377	660.180	44.353	267.121	131.722
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	<b>48.606.466</b>	<b>38.738.925</b>	<b>7.975.738</b>	<b>1.444.972</b>	<b>446.831</b>
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(49.040.982)	(23.540.641)	(5.748.035)	(19.752.306)	-
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1.934.772)	-	-	(1.934.772)	-
Ηλεκτρική ενέργεια	(8.778.410)	(7.030.874)	(653.566)	(1.093.970)	-
Καύσιμα	(6.916.073)	(6.165.949)	(595.834)	(154.291)	-
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(735.576)	-	(735.576)	-	-
Καθαρισμοί Τ.Υ. κλπ	(3.269.925)	(2.124.222)	(179.620)	(966.083)	-
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(7.129.924)	(5.647.875)	(45.013)	(1.437.036)	-
Ενοίκια κτιρίων	(127.768)	(79.528)	(4.926)	(43.313)	-
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(6.100.790)	(5.670.936)	(418.405)	(11.450)	-
<b>Διάφορα έξοδα</b>	<b>(23.184.978)</b>	<b>(12.941.126)</b>	<b>(725.623)</b>	<b>(9.518.228)</b>	<b>-</b>
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>(107.219.199)</b>	<b>(63.201.151)</b>	<b>(9.106.597)</b>	<b>(34.911.450)</b>	<b>-</b>
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων</b>	<b>(58.612.732)</b>	<b>(24.462.226)</b>	<b>(1.130.860)</b>	<b>(33.466.478)</b>	<b>446.831</b>
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων παγίων	(4.651.916)	(1.417.841)	(31.407)	(3.202.669)	-
Αποσβέσεις IFRS 16 – Ακίνητα	(2.308.334)	(345.269)	(21.705)	(1.941.360)	-
<b>Κέρδη/(Ζημιές) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων</b>	<b>(65.572.983)</b>	<b>(26.225.336)</b>	<b>(1.183.972)</b>	<b>(38.610.506)</b>	<b>446.831</b>

	1.1.2023 έως 31.12.2023	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	1.979	1.056	78	845	-
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	(3.742.730)	(3.627.429)	(115.301)	-	-
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	(288.139)	(154.331)	(11.453)	(122.355)	-
Χρηματοοικονομικό κόστος ifrs 16	(1.777.311)	(97.774)	(6.326)	(1.673.211)	-
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	<b>(5.806.201)</b>	<b>(3.878.479)</b>	<b>(133.001)</b>	<b>(1.794.720)</b>	-
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ φόρων</b>	<b>(71.379.183)</b>	<b>(30.103.815)</b>	<b>(1.316.973)</b>	<b>(40.405.226)</b>	<b>446.831</b>
<b>Επιμερισμός του κλάδου συντήρησης στον επιβατικό και εμπορευματικό κλάδο</b>	-	(37.628.942)	(2.776.284)	40.405.226	-
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>(71.379.183)</b>	<b>(67.732.757)</b>	<b>(4.093.257)</b>		446.831
Φόρος εισοδήματος	(5.3575.525)	(5.006.167)	(369.358)		
<b>Κέρδη / (Ζημιές) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο</b>	<b>(76.754.708)</b>	<b>(72.738.924)</b>	<b>(4.462.615)</b>		
Επιμερισμός φόρου εισοδήματος	-	5.006.167	369.358		(5.375.525)
<b>Κέρδη / (Ζημιές) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο με αποδεκτές δαπάνες</b>	<b>(76.754.708)</b>	<b>(67.732.757)</b>	<b>(4.093.257)</b>	-	<b>(4.928.693)</b>
<i>Έσοδα Υ.Δ.Υ.</i>	48.416.696	50.000.000	-	-	-
<i>Έσοδα Υ.Δ.Υ. Βάσει άρθρου 10.3 &amp; 10.14</i>		(1.583.304)	-	-	-
<i>Τέλη χρήσης δικτύου</i>	(13.605.486)	(12.406.599)	(1.198.886)	-	-
<i>Αποζημιώσεις προσωπικού</i>	427.216	(28.766)	199.173	242.574	14.234
<i>Αποσβέσεις ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό</i>	(12.854.973)	(10.730.138)	(2.124.835)	-	-
<i>Χρηματοοικονομικό κόστος ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό</i>	(2.141.890)	(1.787.862)	(354.029)	-	-
<i>Αμοιβές Δ.Σ.</i>	(193.468)	(103.226)	(7.616)	(82.626)	-
<i>Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα</i>	(7.424.617)	(7.424.617)	-	-	-
<i>Λοιπά έσοδα</i>	-	-	-	-	-
<i>Λοιπά έξοδα</i>	(375.037)	(375.037)	-	-	-
<i>Ενοίκια μεταφορικών μέσων</i>	(563.507)	(563.507)	-	-	-

	<b>1.1.2023 έως 31.12.2023</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ</b>	<b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ</b>	<b>ΛΟΙΠΑ</b>
<b>Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, με συνολικές δαπάνες</b>	<b>(65.069.775)</b>	<b>(52.735.814)</b>	<b>(7.579.450)</b>	<b>159.948</b>	<b>(4.914.459)</b>

**Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Οικονομικής Θέσης (31.12.2023)**

	31.12.2023	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Ενσώματα πάγια	112.126.269	54.928.738	100.814	24.691.909	32.404.807
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	91.588.300	43.441.664	8.477.202	39.611.876	57.558
Άυλα πάγια	3.531.279	2.883.881	-	605.979	41.419
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	-	-	-	-	-
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	2.015.041	-	-	1.103.158	911.882
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού</b>	<b>209.260.888</b>	<b>101.254.283</b>	<b>8.578.016</b>	<b>66.012.921</b>	<b>33.415.667</b>
Αποθέματα	3.529.513	-	-	3.529.513	-
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	67.679.838	61.801.416	135.273	306.960	5.436.189
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	10.400.245	6.209.877	2.093.843	234.333	1.862.193
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	114.615.905	71.811.302	-	18.055.595	24.749.008
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>	<b>196.225.501</b>	<b>139.822.595</b>	<b>2.229.116</b>	<b>22.126.401</b>	<b>32.047.390</b>
<b>Σύνολο ενεργητικού</b>	<b>405.486.389</b>	<b>241.076.878</b>	<b>10.807.131</b>	<b>88.139.322</b>	<b>65.463.058</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	34.406.509	-	-	-	34.406.509
Αποθεματικά κεφάλαια	(757.324)	-	-	-	(757.324)
Αποτελέσματα εις νέο	(13.143.955)	(19.985.620)	850.712	4.975.928	1.015.026
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	(65.069.775)	(52.735.814)	(7.579.450)	159.948	(4.914.459)
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>(44.564.545)</b>	<b>(72.721.433)</b>	<b>(6.728.738)</b>	<b>5.135.876</b>	<b>24.749.752</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	24.700.000	-	-	11.700.000	13.000.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	3.542.847	1.285.201	153.414	2.104.232	-
Λοιπές προβλέψεις	7.666.197	2.270.194	4.685.460	710.543	-
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	82.066.765	34.322.001	6.655.172	41.054.224	35.368
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	70.000	-	-	-	70.000
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>118.045.810</b>	<b>37.877.396</b>	<b>11.494.046</b>	<b>55.568.999</b>	<b>13.105.368</b>
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	100.828.793	97.129.197	-	1.800.000	1.899.596
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	143.380.427	112.288.822	418.819	13.071.105	17.601.681
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	77.610.214	62.081.092	5.182.204	10.323.966	22.952
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	10.185.690	4.421.804	440.801	2.239.375	3.083.710
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>332.005.124</b>	<b>275.920.916</b>	<b>6.041.824</b>	<b>27.434.446</b>	<b>22.607.939</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>450.050.934</b>	<b>313.798.312</b>	<b>17.535.870</b>	<b>83.003.445</b>	<b>35.713.307</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>	<b>405.486.389</b>	<b>241.076.878</b>	<b>10.807.131</b>	<b>88.139.322</b>	<b>65.463.058</b>

### 39. Γεγονότα μετά την ημερομηνία Ισολογισμού

Σε σχέση με τις δικαστικές διαδικασίες που εκκρεμούν ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπεη, ασκήθηκε ποινική δίωξη σε βάρος στελεχών / διευθυντών της εταιρείας και αναμένεται να απολογηθούν για το πλημμέλημα που φέρεται να διέπραξαν λόγω της μη άμεσης ενεργοποίησης του συστήματος επικοινωνίας GSMR, αν και το σχετικό σύστημα δεν είχε τεθεί για πραγματικούς και νομικούς λόγους σε λειτουργία, καθώς δεν είχε λάβει τις απαραίτητες εγκρίσεις από την αρμόδια αρχή (ΡΑΣ) και δεν είχε εκδοθεί η σχετική εγκυκλιος από τον διαχειριστή δικτύου (ΟΣΕ).

Καθώς το 2024 η Εταιρεία συνεχίζει να έχει σημαντικές ταμειακές εκροές από τη λειτουργική δραστηριότητα εξαιτίας τόσο της συνέχισης λειτουργίας με ζημιά λόγω της μειωμένης εμπορικής δραστηριότητας όσο και των αυξανόμενων συνολικών απαιτήσεων από την παροχή των υπηρεσιών ΥΔΥ, το ΔΣ της Εταιρείας έχει εγκρίνει την τροποποίηση σύμβασης ενδοομιλικού δανεισμού έτσι ώστε να αυξηθεί το πιστωτικό όριο κατά 25 εκ. ευρώ. Από το εγκεκριμένο αυτό πιστωτικό όριο, μέχρι την ημερομηνία έγκρισης αυτών των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, έχουν ήδη εκταμιευθεί €5 εκατομμύρια.

Αθήνα, 14 Μαρτίου 2024

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΟΥ Δ.Σ.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ  
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

---

LO BOSCO DARIO  
ΑΡ. ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ ΥΒ4698309

---

CAPOTORTO MAURIZIO  
Α.Δ.Τ. ΑΖ1554707

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ο ΛΟΓΙΣΤΗΣ

---

GENTILE LORENZO  
Α.Δ.Τ. CA39478AC

---

**PKF Συμβουλευτική Μον.ΕΠΕ**  
ΑΦΜ: 800665811  
Λεωφ.Κηφισίας 124 – 115 26 Αθήνα

**Διονύσιος Σιάρκος**  
Λογιστής Α Τάξης  
ΑΜ.Λογιστή: 47575

