



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Τηλέφωνο: 2106508120
Τηλεομοιότυπο: 2106508299
Δ/ση ηλεκτρον. ταχυδρ.: tkvel@yme.gov.gr

Παπάγου, 24.07.2020

Αρ. Πρωτ. : **B - 441**

Προς

τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοινοποίηση

1. Βουλευτή κ. Βασιλείου Βιλιάρδου
2. Υπουργείο Οικονομικών

Δια της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: «Επιχορηγήσεις και οικονομική κατάσταση ΟΣΕ»

Σχετ: Η **Ερώτηση 7210/09.06.2020** του Βουλευτή κ. Βασιλείου Βιλιάρδου

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε όπως ενημερώσετε τον κύριο Βουλευτή ότι η Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία (ΟΣΕ ΑΕ) λαμβάνει κρατική επιχορήγηση για 2 λόγους :

- α) για την κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής
- β) για τον τακτικό της προϋπολογισμό ως διαφορά μεταξύ κόστος λειτουργίας (συντήρηση γραμμής και κυκλοφορία) – τέλη υποδομής τα οποία εισπράττει από τις εταιρείες που τη χρησιμοποιούν (operators).

Η περίπτωση (α) συνάδει αυτονόητα με τους κοινοτικούς κανονισμούς περί κρατικών ενισχύσεων, μάλιστα σχεδόν αποκλειστικά χρηματοδοτείται από τα σχετικά Ευρωπαϊκά Ταμεία με σχετικά μικρή εθνική συμμετοχή, η δε περίπτωση (β) συνάδει με την ευρωπαϊκή Νομοθεσία και ειδικότερα με τις Οδηγίες :

- i) 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ΕΕΙ L343 της 14.12.2012, σ. 32
- ii) Ν. 4408/2016, ΦΕΚ Α/135/27.7.2016, «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις» για την ενίσχυση του σιδηροδρομικού τομέα,

έχει μάλιστα κριθεί τελεσίδικα για τον ΟΣΕ ότι δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση (απόφαση της 16/6/2017 Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C254, Φάκελος SA. 32543 (2011/N)).

Στη χώρα μας ο διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ, και η σιδηροδρομική εταιρεία, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, τελούν υπό διαφορετικό ιδιοκτησιακό καθεστώς και φυσικά υπό πλήρη λογιστικό και λειτουργικό διαχωρισμό, ως εκ τούτου δεν υφίσταται σύγχυση του θεσμικού πλαισίου χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής και της ανάθεσης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας σε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Οι Κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται με τρόπο αντικειμενικό από την με αριθμ. πρωτ. Φ.4/54510/4872/06 (Β' 1745) Υπουργικής Απόφασης.

Ο ισοσκελισμός του προϋπολογισμού της ΟΣΕ ΑΕ με κρατική ενίσχυση είναι μια διεθνώς αποδεκτή πρακτική η οποία καταλήγει σε επιδότηση του κομίστρου του επιβάτη (Άρθρο 29 Οδηγίας 2012/34)

Η ετήσια επιχορήγηση συν ή πλην το ετήσιο EBITDA της ΟΣΕ ΑΕ όπως προκύπτει από τις χρηματοοικονομικές της καταστάσεις πράγματι επιβαρύνει το κοινωνικό σύνολο, σύμφωνα με την πιο πάνω πρακτική, διότι οι χρεώσεις (τέλη υποδομής) είναι προς το παρόν χαμηλότερες του κόστους.

Η συνολική επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου είναι, όμως, αφενός εξαιρετικά χαμηλότερη από ότι στο παρελθόν, ενώ παράλληλα από το επιχειρησιακό της σχέδιο προβλέπεται σχεδόν διπλασιασμός των τελών υποδομής εντός της τριετίας 2020-2022, οπότε αυτή θα μειωθεί περαιτέρω ανάλογα.

Η αύξηση αυτή στα τέλη υποδομής συμβαδίζει με την πρόσφατα συντελεσθείσα σε μεγάλο βαθμό αλλά και την αναμενόμενη ολοκλήρωση μιας σειράς μεγάλων έργων από την ΟΣΕ ΑΕ, όπως διπλασιασμός με νέα χάραξη, σηματοδότηση, ηλεκτροκίνηση γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης, παράδοση επιπλέον γραμμής προς Πάτρα, αύξηση μέσης ταχύτητας, κλπ., και συνακόλουθη ποιοτικότερη σιδηροδρομική υποδομή. Η αντικατάσταση του ντίζελ με ηλεκτροκίνηση φέρει μειωμένο κόστος λειτουργίας για τους operators. Η αύξηση της χωρητικότητας θα επιτρέψει στις εταιρείες – operators οι οποίες χρησιμοποιούν την Υποδομή να ανταπεξέλθουν σε αυξημένα επίπεδα τελών χρήσης.

Τέλος, ο μελλοντικός σχεδιασμός για την ΟΣΕ ΑΕ αφορά εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, περαιτέρω μείωση της απαιτούμενης επιχορήγησης, εφόσον η χωρητικότητα του δικτύου

αυξηθεί σημαντικά, κυρίως ως προς το εμπορικό έργο και, εφόσον συντρέξουν οι ανάλογες γενικότερες και ειδικότερες οικονομικές συνθήκες, όπως αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), κίνηση στους μεγάλους λιμένες, λειτουργία συγκροτήματος Θριασίου, κλπ.

Οι λειτουργικές ζημιές της ΟΣΕ ΑΕ είναι περιορισμένες. Το συντριπτικό ποσοστό των αναφερόμενων στο αποτέλεσμα ζημιών οφείλεται πράγματι στις αποσβέσεις. Αφορά λογιστικό χειρισμό ο οποίος προέρχεται από το παρελθόν και μάλιστα προσκρούει σε βασικές λογιστικές αρχές. Η ΟΣΕ ΑΕ έχει εκπονήσει ιδιαίτερη μελέτη για τη σωστή αποτύπωση της σημερινής πραγματικότητας στις οικονομικές του καταστάσεις, σύμφωνα με το Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο (ΔΛΠ) 20. Η κατασκευή Νέας Σιδηροδρομικής Υποδομής επιχορηγείται πλέον εξολοκλήρου από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) (με τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και επομένως η σωστή της αποτύπωση θα είναι η καταχώρησή της ως αναβαλλόμενο έσοδο που αναγνωρίζεται στα αποτελέσματα σε συστηματική βάση κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του περιουσιακού στοιχείου που απαιτείται, και όχι ως προς αύξηση μετοχικό κεφάλαιο. Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η κατασκευή, βελτίωση και εν πολλοίς η ανακαίνιση της Σιδηροδρομικής Υποδομής χρηματοδοτείται από το ΠΔΕ και δεν καλύπτεται από τον χρήστη.

Εφόσον υιοθετηθεί η προταθείσα μέθοδος και επιλυθούν οι σχετικές λεπτομέρειες, θα επιτευχθεί η σωστή αποτύπωση στις οικονομικές καταστάσεις, και θα αρθεί σχεδόν ολοσχερώς η πηγή αυτή «λογιστικών ζημιών».

Τα δάνεια, επίσης, αποτελούν «λογιστικές ζημιές», αφού αποκλειστικός ομολογιούχος τους είναι μετά τη διαδικασία του PSI το ελληνικό Δημόσιο.

Τέλος, μετά την αναμενόμενη εντός του επόμενου χρονικού διαστήματος διαγραφή των χρεών του, τα οποία προέρχονται αποκλειστικά από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων, θα αποκατασταθούν τα ίδια κεφάλαια.

Ο Υπουργός

Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής

Ακριβές αντίγραφο
Αρετή Κονταρίνη

Εσωτερική διανομή:

Ιδιαίτερο Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών