

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Αθήνα 09-06-2020

Του: Β. Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

ΠΡΟΣ: Τον κο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
Τον κο Υπουργό Οικονομικών

Θέμα: «Επιχορηγήσεις και οικονομική κατάσταση ΟΣΕ»

Με την αναδιάρθρωση του 2010 (Ν.3891/2010) ο πάλαι ποτέ ΟΣΕ, δηλαδή η ενιαία εταιρία-ιδιοκτήτης της σιδηροδρομικής υποδομής και παροχής υπηρεσιών που εποπτευόταν από το Υπουργείο Μεταφορών, παρέμεινε μόνο ως διαχειριστής στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες -ενώ τμήματα του διαμοιράστηκαν (α) στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» (επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές) και στην «ΕΕΣΣΤΥ» (συντήρηση τροχαίου υλικού), που μεταβιβάστηκαν στο «ΤΑΙΠΕΔ» και ξεπουλήθηκαν στην Ιταλική «FSI», (β) στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» που διαθέτει ακίνητα και τροχαίο υλικό, το οποίο μάλλον δόθηκε δωρεάν στο «Υπερταμείο» και (γ) στην «ΕΡΓΟΣΕ», που επιβλέπει τις σιδηροδρομικές εργολαβίες και παρέμεινε στον «Όμιλο ΟΣΕ».

Σύμφωνα, τώρα, με τις οικονομικές καταστάσεις του 2018 (βλ. https://www.ose.gr/el/%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BF%CE%BF%CE%83/oik_stoix_ekth_repr), ο Όμιλος «ΟΣΕ» είχε κύκλο εργασιών 25,2 εκ. € (23,8 εκ. € το 2017) και ζημίες 284 εκ. € (1,02 δις € το 2017!). Το μεγαλύτερο μέρος των εξόδων του «ΟΣΕ» ήταν οι αποσβέσεις παγίων (203 εκ. € το 2018) - από τα οποία τα 194 εκ. € από Κτίρια και Τεχνικά έργα, που λογικά συμπεριλαμβάνουν τη σιδηροδρομική υποδομή.

Το συγκεκριμένο κόστος αφορά στο ακριβό δίκτυο, που θα έπρεπε να καλύπτεται από το χρήστη. Εν τούτοις, από ό,τι φαίνεται, λόγω των χαμηλών χρεώσεων, δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο. Αντίθετα, επιβαρύνεται το σύνολο των φορολογούμενων μέσω των ζημιών! Υπάρχουν, δε, σύμφωνα με δημοσιεύματα, συνεχείς διαμάχες μεταξύ της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και του «ΟΣΕ» - ακόμη και σε σχέση με την είσπραξη αυτών των τελών

(βλ. <https://www.movenews.gr/ose-zhta-kauysteroymena-po-thn-trainose-panv-apo-765-xil-eyrv/>).

Εκτός αυτού, ο «ΟΣΕ» είχε δάνεια 1,3 δις € στις 31.12.2018 και έξοδα για τόκους ύψους 104 εκ. €. Όλα αυτά, σταδιακά, αυξάνουν τις ζημίες, που ανέρχονταν, στις 31.12.2018, σε 8,8 δις € σωρευτικά - έναντι ιδίων κεφαλαίων, μόλις 146 εκ. €!

Σύμφωνα, τώρα, με τις οικονομικές καταστάσεις του 2017 και του 2018, ο ΟΣΕ λαμβάνει επιχορηγήσεις 45 εκ. € ετησίως. Πριν από τη διάσπασή του, αυτές οι επιχορηγήσεις ονομάζονταν, εάν δεν κάνουμε λάθος, «ΥΓΟΣ» (Υποχρεώσεις Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος) - ενώ για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αποκαλούνται «ΥΔΥ» (Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας), που πρόσφατα επεκτάθηκαν για 15 χρόνια!

Δηλαδή, οι σιδηροδρομικές μεταφορές συνολικά επιδοτούνται με 95 εκ. € για τη δήθεν «εξυγίανση» τους - όταν τελικά επανακρατικοποιήθηκαν από μία ξένη οντότητα. Εάν ισχύει κάτι τέτοιο, τότε, το τελευταίο αποτελεί ασφαλώς μία σκανδαλώδη εκποίηση δημόσιας περιουσίας - με τη δικαιολογία της αξιοποίησης ή των μεταρρυθμίσεων των δανειστών, του Υπερταμείου!

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

Ερωτώνται οι κ. κ. Υπουργοί:

1. Γιατί ο «ΟΣΕ» λαμβάνει κρατική επιχορήγηση και πως αυτό συμφωνεί με τους κανονισμούς περί κρατικών ενισχύσεων της ΕΕ;
2. Η ζημιογόνος λειτουργία του «ΟΣΕ» δεν αποτελεί μια επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου και παράλληλα μία έμμεση ενίσχυση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»;
3. Ανταποκρίνονται οι χρεώσεις χρήσης του δικτύου του «ΟΣΕ» σε εύλογες αξίες;
4. Αντιμετωπίζει θέμα επιβίωσης ο «ΟΣΕ» λόγω ζημιογόνου λειτουργίας; Αν ναι, είναι πιθανόν για τον λόγο αυτό να κληθεί το Δημόσιο να τον χρηματοδοτήσει, στο άμεσο μέλλον;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλειος Βιλιάρδος