

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2817
Ημερομ. Κατάθεσης: 3/2/2026



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 03/02/2026

Του: Βασιλείου Βιλιάρδου, βουλευτή Β1 Βορείου Τομέα Αθηνών

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

ΘΕΜΑ: «Ζημίες στην “Ελληνικό Μετρό Α.Ε” λόγω μη είσπραξης Τελών χρήσης της υποδομής της από την “ΣΤΑΣΥ Α.Ε” και έμμεση επιδότηση του Υπερταμείου μέσω αυτής»

Κύριε Υπουργέ,

Η “Ελληνικό Μετρό ΑΕ” είναι ίσως αυτή τη στιγμή η πιο σημαντική εν λειτουργία εταιρεία του Δημοσίου - αφού δεν έχει παραχωρηθεί στο Υπερταμείο των ξένων (ΕΕΣΥΠ ΑΕ ή Growth Fund) ούτε έχει ιδιωτικοποιηθεί. Έχει στην κατοχή της την υποδομή του ΜΕΤΡΟ σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη - την οποία συνεχίζει να συμπληρώνει με εργολαβίες, που είναι σε εξέλιξη. Η αξία των παγίων της, δηλαδή των έργων του ΜΕΤΡΟ με παρελθούσες αξίες, έχει καταχωρηθεί στον Ισολογισμό της στα 7 δις € (κόστος κατασκευής), αν και ενδεχομένως, σε παρούσες αξίες κοστίζουν περισσότερο – ενώ στις 31.12.2024, η αξία τους ανέρχεται στα 5,5 δις ευρώ, μετά τη λογιστική μείωση από αποσβέσεις.

Η “Ελληνικό Μετρό ΑΕ” όμως, έχει σταθερά ζημιογόνες χρήσεις τα τελευταία χρόνια και συσσωρευμένες ζημιές (3,56 δις στις 31.12.2024) που μειώνουν τα ίδια κεφάλαιά της -αφού η ΣΤΑΣΥ δεν πληρώνει για τη χρήση της υποδομής. Έτσι, ενώ το μετοχικό κεφάλαιό της είναι 7,36 δις, τα ίδια κεφάλαιά της ανέρχονταν πια στις 31.12.2024, στα 3,53 δις.

Όπως διαβάζουμε στις οικονομικές καταστάσεις του 2024, με την εφαρμογή του Ν.3920/2011, η “ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε” στερείται «προσωρινά» εσόδων από εμπορική δραστηριότητα ή από παροχή υπηρεσιών, αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση του συστήματος ΜΕΤΡΟ, λόγω έλλειψης σύμβασης με την εταιρεία “ΣΤΑΣΥ Α.Ε” - κάτι που επανειλημμένα έχει ζητηθεί εγγράφως από την “ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε”.

Αναγράφεται, δε ότι ήταν σε εξέλιξη κατά το 2024 η διαδικασία υπογραφής σύμβασης παροχής των σχετικών υπηρεσιών μεταξύ της “ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε” και της “ΣΤΑΣΥ Α.Ε”. Σχετική σημείωση κάνουν και οι Ορκωτοί Ελεγκτές της εταιρείας ως προς την έλλειψη εσόδων – ενώ έχει μεγάλα έξοδα για τόκους από δάνεια κατασκευής έργων και για δαπάνες προσωπικού.

Ο Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών κ. Ταχιάος, κατά την επιτροπή διορισμού του κ Φαφούτη ως Διευθύνοντος Συμβούλου, στις 16.1.26, δεν μας απάντησε για το αν έχει υπογραφεί σύμβαση για τα Τέλη χρήσης: διευκρίνισε μόνον ότι η μη καταβολή γίνεται, γιατί, όπως ανέφερε: *«εάν η ΣΤΑΣΥ σήμερα απέδιδε αυτά τα οποία έπρεπε να αποδώσει στην ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, δηλαδή πρακτικά τις ετήσιες δαπάνες της αποπληρωμής των τόκων των δανείων τα οποία έχουν ληφθεί, θα μιλούσαμε για ένα εισιτήριο του Μετρό το οποίο θα έπρεπε να διπλασιαστεί, διότι είναι πάρα πολύ υψηλά αυτά τα ποσά»*.

Διαφωνούμε με αυτή την άποψη, αφού, ναι μεν ο ΟΑΣΑ παρέχει ένα έργο δημοσίου συμφέροντος, αλλά, εάν το Υπερταμείο των ξένων δεν μπορεί να παρέχει αυτήν την κοινωνική υπηρεσία στο σωστό κόστος λειτουργώντας κάτω από τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια που συνεπάγεται η σύστασή του ως ΑΕ (εκτός του δημοσίου τομέα, όπως έχει αποδείξει η απόφαση του Αρείου Πάγου για την ΕΥΔΑΠ), τότε θα έπρεπε να επιστρέψει τον ΟΑΣΑ στο Δημόσιο, όπως έγινε με την ΕΥΔΑΠ ΑΕ.

Σημειώνεται ότι το Υπερταμείο έχει μια τεράστια περιουσία (αν και δεν έχει καταγραφεί και αποτιμηθεί, όπως έχουμε σημειώσει σε πολλές τοποθετήσεις μας [πχ Επίκαιρη Ερώτηση #649/4.5.22]) – οπότε είναι σε θέση να καλύψει το σχετικό κόστος από άλλες πηγές. Αποτελεί απορία μας δε το πότε θα σταματήσει επιτέλους η έμμεση ή άμεση επιδότηση του Υπερταμείου, που δεν ανήκει στο Δημόσιο και λειτουργεί ασύδοτα.

Σημειώνεται επίσης ότι σε άλλη Ερώτησή μας (#4842/22.5.24) σχετικά με τη ζημιογόνα και αναποτελεσματική λειτουργία του Υπερταμείου, μας απαντήθηκε (ΑΠ ΕΞ3684/17.7.24) ότι ο Όμιλος “ΟΑΣΑ” λαμβάνει επιδότηση από το Δημόσιο, με βάση τον Ν.3920/11. Ο νόμος αυτός βέβαια συντάχθηκε πριν από την σύσταση του Υπερταμείου, με το 3ο Μνημόνιο του 2015 (Ν4389/2016) – όμως, πλέον σε μεγάλο βαθμό δεν ισχύει. Για παράδειγμα η Επιτροπή ΔΕΚΟ που προβλέπονταν στο Άρθρο 6 του και ήταν αρμόδια για τον καθορισμό των επιχορηγήσεων έχει καταργηθεί (όπως και οι ΔΕΚΟ). Επομένως, προκύπτει το εύλογο ερώτημα, με ποια λογική και από ποιον Υπουργό αποφασίζονται οι επιχορηγήσεις.

Όπως αναφέρεται σε αυτή την απάντηση του Υπερταμείου, τα έσοδα από επιχορηγήσεις του Ομίλου “ΟΑΣΑ” ήταν 257,76 εκ. € το 2021 και 274,66 εκ. € το 2022. Όπως αναφέρει, ο “ΟΑΣΑ” λαμβάνει επιδότηση για την κάλυψη του λειτουργικού ελλείμματός του, μέσω του ΠΔΕ για τις αμοιβές διαθεσιμότητας των έργων ΣΔΙΤ και από Ευρωπαϊκά Προγράμματα (πχ αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων από το Ταμείο Ανάκαμψης).

Δεν έχει διευκρινιστεί η επιμέρους ανάλυση αυτής της επιδότησης σε ποσά. Όπως δεν διευκρινίζεται το αν σε αυτά περιλαμβάνονται και το κόστος για τις γραμμές του “ΟΑΣΑ”, που αποσπάστηκαν το 2020 από την κυβέρνηση της ΝΔ και δόθηκαν σε ΚΤΕΛ (ενώ παράλληλα καλύφθηκε και η πρόσληψη προσωπικού σε ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ <https://www.athenstransport.com/2020/10/oasa-ktel-3/>).

Σε κάθε περίπτωση, δεδομένου ότι η “ΣΤΑΣΥ” δεν πληρώνει για τη χρήση της υποδομής, θα πρέπει στο ποσό των επιδοτήσεων να συνυπολογισθούν και οι ζημίες της “Ελληνικό Μετρό” (ενδεικτικά 189,6 εκ. το 2024 και 190,2 εκ. € το 2023) - ή κατά το ελάχιστο, το ποσό των αποσβέσεων της υποδομής (87,1 εκ. το 2023 και 89,1 εκ. € το 2024).

Αν συνεχιστεί, πάντως, η υπάρχουσα κατάσταση, κάποια στιγμή, θα χαθούν όλα τα κεφάλαια της “Ελληνικό Μετρό”, όπως συνέβη στον ΟΣΕ – ο οποίος έχει ανάλογα προβλήματα με την “Hellenic Train”. Σε αυτήν την περίπτωση, θα χρειαστεί κεφαλαιακή ενίσχυση από το Δημόσιο ή θα ξεπουληθεί για ένα συμβολικό τίμημα, ως προβληματική, κατά την γνωστή τακτική του Υπερταμείου. Σε κάθε περίπτωση, κρίνουμε ότι δεν αποτελούν τα ανωτέρω περιγραφόμενα ορθή πρακτική για μια Ανώνυμη Εταιρεία.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Πως θα καλυφθούν οι ως άνω ζημιές στην “Ελληνικό Μετρό ΑΕ”; Θα αφεθεί η εν λόγω να συσσωρεύει ζημιές, έως ότου αποσβεστούν όλα τα ίδια κεφάλαιά της και τότε θα ξεπουληθεί, αν και διαθέτει μια τεράστια περιουσία εθνικής σημασίας και αξίας ύψους άνω των 7 δις €;
2. Πότε θα υπογραφεί η σύμβαση “ΣΤΑΣΥ” – “Ελληνικό Μετρό” σχετικά με τα Τέλη χρήσης της υποδομής; Όταν υπογραφεί η ανωτέρω, θα συμπεριληφθεί σε αυτήν και η καταβολή αναδρομικά του κόστους των Τελών χρήσης της υποδομής, που δεν έχουν καταλογιστεί; Αν ναι, ποιο είναι το ποσό αυτό και σε ποιες χρήσεις αφορά;
3. Ποιος αποφασίζει για την επιδότηση του “ΟΑΣΑ” και, εν προκειμένω, της “ΣΤΑΣΥ ΑΕ”; Ποιο είναι το ποσό που καταβάλλει σχετικά το Δημόσιο (πχ για το 2025-2026); Συνυπολογίζεται σε αυτό η άδηλη επιδότηση, μέσω μη καταλογισμού των Τελών χρήσης της υποδομής; Αν όχι, θα συμπεριληφθεί προσεχώς;
4. Επειδή έχουμε την πληροφορία περί του ότι, στον επιδοτούμενο “ΟΑΣΑ” του Υπερταμείου των ξένων, πρόσφατα, δόθηκε μεγάλη αύξηση αποδοχών στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, που ανέρχεται στις 180.000€ από 80.000€ με bonus 50% κάτι που φυσικά προκαλεί για μια εταιρεία που λειτουργεί ως Δημόσιο (χωρίς να είναι), υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες και ποιότητα υπηρεσιών (<https://www.financialreport.gr/yperdiplasmismos-amovon-ston-oasa-180-000-evro-o-neos-ceo-apo-e80-000-kai-bonus-eos-50/>), όπως έγινε και με τα ΕΛΤΑ, ποιος είναι τρεχόντως ο μισθός του Διευθύνοντα Συμβούλου της “ΣΤΑΣΥ” και των λοιπών ανώτατων στελεχών της; Έχει αυξηθεί μετά το 2019;

Ο ερωτών βουλευτής

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ