

ΕΤΗΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ 2025 ΑΠΟ
1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2025 ΕΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2025

ΠΕΡΙΕΧΌΜΕΝΑ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	4
ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	6
Σημαντικά γεγονότα κατά τη χρήση	7
Χρηματοοικονομικές εξελίξεις και επιδόσεις χρήσης 2025	9
Επενδύσεις και Μελλοντικές Προοπτικές	18
Περιγραφή κυριότερων κινδύνων και αβεβαιοτήτων	19
Ανθρώπινο Δυναμικό	23
Εργασιακά και σεβασμός ανθρωπίνων δικαιωμάτων	23
Ασφάλεια	25
Περιβάλλον	26
Πελάτες	27
Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη	29
Βασικές αρχές διοίκησης και εταιρική διακυβέρνηση	30
Έκθεση Βιωσιμότητας	31
Γεγονότα μετά την ημερομηνία των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων	31
ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ	34
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΗΣ 2025	
Σημειώσεις επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων	
1. Γενικές πληροφορίες για την εταιρεία	45
2.Πλαίσιο κατάρτισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων και Συνέχιση Επιχειρηματικής Δραστηριότητας (going concern)	46
3.Ουσιώσεις λογιστικές αρχές που εφαρμόστηκαν	50
4.Διαχείριση του χρηματοικονομικού κινδύνου	66
5.Ενσώματα Πάγια	70
6.Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	72
7.Άυλα περιουσιακά στοιχεία	74
8.Λοιπές Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	75
9. Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	76
10.Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	77
11.Αποθέματα	78
12.Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	79
13.Ίδια Κεφάλαια	82
14.Δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	85
15.Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	87
16.Προβλέψεις για κινδύνους	89
17.Βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	89
18.Λοιπές βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	90
19.Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	91
20. Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	92
21.Κύκλος εργασιών και έσοδα ΥΔΥ	93
22.Λοιπά έσοδα	95
23.Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα	95
24.Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων	96
25.Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	96
26.Λοιπά λειτουργικά έξοδα	97
27.Ζημιά από προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες και λοιπές προβλέψεις	98
28.Αποσβέσεις	98
29.Χρηματοοικονομικά έσοδα	99
30.Χρηματοοικονομικά έξοδα	99
31.Φορολογία εισοδήματος	100
32.Ενδεχόμενες απαιτήσεις και υποχρεώσεις	103
33.Αμοιβή για ελεγκτικές υπηρεσίες	111
34.Αμοιβές και λοιπές παροχές μελών Διοικητικού Συμβουλίου	111
35.Συνδεδεμένα Μέρη	111
36.Εγγυήσεις και Δεσμεύσεις	113
37. Λογιστικά διαχωρισμένη κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος	114
38.Λογιστικά διαχωρισμένη κατάσταση Συνολικής Οικονομικής Θέσης	119
39.Γεγονότα μετά την ημερομηνία Ισολογισμού	122

HELLENIC TRAIN –
ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Μετοχικό κεφάλαιο: € 6.219.456,46 [*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 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 28/05/2024**
Πρόεδρος	Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος
Διευθύνων Σύμβουλος	Roberto Rinaudo
Μέλος	Katia Babusci
Μέλος	Francesco Cacciapuoti

Εταιρεία Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών

PricewaterhouseCoopers A.E.

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της χρήσης 2025 σύμφωνα με το αρ.150 του Ν. 4548/2018

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της χρήσης 2025 σύμφωνα με το αρ.150 του Ν. 4548/2018

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 150 του Ν.4548/2028 ως ισχύει με την τροποποίηση από τον Ν. 5225/2025, και του Καταστατικού της Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (η «Εταιρεία»), σας υποβάλλουμε για τη χρήση από 01.01.2025 έως 31.12.2025 την ετήσια έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Στην παρούσα έκθεση περιγράφονται συνοπτικά οι χρηματοοικονομικές πληροφορίες της Εταιρείας, που αφορούν την εταιρική χρήση 1.1.2025 – 31.12.2025, 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 2025

Σε συνέχεια των γεγονότων του 2023, και ιδίως του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη και της καταιγίδας Daniel, οι επιπτώσεις στη λειτουργία του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου παραμένουν και κατά τη χρήση 2025. Οι εξελίξεις αυτές εξακολουθούν να επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα και την ομαλή παροχή μεταφορικού έργου, επιδρώντας αρνητικά στις λειτουργικές επιδόσεις και την οικονομική θέση της Εταιρείας

Συνεχίζονται οι ενέργειες αποκατάστασης και η σταδιακή επαναφορά της σιδηροδρομικής δραστηριότητας, με τη συνεργασία των αρμόδιων φορέων.Αναλυτικότερα την 12.5.2025 υπεγράφη Μνημόνιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Εταιρεία και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, με προβλέψεις για επανεξέταση της Σύμβασης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Στο Μνημόνιο γίνεται σαφής αναφορά σειράς ενεργειών τόσο από την πλευρά του Ελληνικού Δημοσίου -μεταξύ των οποίων η δέσμευση για την ολοκλήρωση των έργων αποκατάστασης της σιδηροδρομικής υποδομής στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη εντός του 2026, όσο και από την πλευρά της Εταιρείας – όπως είναι η αναθεώρηση του επενδυτικού της πλάνου στο πλαίσιο της εκτέλεσης της Σύμβασης ΥΔΥ, με επενδύσεις ενδεικτικού συνολικού προϋπολογισμού ύψους €360.000.000 , με τα €300.000.000 . εξ' αυτών να αφορούν νέο τροχαίο υλικό.

Απόρροια του Μνημονίου, ήταν η τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ με το Ελληνικό δημόσιο που υπεγράφη την 22.12.2025 και επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή σύμφωνα με τον Ν. 5268/26 ΦΕΚ Ά 6 - 19/1/2026. Σύμφωνα με την 1η Τροποποίηση της Σύμβασης ΥΔΥ όπως υπεγράφη στις 14.2.2022, ενισχύεται η επενδυτική δραστηριότητα του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, στον οποίο ανήκει η Εταιρεία, όπως και αναλύεται στο Παράρτημα Δ της τροποποιημένης σύμβασης. Εντός του Παραρτήματος Δ, της παραπάνω τροποποιημένης σύμβασης αντικατοπτρίζονται με πλήρη συνέπεια τα όσα αναφέρει το Μνημόνιο Συνεργασίας που υπεγράφη τον Μάιο του 2025, αναφορικά με την επενδυτική προοπτική στον σιδηροδρομικό κλάδο. Συγκεκριμένα, οι κεφαλαιακές επενδύσεις του παραρτήματος, αναφέρουν την προμήθεια και δρομολόγηση 23 νέων Ηλεκτροκίνητων Τρένων με πλήρη ολοκλήρωση και ένταξη στην παραγωγική δραστηριότητα έως την 31.12.2027, με απαιτούμενο επενδυτικό κεφάλαιο € 308.000.000. Παράλληλα, στο ίδιο Παράρτημα, νέα προσθήκη αφορά και η κεφαλαιακή επένδυση για την αναβάθμιση των μισθωμένων εγκαταστάσεων συντήρησης τροχαίου υλικού έως την 31.12.2027 ποσού €

20.000.000, η αναβάθμιση-ανάταξη του στόλου των ETR470 ύψους €19.000.000 έως την 31.12.2029, πέραν της αναθεωρημένης αξίας απόκτησης του στόλου αυτού στα € 58.000.000 και επενδύσεις σε συστήματα ΙΤ ύψους €15.000.000 έως την 31.12.2027, με αποτέλεσμα το επενδυτικό πλάνο όπως αποτυπώνεται στο Παράρτημα Δ να φέρει συνολική αξία € 420.000.000. Η νέα σύμβαση ΥΔΥ, εκτός από το τροποποιημένο πλαίσιο επενδύσεων, περιλαμβάνει και τροποποιήσεις στους μηχανισμούς αποζημίωσης τόσο του Παρόχου (Εταιρεία) όσο και του Δημοσίου. Αναλυτικότερα, στον μηχανισμό αποζημίωσης του παρόχου έχει ενσωματωθεί και ο όρος της αναπροσαρμογής βάσει του Γενικού Δείκτη Καταναλωτή στο αρχικό αιτούμενο ποσό των €50.000.000, με πρώτο έτος εφαρμογής το 2026. Επίσης περιλαμβάνεται ξεκάθαρη περιγραφή των αιτιών που οδηγούν στα αρνητικά αποτελέσματα της σύμβασης βάσει των ετήσιων εκκαθαρίσεων και των αιτιών που επηρεάζουν πιθανή μη τήρηση του σχετικού Παραρτήματος που σχετίζεται με τη δρομολογιακή πολιτική. Βάσει των ανωτέρω, ο μηχανισμός αποζημίωσης του Παρόχου ενισχύεται και προσαρμόζεται ανάλογα με την υπαιτιότητα είτε του Παρόχου, είτε λοιπών παραγόντων. Τέλος, ενισχύεται και ο μηχανισμός αποζημίωσης των επιβατών/Δημοσίου βάσει τροποποιήσεων στις ποινές από τη μη εκτέλεση ή την καθυστέρηση στην εκτέλεση Δρομολογίων με ενισχυμένο πλαίσιο καταβολών από τον Πάροχο.

Πλήρως εναρμονισμένη με τα ανωτέρω, είναι και η υπογραφή σύμβασης με την ALSTOM, στις 22.12.2025, για την προμήθεια 23 νέων ηλεκτροκίνητων συρμών Coradia Stream, συνολικού ύψους € 308.000.000. Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης η εταιρία υποχρεούται να προβεί σε προκαταβολή ύψους € 30.820.000. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη ιδιωτική επένδυση, που έχει υλοποιηθεί ποτέ στις χερσαίες μεταφορές της χώρας, σηματοδοτώντας ένα καθοριστικό βήμα προς έναν ασφαλέστερο και πιο σύγχρονο σιδηρόδρομο, προσανατολισμένο στις ανάγκες των επιβατών. Η επένδυση, η οποία χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από τη Hellenic Train με την υποστήριξη του ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane κυρίως μέσω δανεισμού αποτελεί κομβικό στοιχείο της στρατηγικής της εταιρείας για την αναβάθμιση των παρεχόμενων, προς τους επιβάτες, υπηρεσιών και την ανανέωση του στόλου, που συμβάλλει καθοριστικά στη διαμόρφωση ενός σιδηροδρόμου σύγχρονου, αξιόπιστου και βιώσιμου. Από τα 23 νέα τρένα, τα 12 αναμένεται να δρομολογηθούν στον υπεραστικό άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, ενώ τα 11 θα ενταχθούν στο πλέγμα των προαστιακών γραμμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Βάση της σύμβασης, το τροχαίο υλικό αναμένεται να παραδοθεί έως την 31.12.2027

Συνεπώς με βάση τα ανωτέρω, η Εταιρεία, μέσω της υποστήριξης του Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, παραμένει πιστή στις δεσμεύσεις της για πλήρη αναβάθμιση της σιδηροδρομικής εμπειρίας στον Ελλαδικό χώρο. Τόσο η τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ, που αναδιαμορφώνει ριζικά το μοντέλο των κεφαλαιακών επενδύσεων, όσο και η σύμβαση με την ALSTOM, αποτελούν επικύρωση των συμφωνηθέντων μέσω του Μνημονίου Συνεργασίας. Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την τροποποίηση της Σύβασης ΥΔΥ αναφέρονται στη σελίδα 10.

Κατά τη διάρκεια της χρήσης και πιο συγκεκριμένα την 1.11.2025 το σύνολο των μετοχών της Hellenic Train Α.Ε., μεταβιβάστηκε από την Trenitalia S.p.A. στην επίσης θυγατρική και νεοσύστατη εταιρεία της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A, την FS International S.p.A. Συνεπώς κατά τη λήξη της χρήσης 31.12.2025 ο μοναδικός μέτοχος είναι πλέον η FS International S.p.A., η οποία είναι μέλος του ομίλου FS. Η νεοσύστατη αυτή επιχείρηση, ιδρύθηκε εντός του 2025 με σκοπό να εξυπηρετήσει με τον πλέον ορθολογικότερο τρόπο, το νέο στρατηγικό μοντέλο του ομίλου FS που αποσκοπεί στην εξάπλωση σε νέες αγορές, ώστε να εξετάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα όλων των θυγατρικών με δραστηριότητα εκτός του Ιταλικού χώρου.

Ιδιαίτερη σημασία για την στρατηγική ανάπτυξη του Προαστιακού Αθηνών ενέχει και η υπογραφή στις 12.12.2025 της νέας συμφωνίας με τον ΟΑΣΑ, η οποία προβλέπει στενότερη συνεργασία ανάμεσα στους φορείς με στόχο την βελτιστοποίηση του συγκοινωνιακού έργου στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, την ολοκλήρωση του τεχνικού έργου για την πλήρη λειτουργία των πυλών ελέγχου πρόσβασης στους σταθμούς του Προαστιακού, και την μεταβολή στην κατανομή των εσόδων από τα προϊόντα κομίστρου του ΟΑΣΑ. Ταυτόχρονα, μελετάται η επέκταση της επιτυχούς λειτουργείας του συστήματος «Tap in train» που έχει ενεργοποιηθεί στον Προαστιακό Πατρών από το Ιούλιο του 2025, προσφέροντας στους επιβάτες την δυνατότητα ανέπαφης έκδοσης εισιτηρίων, εντός του συρμού.

Η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί στενά τις γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή και αξιολογεί σε συνεχή βάση τις πιθανές επιδράσεις τους στο μακροοικονομικό περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των ενδεχόμενων επιπτώσεων στις διεθνείς αγορές ενέργειας και στο κόστος καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας. Στο πλαίσιο αυτό, η διοίκηση προχώρησε σε αξιολόγηση των πιθανών συνεπειών που θα μπορούσαν να προκύψουν και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν προκύπτουν ουσιώδεις επιπτώσεις στην οικονομική θέση, τα αποτελέσματα ή τις ταμειακές ροές της Εταιρείας από τις εξελίξεις στη Μέση Ανατολή ή από ενδεχόμενες μεταβολές στο ενεργειακό κόστος. Επιπλέον, κατά την ημερομηνία έγκρισης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, οι συνθήκες στις διεθνείς αγορές ενέργειας και το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον που επηρεάστηκαν από τις εν λόγω γεωπολιτικές εξελίξεις έχουν σε σημαντικό βαθμό ομαλοποιηθεί, χωρίς να υφίστανται ενδείξεις που να υποδηλώνουν την ανάγκη αναγνώρισης πρόσθετων κινδύνων ή προσαρμογών στις παρούσες χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Τέλος, σημειώνεται ότι αναφορικά με την κοινοπραξία Hellenic Train – Damco, η οποία ανακηρύχθηκε οριστικός παραχωρησιούχος του Θριασίου ΙΙ ήδη από τον Μάιο του 2023, και έλαβε έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού στα τέλη Οκτωβρίου 2024 για την σύσταση της κοινής επιχείρησης που θα αναλάβει την υπογραφή και εκτέλεση της σύμβασης παραχώρησης της λειτουργίας, συντήρησης, εκμετάλλευσης, ολοκλήρωσης μελετών, κατασκευής έργων και προμήθειας εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ. Θριασίου Πεδίου, η σχετική σύμβαση παραχώρησης αναμένεται να υπογραφεί εντός του Β' εξαμήνου του 2026.

2. Χρηματοοικονομικές εξελίξεις και επιδόσεις χρήσης 2025

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 Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά 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 Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ποσά σε ευρώ	**1/1-31/12/2025**	**1/1-31/12/2024**
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	42.983.890	41.454.204
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	9.913.549	9.035.364
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	165.717.383	47.798.802
Έσοδα από συντήρηση	927.552	1.070.614
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	118.039	160.136
Έσοδα από εισφορές	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	362.048	769.729
Λοιπά έσοδα	6.695.824	2.936.815
Σύνολο Εσόδων	**226.718.286**	**103.225.665**
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(49.523.892)	(48.279.614)
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1.765.840)	(1.217.922)
Ηλεκτρική ενέργεια έλξης	(11.194.878)	(12.449.525)
Καύσιμα	(7.365.333)	(5.905.032)
Τέλη χρήσης δικτύου	(13.367.993)	(12.247.223)
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(355.470)	(559.720)
Καθαρισμοί τ.υ. κλπ	(3.202.571)	(3.546.731)
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(8.094.931)	(9.537.981)
Υπηρεσίες φύλαξης ακινήτων	(4.007.960)	(3.391.636)
Ενοίκια κτιρίων	(215.297)	(86.783)
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(3.602.339)	(4.187.738)
Διάφορα έξοδα	(19.864.508)	(23.496.549)
Σύνολο Εξόδων	**(122.561.012)**	**(124.906.453)**
Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων (Adj. EBITDA)	**104.157.274**	**(21.680.788)**
Αποσβέσεις παγίων περιουσιακών στοιχείων	(23.731.034)	(22.331.490)
Προβλέψεις και διαγραφές για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(7.904.870)	(6.429.435)
Κέρδη /(Ζημίες) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων (EBIT)	**72.521.370**	**(50.441.714)**
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	(9.065.514)	(12.422.894)
Κέρδη /(Ζημίες) προ φόρων	**63.455.856**	**(62.864.608)**
Φόρος Εισοδήματος	-	-
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων	**63.455.856**	**(62.864.608)**

Εντός του 2025, ήτοι την 22.12.2025 υπεγράφη μεταξύ της Εταιρείας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η 1η τροποποίηση της Σύμβασης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (σύμβαση ΥΔΥ). Η τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή στις 15.1.2026 και δημοσιεύτηκε με τον Ν. 5268/ΦΕΚ Α' 6/19.01.2026. Με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ και σύμφωνα με την τροποποιημένη παράγραφο 10.6, «σε περίπτωση που κατά την εκκαθάριση έως και δυο (2) συναπτών οικονομικών χρήσεων, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού της Αποζημίωσης) είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού του minimum κέρδους του Παρόχου), για λόγους ανωτέρας βίας ή/και απρόβλεπτων περιστάσεων ή/και εξαιτίας αποφάσεων του Δημοσίου ή του

Διαχειριστή Υποδομής οι οποίες διαταράσσουν ουσιωδώς την υλοποίηση του Παραρτήματος Α, η διαφορά θα καλυφθεί από τον ίδιο τον Πάροχο, αποκλειστικά με ιδίους πόρους, ο οποίος θα την καλύψει στην συνέχεια από το ποσό που αναλογεί υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου από την επόμενη οικονομική χρήση». Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 10.7 όπως ισχύει με την υφιστάμενη τροποποίηση, σε περίπτωση που κατά την αμέσως επόμενη οικονομική χρήση τα καθαρά έσοδα συνεχίζουν να είναι αρνητικά για λόγους παρόμοιους με το άρθρο 10.6, τότε το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνοντας υπόψιν τις προβλέψεις ελάχιστης κερδοφορίας της σύμβασης, καλείται να καλύψει τον Πάροχο για την συσσωρευμένη ζημία που υπέστη. Συγκεκριμένα, με βάση το άρθρο 10.3 της σύμβασης ΥΔΥ όπως διαμορφώθηκε με βάση την από 22.12.2025 τροποποίηση, προκύπτει ποσό ελάχιστης κερδοφορίας €2.000.000 ετησίως του επιβατικού κλάδου του Παρόχου. Άρα με βάση την παραπομπή στο άρθρο 10.3, η ζημία που υπέστη ο Πάροχος για τρίτη συνεχόμενη οικονομική χρήση ενεργοποιεί τις ρήτρες του άρθρου 10.7, σύμφωνα με το οποίο,το Ελληνικό Δημόσιο καλείται να καλύψει την συσσωρευμένη ζημιά, που προέκυψε κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Παρόχου. Τέλος, όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο εάν κατά την ολοκλήρωση της σύμβασης προκύψει ότι τα λειτουργικά έξοδα του Παρόχου είναι μεγαλύτερα από τα έσοδα (λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό τις ελάχιστης κερδοφορίας) τότε το Ελληνικό Δημόσιο θα καλύψει την σχετική ζημία κατά το ποσοστό που του αναλογεί εντός του επόμενου έτους.

Συνεπώς, με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, δύναται το δικαίωμα, ο Πάροχος, ήτοι η Εταιρεία, να μπορεί να ανακτήσει τις ζημιές που προέκυψαν με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης, για τρεις (3) συνεχιζόμενες χρήσεις και άνω, από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο όπως αναφέρεται η ανάκτηση περιορίζεται στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, ήτοι αφού ληφθούν υπόψιν πρόστιμα/ποινές, καθώς επίσης και το ποσό της ελάχιστης κερδοφορίας, που αφορά τον επιβατικό κλάδο της Εταιρείας. Πρόστιμα και ποινές σύμφωνα με το άρθρο 10 τις επικυρωμένης τροποποίησης της σύμβαση ΥΔΥ (άρθρο 15 της από 2022 σύμβασης ΥΔΥ), απομειώνουν εις βάρος του Παρόχου το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης. Όσον αφορά τις δαπάνες που σχηματίζουν το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, περιγράφονται αναλυτικά σε σχετικό άρθρο της σύμβασης και σχηματίζουν τον λογιστικό διαχωρισμό που προκύπτει στις ετήσιες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις (βλ. σημείωση 38).

Όσον αφορά τα γεγονότα που επηρέασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη από το 2022 έως και το 2024 και συνδράμουν στον σχηματισμό σωρευμένων ζημιών για τον Πάροχο, αυτά αφορούν τις πληθωριστικές πιέσεις από την ενεργειακή κρίση του 2022, τη μείωση σιδηροδρομικής κυκλοφορίας βάσει αποφάσεων του ρυθμιστή υποδομής μετά και το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και τέλος, τις επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο από την κακοκαιρία Daniel το 2023 που συρρίκνωσαν την χωρητικότητα των σιδηροδρομικών υποδομών. Οι επιπτώσεις δε της κακοκαιρίας Daniel, συνεχίζουν να εμφανίζουν αντίκτυπο εντός της χρήσης 2025 με αποκορύφωμα, τον Σεπτέμβριο του 2025 όπου εξαγγέλθηκε τροποποίηση της υφιστάμενης έως τότε δρομολογιακής πολιτικής για εργασίες ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου. Ειδικότερα, από τις 15.9.2025 επήλθαν μειώσεις δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη όπου τα τέσσερα ζεύγη δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη μειώθηκαν σε δύο ζεύγη κατόπιν απόφασης του διαχειριστή υποδομής καθώς αποτελούσε προϋπόθεση για την υλοποίηση των εργασιών ανάταξης στο δίκτυο.

Δεδομένου όλων των ανωτέρω, για την χρήση 2025, η Διοίκηση, λαμβάνοντας υπόψιν και τις υπογεγραμμένες από το αρμόδιο Υπουργείο εκκαθαρίσεις της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη 2022 - 2024, έχει προβεί σε προσαύξηση των λειτουργικών εσόδων της χρήσης 2025 πκατά το εκτιμόμενο ποσό αποζημίωσης που δικαιούται να λάβει για τις τρείς συνεχιζόμενες αυτές χρήσεις κατά τις οποίες η Εταιρεία είχε αρνητικά αποτελέσματα της σύμβασης, πλέον το αρνητικό αποτέλεσμα της χρήσης 2025. Υπενθυμίζεται ότι για το 2022 είχε αναγνωριστεί δεδουλευμένη απαίτηση ύψους €15.027.965 ευρώ για την κάλυψη των ζημιών του ίδιου έτους.

Επομένως εντός της χρήσης 2025 αναγνωρίστηκε έσοδο σύμφωνα με το ΔΠΧΑ 15, για, υπηρεσίες ΥΔΥ βάση άρθρου 10.2 ποσό €47.653.106, δεδουλευμένο έσοδο ποσό €90.066.531 αναφορικά με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2023 – 2024 και βάση της τροποποιημένης σύμβασης ΥΔΥ όπως αναλύεται άνωθεν, καθώς επίσης και ποσό €27.997.746 που αφορά το αρνητικό αποτέλεσμα ΥΔΥ για το έτος 2025.
Τέλος αναφέρεται ότι στο σύνολο εσόδων από μεταφορά επιβατών ποσού €42.983.890, εντός της χρήσης 2025 περιλαμβάνεται και ποσό €3.340.000 το οποίο αντιστοιχεί σε αποζημίωση για την παροχή μετακίνησης με πλήρη ή μερική απαλλαγή από την καταβολή κομίστρου των Φοιτητών ΑΕΙ και ΙΕΚ. Η σχετική αποζημίωση καταβλήθηκε 16.12.2025 αθροιστικά για τα έτη 2022-2025 και ανέρχεται σε συνολικό ποσό €14.544.811 δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 55 του ν. 5220/2025 (Α 131) κατ' εφαρμογή της υπ. αριθμ. 204210/9-12-2025 κ.υ.α. (ΦΕΚ Β/11-12-2025/6689). Συνεπώς τεκμαίρεται, ότι σε αντιπαραβολή με το έτος 2024 το έσοδο από μεταφορά επιβατών, μη λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό €3.340.000 θα διαμορφώνονταν σημαντικά μειωμένο. Δυνάμει της απόφασης του διαχειριστή υποδομής όπως εκδόθηκε την 10.9.2025 για επιπλέον συρρίκνωση των δρομολογίων κατόπιν έργων αποκατάστασης δικτύου από την 15.9.2025, η Εταιρεία (ως Πάροχος) έλαβε οδηγίες από τον διαχειριστή υποδομής για μείωση δρομολογίων χωρίς υπαιτιότητά της με συνέπεια να προκύψουν δύο (2) αξονικά ζεύγη δρομολογίων Αθήνα – Θεσσαλονίκη σε ημερήσια βάση. Άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης αυτής είναι η επιπλέον συρρίκνωση του κύκλου εργασιών της Εταιρείας από πωλήσεις εισιτηρίων.

Όσον αφορά το κόστος πρόσβασης στις γραμμές, ήτοι στα τέλη χρήσης δικτύου, η Hellenic Train έχει εκφράσει σημαντικές αντιρρήσεις σχετικά με τη μέθοδο αξιολόγησης που εφάρμοσε ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος για τις εν λόγω χρεώσεις και έχει ασκήσει προσφυγές κατά των δηλώσεων δικτύου των ετών 2020 έως και 2025 ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Βάσει νομικής γνωμοδότησης, η Διοίκηση εκτιμά πως οι εν λόγω χρεώσεις θα αποσυρθούν ή θα τροποποιηθούν και έχει προβεί σε επανυπολογισμό των χρεώσεων χρήσης δικτύου για τα έτη 2020-2025 σύμφωνα με τις αποδεκτές χρεώσεις της δήλωσης δικτύου του έτους 2019, προσαρμοσμένες με τυχόν αυξήσεις (π.χ., πληθωρισμός). Ως αποτέλεσμα, η δαπάνη που καταγράφεται στα βιβλία της Hellenic Train (HT) διαφέρει κατά περίπου €18.916.063 από την συνολική καθαρή αξία των τιμολογίων € 31.663.845 που εκδόθηκαν από τον φορέα εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής υποδομής, δηλαδή τον ΟΣΕ για την περίοδο 2025. Τα τιμολόγια έχουν καταγραφεί επίσημα στα βιβλία της HT όπως ορίζεται από το φορολογικό/νομικό πλαίσιο, ωστόσο έχει δημιουργηθεί και μια προσαρμογή στα βιβλία της HT στο πλευρό των υποχρεώσεων προς τον ΟΣΕ, μειώνοντας το πληρωτέο ποσό. Κατά την 31.12.2025, το εν λόγω κονδύλι που έχει λογιστικοποιηθεί στους «Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις» ανέρχεται σε καθαρή αξία, €80.921.661 (31/12/2024: €62.043.052) και αναμένεται η έκδοση πιστωτικού τιμολογίου στο πλαίσιο διακανονισμού μεταξύ των δύο πλευρών. Συγκεκριμένα, για το 2025 η δαπάνη που έχει αναγνωριστεί αντιστοιχεί σε τέλη υποδομής €13.367.993 έναντι €12.247.223 . το 2024. Η εν λόγω μεταβολή δεν είναι εναρμονισμένη με την εξέλιξη του κύκλου εργασιών, δεδομένου ότι η δαπάνη των τελών υποδομής είναι κατά κανόνα ανάλογη με τη μεταβολή αυτού. Συνεπώς, για τη χρήση 2025 αναμενόταν το κόστος τελών υποδομής να παραμείνει σε επίπεδα αντίστοιχα με εκείνα του 2024. Ωστόσο, σύμφωνα με την απόφαση 610/2025 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών (Π.Π.Α.) την 30/1/2025, απορρίφθηκε η αγωγή του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος για αξίωση τελών υποδομής για την χρήση 2020 κατά το ποσό που υπερβαίνουν τις χρεώσεις βάση της αποδεκτής Δήλωσης Δικτύου του 2019 με αποτέλεσμα εντός του 2024 να γίνει αναπροσαρμογή των χρεώσεων από τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και να απελευθερωθεί το κονδύλι της προσαρμογής αυξήσεων που είχε λογιστικοποιήσει η Hellenic Train για τις χρεώσεις της χρήσης 2020 (κυρίως λόγω πληθωρισμού) κατά το ποσό €1.226.583, μειώνοντας τις δαπάνες του κονδυλίου Προμηθευτές και συναφείς Υποχρεώσεις. Συνεπώς οι δαπάνες για τέλη υποδομής για το 2025 και 2024, ανέρχονται σε

€13.367.993 και €13.473.805 αντίστοιχα, ωστόσο το 2024 μειώθηκε το κονδύλι λόγω της ανωτέρω απόφασης κατά €1.226.583 που αφορούσε πρόβλεψη δεδουλευμένου εξόδου προηγούμενων ετών.

Αναφορικά με την ηλεκτρική ενέργεια έλξης παρατηρείται μείωση του κόστους κατά €1.254.647 λόγω εργασιών αναβάθμισης που εκτελούνται στον κεντρικό άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη κατά το έτος 2025 με αποτέλεσμα τη χρήση λιγότερων ηλεκτροκίνητων τρένων. Παράλληλα ενισχύθηκε σημαντική η χρήση πετρελαιοκίνητων τρένων, συνεπώς υπήρξε αύξηση στην κατανάλωση καυσίμου κατά €1.460.301.

Οι υπηρεσίες συντήρησης έχουν μειωθεί εντός του 2025 κατά €1.443.051. Η μείωση είναι ισοδύναμη με την αλλαγή του μοντέλου συντήρησης των ηλεκτροκίνητων τρένων υψηλής ταχύτητας ETR – 470, δυνάμει της προσωρινής αναστολής κυκλοφορίας τους από τον Σεπτέμβριο του 2025 και έπειτα. Δυνάμει των εργασιών αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής που συνετέλεσαν στην χρήση τρένων με κινητήρα πετρελαίου, και με αποκορύφωμα την απόφαση του διαχειριστή υποδομής για μείωση δρομολογίων στον υπεραστικό άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη από την 15.9.2025, τα ηλεκτροκίνητα τρένα έως την ολοκλήρωση των εργασιών θα εκτελούν σημαντικά μειωμένα από τα προβλεπόμενα χιλιόμετρα. Συνεπώς, ως προσπάθεια βέλτιστης διαχείρισης του τροχαίου υλικού και παράλληλα για την βέλτιστη διαχείριση οικονομικών πόρων που βαίνουν μειωμένοι λόγω περιορισμένης εκτέλεσης δρομολογίων χωρίς υπαιτιότητα της Εταιρείας, αποφασίστηκε η αναστολή μέρους της συντήρησης του ηλεκτροκίνητου στόλου.

Όσον αφορά τη γραμμή κόστους «*Διάφορα Έξοδα*» περιλαμβάνει άλλα έξοδα που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο και τις λειτουργικές δαπάνες αυτού, ως κάτωθι:

	2025	***2024***
Λογαριασμοί κοινής ωφέλειας	(201.901)	(202.163)
Έξοδα πληροφορικής	(870.711)	(1.860.328)
Διαφήμιση	(148.491)	(159.192)
Αμοιβές τρίτων	(3.351.584)	(2.629.064)
Ασφάλιστρα	(2.763.097)	(1.528.336)
Συμβουλευτικές υπηρεσίες	(208.514)	(635.328)
Προμήθειες πρακτόρων	(2.987.633)	(3.550.871)
Λοιπά έξοδα	(2.633.343)	(2.932.735)
Αμοιβές Δ.Σ.	(167.260)	(179.040)
Διάφορα έξοδα	(6.531.975)	(9.819.493)
Σύνολο	**(19.864.508)**	**(23.496.549)**

Οι αμοιβές τρίτων περιλαμβάνουν κυρίως δαπάνες από επαγγελματικές υπηρεσίες (δικηγορικά γραφεία, συμβολαιογράφοι, λογιστικά γραφεία, κλπ), και κατέγραψαν σημαντική αύξηση (ποσού € 722.520 από το 2024, λόγω των αυξημένων αναγκών νομικής υποστήριξης και της έναρξης λειτουργείας της υπηρεσίας τηλεφωνικού κέντρου με εξωτερικό πάροχο. Τα λοιπά έξοδα, αντιθέτως, σημειώνουν σημαντική κάμψη, λόγω μείωσης στην εκκαθάριση της υπηρεσίας τεχνικών επιθεωρήσεων από τον Διαχειριστή Υποδομής, ΟΣΕ, η οποία αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της κατηγορίας. Στα Διάφορα Έξοδα περιλαμβάνονται κυρίως αποζημιώσεις τρίτων, παρακρατούμενοι φόροι, συνδρομές, εξοδολόγια και έξοδα διαμονής σιδηροδρομικού προσωπικού κατά τις υπηρεσιακές μετακινήσεις όπως αναλύονται στη σημείωση 26 των οικονομικών καταστάσεων.

Αναφορικά με το κόστος αποσβέσεων παρουσιάζεται μεταβολή κατά €1.399.544 εκατομμύρια κυρίως λόγω της επίδρασης στις αποσβέσεις που προκύπτει από την απόσβεση των ανταλλακτικών του τροχαίου υλικού λόγω χρήσης/τοποθέτησης αυτών εντός του τροχαίου υλικού. Τέλος, επίδραση στις αποσβέσεις, προκύπτει και από την νέα εμπορική πλατφόρμας της εταιρείας καθώς επίσης και των νέων εγκαταστάσεων που αφορούν επενδύσεις σε υποδαπέδιους τόρνους.

Από την άλλη πλευρά, οι προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους και έξοδα και διαγραφές λοιπών απαιτήσεων μεταβλήθηκαν κατά € 1.475.434 με σημαντικότερη επίδραση την μείωση της αναστροφής προβλέψεων για επίδικες υποθέσεις ύψους €78.549 το 2025, έναντι €1.392.333 κατά την προηγούμενη χρήση.

Ωστόσο, ελέω της τροποποίησης της σύμβασης ΥΔΥ η Εταιρεία προέβη σε επανεξέταση του ποσού όπως προαναφέρθηκε άνωθεν στο κονδύλι του εσόδου από υπηρεσίες ΥΔΥ. Επίσης σημαντικό παράγοντα αποτέλεσε η αύξηση της δεδουλευμένης απαίτησης από τις υπηρεσίες ΥΔΥ σύμφωνα με την νέα τροποποιημένη σύμβαση και κατ' εφαρμογή των άρθρων για το μέρος της συνεχιζόμενης οικονομικής ζημιάς, που προέκυψε χωρίς υπαιτιότητα του Παρόχου. Το σύνολο της δεδουλευμένης απαίτησης εντάσσεται στον υπολογισμό του χρηματοπιστωτικού κινδύνου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ΔΠΧΑ 9. Συνεπώς η αύξηση της δεδουλευμένης απαίτησης επηρέασε το αποτέλεσμα του εκτιμώμενου πιστωτικού κινδύνου (Expected Credit Loss - ECL).

Τέλος, τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα περιλαμβάνουν:

1) Τόκους από ενδοομιλικό δανεισμό €5.589.326 (€ 7.080.146 το 2024) αποτελούμενοι από τόκους βραχυπρόθεσμων δανείων € 4.454.168 (2024: € 5.538.204) και τόκους μακροπρόθεσμων δανείων € 1.135.157 (2024: € 1.541.943). Οι τόκοι δανείων από συνδεδεμένα μέρη έχουν μειωθεί σημαντικά λόγω της σταδιακής πτώσης που παρουσιάζει το Euribor το οποίο χρησιμοποιείται στον υπολογισμό των τόκων (μέσο όρος για τη χρήση του 2025 2,25% έναντι μέσου όρου για τη χρήση του 2024 3,77%). 2) Χρηματοοικονομικό κόστος από μισθώσεις όπως προκύπτουν από την εφαρμογή του Δ.Π.Χ.Α. 16 (€2.979.690 το 2025 έναντι € 3.549.420 το 2024) και 3) Έξοδα χαρτοσήμων που αφορούν την ενδοομιλική δανειοδότηση της εταιρείας από τον όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane ύψους €150.000. Τα χαρτόσημα δανείων από συνδεδεμένα μέρη έχουν μειωθεί δραστικά κατά €1.362.000 (€ 150.000 το 2025 έναντι € 1.512.000 για το 2024) και οφείλονται στο γεγονός ότι για τη χρήση του 2025 η εταιρεία έχει λάβει ενδοομιλικά δάνεια ύψους € 10.000.000 σε αντίθεση με τη χρήση του 2024 όπου είχε λάβει δάνεια ύψους € 45.000.000.

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)

		2025	**2024**
ROE	NR/EQ*	-249,76%	123,,59
ROI	EBIT/IC*	28,17%	-21,70%
EBIT MARGIN	EBIT/OR	31,99%	-48,87%
EBITDA/OPERATING REVENUES (EBITDA MARGIN)	EBITDA/OR	42,45%	-27,23%
ADJUSTED EBITDA/ OPERATING REVENUES (Adjusted EBITDA MARGIN)	Adj. EBITDA/OR	45,94%	-21,00%
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΚΟΥ	OR/IC*	88,06%	44,41%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ	Net Debt/EQ	4.140,45%	-529,44%
		€	**€**
IC*:		257.449.008	232.443.833
NIC:		269.406.137	245.491.878
EBITDA:		96.252.404	-28.110.224
Adjusted EBITDA		104.157.274	-21.680.788
EQ*:		-25.406.247	-50.865.144
EQ:		6.353.249	-57.165.744
OR:		226.718.286	103.225.665
NR:		63.455.856	-62.864.608
EBIT:		72.521.370	-50.441.714
Net Debt:		263.052.888	302.657.622
NWC:		-251.378.905	-161.540.651

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 βραθυπροθεσμων 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 σηματοδοσίας 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 μέτριου μεγέθους.

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

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

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

Τρενοχιλιόμετρο (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

Η εταιρεία από το 2019 έχει πραγματοποιήσει ένα ευρύ έργο επενδύσεων. Αρχής γενομένης από τα ETR – 470 τα οποία αποκτήθηκαν έναντι € 58.000.000 και εντάχθηκαν πλήρως στην παραγωγική δραστηριότητα τον Μάιο του 2022. Το κόστος των ETR-470 εξοφλήθηκε κατά κύριο λόγο μέσω κεφαλαιοποίησης υποχρεώσης προς την Trenitalia S.p.A. εντός του 2024, καλύπτοντας έτσι ποσό € 35.625.008 ενώ ποσό € 10.500.000 παραμένει ακόμα ανεξόφλητο.

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 ανήλθε σε € 16.756.725 και είχε ολοκληρωθεί έως το 2023. Επίσης στην ίδια μισθωμένη εγκατάσταση παραδόθηκε εντός του 2024 το έργο της κατασκευής υποδαπέδιου τόρνου που κοστολογήθηκε σε € 3.729.453. Παρόμοιες επενδύσεις βρίσκονται ήδη υπό εκτέλεση κατά την λήξη της παρούσας διαχειριστικής περιόδου και αφορούν το εργοστάσιο στις μισθωμένες εγκαταστάσεις του Πειραιά όπου υλοποιείται έργο κατασκευής γερανογέφυρας.

Η Εταιρεία προχώρησε επίσης στην παραγωγική έναρξη της νέας Εμπορικής Πλατφόρμας "PICO" εντός του 2024. Η νέα πλατφόρμα είναι βασισμένη στις λύσεις που ήδη χρησιμοποιούνται από τις άλλες εταιρείες επιβατικών μεταφορών του Ομίλου FS και προσαρμοσμένη στις ανάγκες της ελληνικής αγοράς, προσθέτοντας περαιτέρω λειτουργικότητες για μια ολοκληρωμένη εμπειρία χρήσης και πλήρη διαλειτουργικότητα πολλαπλών καναλιών. Το κόστος επένδυσης ανήλθε σε € 3.356.082 των οποίων € 571.550 αφορούν επένδυση του 2025.

Επίσης εντός του 2025, στο πλαίσιο της ψηφιοποίησης της δραστηριότητας συντήρησης η Εταιρεία προέβη στην έναρξη της επένδυσης για το λογισμικό Maximo application suite, από τις κορυφαίες πλατφόρμες για διαχείριση περιουσιακών στοιχείων στην διεθνή αγορά, μέσω του οποίου αναμένεται αισθητή βελτίωση στην διαθεσιμότητα του τροχαίου υλικού, προγραμματισμό και παρακολούθηση της συντήρησης τροχαίου υλικού.

Αναφορικά με την βελτιστοποίηση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, και ως παρεπόμενο της πλήρους εφαρμογής της νέας εμπορικής πλατφόρμας, η Εταιρεία, εντός του 2025 προέβη στην δημιουργία νέας υπηρεσίας αγοράς εισιτηρίων εντός των συρμών με ευέλικτους τρόπους πληρωμής. Επίσης εντός του 2025, επίσης με σκοπό την καλύτερη και αμεσότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, η Εταιρεία εισήγαγε την δυνατότητα τηλεφωνικών κρατήσεων εισιτηρίων και τηλεφωνικών πωλήσεων. Συγκεκριμένα, η νέα υπηρεσία πώλησης εισιτηρίων μέσω Τηλεφωνικού Κέντρου αποτελεί ακόμα μία πρωτοβουλία της Hellenic Train για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης και της ταξιδιωτικής εμπειρίας των επιβατών που ενισχύει και διαμορφώνει ένα ολοκληρωμένο σύστημα επιλογής κρατήσεων για το κοινό είτε μέσω ψηφιακών καναλιών πώλησης είτε μέσω διαθέσιμων εκδοτηρίων. Πέραν των ανωτέρω και εντός της μεταγενέστερης περιόδου, ήτοι το 2026, η Εταιρεία με σκοπό την ταχύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την βέλτιστη διαχείριση των εκδοτηρίων, προβαίνει σε επένδυση απόκτησης μηχανημάτων αυτόματων συναλλαγών με μετρητά, με συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος επένδυσης €200.000.

Ωστόσο πέραν των ανωτέρω, και σύμφωνα με την τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ όπως υπεγράφη την 22.12.2025 και κυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή σύμφωνα με τον Ν. 5268/26 ΦΕΚ Ά 6 - 19/1/2026 όπου αναφέρεται ένα νέο ευρύ φάσμα επενδύσεων το οποίο καλύπτει την αγορά 23 Νέων Ηλεκτροκίνητων Τρένων με πλήρη ολοκλήρωση και ένταξη στην παραγωγική δραστηριότητα έως τις 31.12.2027, με απαιτούμενο επενδυτικό κεφάλαιο € 308.000.000. Παράλληλα, στο ίδιο Παράρτημα, νέα προσθήκη αφορά και η κεφαλαιακή επένδυση για την περαιτέρω αναβάθμιση των μισθωμένων εγκαταστάσεων συντήρησης τροχαίου υλικού έως τις 31.12.2027 ποσού € 20.000.000. Κατόπιν των ανωτέρω και για την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων που πηγάζουν από την τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ. Η Εταιρεία προέβη σε σύναψη σύμβασης σύμβασης με την ALSTOM, στις 22.12.2025, για την προμήθεια 23 νέων ηλεκτροκίνητων συρμών Coradia Stream, συνολικού ύψους € 308.000.000. Με την έναρξη των εργασιών για την προετοιμασία παράδοσης του έργου, προκαταβολή ύψους € 30.820.000 έχει ήδη τιμολογηθεί προς την Εταιρεία και εξοφλήθηκε τον Ιανουάριο του 2026. Η εν λόγω επένδυση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από τη Hellenic Train με την υποστήριξη του ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane μέσω ενδοομιλικού δανεισμού. Εντός της μεταγενέστερης περιόδου του 2025, ήτοι από τις αρχές Φεβρουαρίου του 2026, συρμός δοκιμών Coradia Stream έχει ήδη αφιχθεί στον Ελλαδικό χώρο ώστε να ξεκινήσει η διαδικασία πιστοποίησης με δοκιμές που θα διαρκέσουν ως τα τέλη Μαΐου. Ο έλεγχος συμβατότητας με την ηλεκτροδότηση, την σιδηροδρομική υποδομή και τα τεχνικά συστήματα είναι απαραίτητος ώστε να λάβει αδειοδότηση από την Ρυθμιστική Αρχή ο εν λόγω τύπος συρμών, και πέραν τούτου, οι δοκιμές ξεκίνησαν άμεσα ώστε να είναι εφικτή η ένταξη των νέων συρμών στην εμπορική δραστηριότητα σύμφωνα με τα οριζόμενα στη σύμβαση ΥΔΥ.

Όσον αφορά τις μελλοντικές προοπτικές αναφέρεται ότι εντός του έτους 2026 αναμένεται να ολοκληρωθεί η σύσταση της θυγατρικής επιχείρησης με μετόχους, Hellenic Train – Damco, απόρροια της 30ετής Σύμβαση Παραχώρηση του Εμπορευματικού Terminal Θριάσιο ΙΙ. Το Θριάσιο ΙΙ θα αποτελεί ένα ορόσημο στην σιδηροδρομική υποδομή της χώρας η οποία αναμένεται να ωφελήσει σημαντικά τον εμπορευματικό κλάδο της Εταιρείας και της χώρας συνολικά.

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 συμβατικούς χρόνους. Στις 31 Δεκεμβρίου 2024 τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της Εταιρίας ήταν σε λογαριασμούς όψεως που τηρούνται σε υψηλής πιστοληπτικής διαβάθμισης χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

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

Ποσά σε Ευρώ	**31/12/2025**	**31/12/2024**
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	151.827.590	2.336.211
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	33.504.963	6.986.979
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	10.497.343	10.820.133
Λοιπές απαιτήσεις	103.062.767	177.287.404
Σύνολο	**298.892.663**	**197.430.727**

Οι λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις περιλαμβάνουν τις δοσμένες εγγυήσεις και τις απαιτήσεις από τον πάροχο της υπηρεσίας συντήρησης του ιδιόκτητου τροχαίου υλικού ως προς την υποχρέωση του στην επιστροφή καταναλωμένων ανταλλακτικών ιδιοκτησίας της Εταιρείας, σύμφωνα με τους όρους τις σχετικής σύμβασης καθώς και απαιτήσεις ύψους € 118.669.715 αναφορικά με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2023 – 2025 και βάση της τροποποιημένης σύμβασης ΥΔΥ όπως αναλύεται άνωθεν

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

Ποσά σε Ευρώ	**31/12/2025**	**31/12/2024**
Ταμειακά διαθέσιμα	33.504.963	6.986.979
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	227.240.179	181.493.141
Λοιποί πελάτες	38.147.521	8.950.607
Σύνολο	**298.892.663**	**197.430.727**

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:

Ποσά σε Ευρώ

31.12.2025	**Σύνολο**	**Έως 12 μήνες**	**2-5 έτη**	**Άνω των 5 ετών**
Δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη	171.800.000	154.700.000	17.100.000	
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	119.492.730	75.563.792	9.660.526	34.268.412
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	158.832.874	158.832.874		
Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων	**450.125.605**	**389.096.667**	**26.760.526**	**34.268.412**

Ποσά σε Ευρώ

31.12.2024	**Σύνολο**	**Έως 12 μήνες**	**2-5 έτη**	**Άνω των 5 ετών**
Δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη	166.700.000	145.800.000	18.200.000	2.700.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	142.371.645	76.864.555	30.028.477	35.478.613
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	124.344.651	124.344.651	-	-
Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων	**433.416.296**	**347.009.206**	**48.228.477**	**38.178.613**

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 31/12/2025 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 €776.759 (2024: 818.124).

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.	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Δανειακές υποχρεώσεις	15	177.065.121	167.272.956
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	10	33.504.963	6.986.979
Καθαρός δανεισμός		**143.560.158**	**160.285.978**
Ίδια κεφάλαια		6.353.249	(57.165.744)
Συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια		**149.913.406**	**103.120.234**
Συντελεστής μόχλευσης		**2.260%**	**(280%)**

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 2025 υπογράφηκε στις 19 Μαΐου 2025 και έχει διάρκεια έως 31.12.2026.

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.

Ανθρώπινο Δυναμικό στις 31.12.2024	**1.211**
Προσλήψεις	128
Αποχωρήσεις	104
Ανθρώπινο Δυναμικό στις 31.12.2025	**1.235**

Μέσος όρος ανθρωπίνου δυναμικού 2024	**1211**
Μέσος όρος ανθρωπίνου δυναμικού 2025	**1203**

Πραγματοποιήθηκαν 128 προσλήψεις (45 διοικητικό προσωπικό, 33 τεχνικοί και 50 δόκιμοι μηχανοδηγοί) προκειμένου αντικατασταθούν οι βασικές παρεπόμενες συνταξιοδοτήσεις προσωπικού, ενώ 104 αποχωρήσεις (συνταξιοδοτήσεις, 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 ανθρώπινου δυναμικού της. Το ύψος του κόστους των προγραμμάτων κατάρτισης για το έτος 2025 σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατηρήθηκαν από το τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού έχουν ως εξής:

Είδος εκπαίδευσης	**Κόστος εκπαίδευσης**
Εκπαίδευση Ανθρώπινου δυναμικού	308.060

6. Εργασιακά και σεβασμός ανθρώπινων 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 ανθρωπίνου δυναμικού της (δυνατότητα εξέλιξης, αξιόλογες 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 της 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 μέλος του οποίου αποτελεί και η/ Εταιρεία) στις αρχές της ασφάλειας ενισχύεται επίσης και από την παρουσία στις γενικές εξουσίες εκπροσώπησης της Εταιρείας έναντι τρίτων του ρόλου του μοναδικού υπεύθυνου και νομίμου εκπροσώπου για την ασφάλεια στη λειτουργία των μεταφορών, με απεριόριστες εξουσίες δαπανών για την άμεση υλοποίηση κάθε εργασίας και έργου που κρίνεται αναγκαία και αφορά στην ασφάλεια λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

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	**Ολοκληρώθηκε εντός του 2024**	**Ολοκληρώθηκε εντός του 2025**	**Έναρξη εντός του 2026**	**Σε διαρκή εξέλιξη**
Ανάπτυξη Συστήματος Περιβαλλοντικής / Ενεργειακής Διαχείρισης κατά ISO 14001 & 50001		Πιστοποίηση ISO 50001 (Eurocert)		
Ανάπτυξη ενός περιβαλλοντικού συστήματος ελέγχου KPIs			X	X
Προσθήκη δεικτών στη λίστα των περιβαλλοντικών και ενεργειακών KPIs	X	X		
Ανάλυση Περιβαλλοντικού Κινδύνου				X
Ενσωμάτωση περιβαλλοντικών συμβατικών όρων σε όλες τις συμβάσεις της Hellenic Train A.E. (κατά περίπτωση)				X
Ενσωμάτωση ενεργειακών συμβατικών όρων σε όλες τις συμβάσεις της Hellenic Train A.E. (κατά περίπτωση)			X	X
Αξιολόγηση των αναδόχων με βάση καθορισμένων περιβαλλοντικών κριτηρίων				X
Βελτιώσεις των εγκαταστάσεων συντήρησης ως προς περιβαλλοντικές πτυχές της λειτουργίας τους				X
Βελτιώσεις των εγκαταστάσεων συντήρησης ως προς ενεργειακές πτυχές της λειτουργίας τους				X

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	**Ολοκληρώθηκε εντός του 2024**	**Ολοκληρώθηκε εντός του 2025**	**Έναρξη εντός του 2026**	**Σε διαρκή εξέλιξη**
Ευαισθητοποίηση του προσωπικού σε περιβαλλοντικά θέματα				X
Εκπαίδευση του προσωπικού στην περιβαλλοντική και ενεργειακή πολιτική της εταιρίας				X
Ανάπτυξη διαδικασιών περιβαλλοντικής διαχείρισης σε συγκροτήματα τροχαίου υλικού				
Αναθεώρηση διαδικασιών περιβαλλοντικής και ενεργειακής διαχείρισης			X	
Ανάπτυξη και τήρηση Ηλεκτρονικού Μητρώου 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 2024		X		
Ανάπτυξη διαδικασίας μέτρησης νερού σε συγκροτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού				X

9. Πελάτες

Στο πλαίσιο των ενεργειών της εταιρείας για την ανάκαμψη από τις επιπτώσεις των γεγονότων που επηρέασαν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών της κακοκαιρίας Daniel, τα έσοδα παρουσίασαν αύξηση κατά €1.529.686 (€ 42.983.890 το 2025 έναντι €41.454.204 το 2024), γεγονός που καταδεικνύει τη σταδιακή αποκατάσταση της δραστηριότητας και τη βελτίωση της οικονομικής επίδοσης της εταιρείας.

Η Εταιρεία μας έχει εγκαταστήσει και υλοποιεί ένα πλήρες σύστημα ελέγχου ποιότητας των επιβατικών υπηρεσιών σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο ΕΝ 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.

· δηλώνουν σε ποσοστό 49% πως είναι απόλυτα ή πολύ ικανοποιημένοι (general satisfaction) ενώ το πρώτο τρίμηνο του 2025 είναι 50%,

· αξιολογούν καλά την καθαριότητα των τραίνων (cleanliness) σε ποσοστό 64% (63% ήταν η μέτρηση για το πρώτο τρίμηνο του 2025),

· αξιολογούν καλά την πληροφόρηση (travel information) που λαμβάνουν από την HELLENIC TRAIN σε ποσοστό 45% (ενώ για το πρώτο τρίμηνο του 2025 ανήλθε σε 43%),

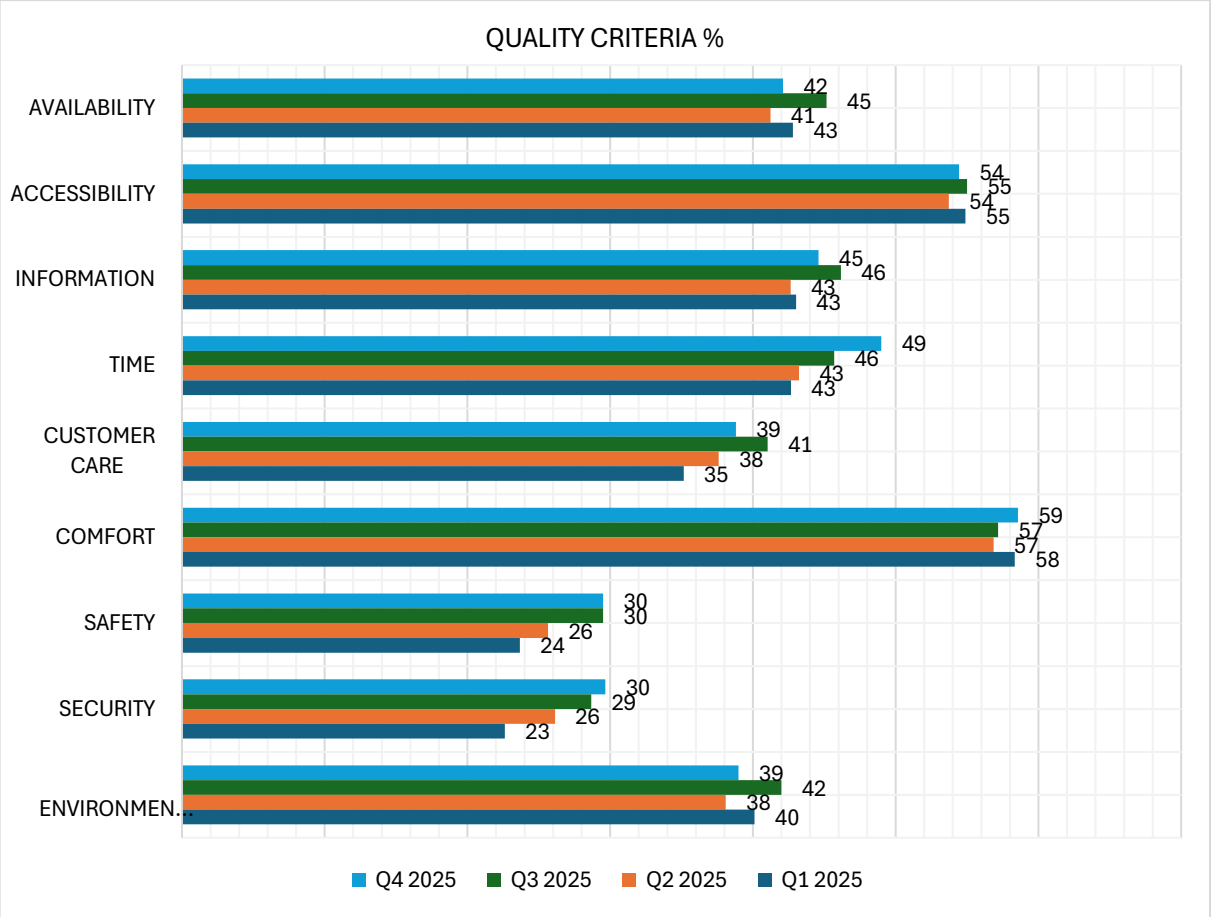
· εντοπίζουν αδυναμίες στη συνέπεια των δρομολογίων (punctuality) όπου δηλώνει ικανοποιημένο ποσοστό 38% (36% ήταν η μέτρηση για το πρώτο τρίμηνο του 2025), και

· για το αίσθημα ασφάλειας για κίνδυνο ατυχήματος ή ακινητοποίησης συρμού, το 30% αναφέρει απόλυτη ή μεγάλη ικανοποίηση. (24% ήταν η μέτρηση για το πρώτο τρίμηνο του 2025)

·για το αίσθημα ασφάλειας για περιπτώσεις παραβατικότητας, το 30% αναφέρει απόλυτη ή μεγάλη ικανοποίηση. (23% ήταν η μέτρηση για το πρώτο τρίμηνο του 2025)

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 και τη σταδιακή αποκατάσταση των Δεικτών Ποιότητας και τη μέγιστη δυνατή βελτίωση των υπηρεσιών, σε συνεργασία και με τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος που είναι ο Διαχειριστής Υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου και χειρίζεται πολλά θέματα σχετικά με τα δρομολόγια, την αξιοπιστία των υποδομών και άλλα κριτήρια ποιότητας.

Η συνολική εικόνα των αποτελεσμάτων όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα:



Εμπορευματική Δραστηριότητα

Ο κύκλος εργασιών από τη μεταφορά εμπορευμάτων διατηρείται σε επίπεδα συγκρίσιμα με την προηγούμενη χρήση (€9.035.364 το 2024 έναντι €9.913.549 το 2025) , γεγονός που υποδηλώνει ότι η σχετική δραστηριότητα έχει σε μεγάλο βαθμό ομαλοποιηθεί.

10. Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη

Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ της HELLENIC TRAIN A.E. και των εταιρειών του Ομίλου FS Italiane έπειτα από την μεταβιβάση των μετοχών της εταιρείας στην FS International στο πλαίσιο ανάπτυξης του στρατηγικού σχειδιασμού του ομίλου, διενεργούνται με στόχο την εξασφάλιση αμοιβαίας οικονομικής ευκολίας, με γνώμονα τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, οι οποίες -όπου ενδείκνυται- προσδιορίζονται ακόμη και με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων.

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:

Ποσά σε Ευρώ

Επωνυμία	31/12/2024					2024	
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.		(42.508)	167.272.956	-	7.080.146	-	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	17.090.358	-	93.710	-	1.800.227	502.779
FS TECHNOLOGY SPA	-	2.401.625	-	438.601	-	854.020	-
FS INTRNATIONAL S.p.A	-	-	-	-	-	-	-
Σύνολο	-	**19.449.475**	**167.272.956**	**532.311**	**7.080.146**	**2.654.247**	**502.779**

Ποσά σε Ευρώ

Επωνυμία	31/12/2025					2025	
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	-	177.065.121	-	5.589.326	-	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	4.034.052	-	-	-	1.402.881	346.060
FS TECHNOLOGY SPA	-	2.324.301	-	571.594	-	930.934	-
FS INTERNATIONAL S.p.A	-	14.250.124	-	-	-	241.231	-
Σύνολο		**20.608.678**	**177.065.121**	**571.594**	**5.589.236**	**2.575.046**	**346.060**

Αναφορικά με τις συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη τα μεγαλύτερο μέρος αφορά τον δανεισμό από την Ferrovie dello Stato Italiane. Το υπόλοιπο των δανείων κατά την λήξη της χρήσης αντιστοιχεί σε €171.800.000 ενώ το υπόλοιπο των δεδουλευμένων τόκων αντιστοιχεί σε €5.265.120. Εκ του υπολοίπου των δανείων και των τόκων πληρωτέων, ποσό € 159.965.120 είναι ληξιπρόθεσμο εντός του 2026. Εντός της χρήσης 2025 η Εταιρεία έλαβε επιπλέον χρηματοδότηση μέσω βραχυπρόθεσμου δανεισμού ποσό €10.000.000 στο πλαίσιο της συνεχούς στήριξης της Εταιρείας από τον Όμιλο. Οι συναλλαγές και οι υποχρεώσεις προς την FS Technology αφορούν κυρίως την υποστήριξη για την λειτουργία τις εμπορικής πλατφόρμας της Εταιρείας με επενδύσεις όπως διαφαίνεται από τον πίνακα ποσού €571.594, εκ των οποίων ποσό €571.550 αφορούν αμιγώς τιμολογήσεις για την εμπορική πλατφόρμα PICO που τέθηκε σε λειτουργία κατά τη χρήση 2024 για την βελτίωση των υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό. Αντιστοίχως τα έξοδα αφορούν κυρίως την συντήρηση της πλατφόρμας της Εταιρείας.

Τέλος αναφορικά με τις Trenitalia S.p.A. και FS International S.p.A. αναφέρεται ότι την 1.11.2025 το σύνολο των μετοχών της Hellenic Train A.E., μεταβιβάστηκε από την Trenitalia S.p.A. στην επίσης θυγατρική και νεοσύστατη εταιρεία της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A, την FS International S.p.A. Συνεπώς κατά τη λήξη της χρήσης 31.12.2025 ο μοναδικός μέτοχος είναι πλέον η FS International S.p.A., η οποία είναι μέλος του ομίλου FS. Η νεοσύστατη αυτή επιχείρηση, ιδρύθηκε εντός του 2025 με σκοπό να εξυπηρετήσει με τον πλέον ορθολογικότερο τρόπο, το νέο στρατηγικό μοντέλο του ομίλου FS που αποσκοπεί στην εξάπλωση σε νέες αγορές, ώστε να εξετάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα όλων των θυγατρικών με δραστηριότητα εκτός του Ιταλικού χώρου. Συνεπώς το μεγαλύτερο μέρος από το υπόλοιπο της υποχρέωσης προς την Trenitalia S.p.A. κατά την 1.11.2025 αναταξινομήθηκε προς την FS International S.p.A., ήτοι ποσό €14.008.893. Στο εν λόγω ποσό προστέθηκε και το έξοδο χρήσης €241.231 με αποτέλεσμα να διαμορφωθεί το υπόλοιπο κατά την λήξη της χρήσης. Αναφορικά με τα έξοδα προς την FS International αφορούν μετακυλύσεις κόστους μισθοδοσίας αποσπασμένων στελεχών, καθότι το αποσπασμένο προσωπικό από την Trenitalia μετατάχθηκε εντός του Ομίλου στην Fs International S.p.A. Συνεπώς οι δαπάνες προς την FS International είναι ιδιας φύσεως με την Trenitalia. Όσον αφορά το έσοδο αφορά μετακύλυση φορολογικών επιβαρύνσεων προσωπικού που καταβλήθηκε στην Ελλάδα λόγω της διαμονής τους στη χώρα.

11. Βασικές αρχές διοίκησης και εταιρική διακυβέρνηση

Όπως αναφέρεται στον Πρόλογο της παρούσας έκθεσης, οι προοπτικές για το 2026 είναι εμφανώς βελτιωμένες σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ο Όμιλος Ferrovie dello Stato, υποστηρίζει πλήρως την Εταιρεία σε κάθε επενδυτικό της βήμα με κύριο μέλημα την βελτίωση της εικόνας της Εταιρείας.

Λαμβάνοντας υπόψιν των ανωτέρω, 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.

12. Έκθεση Βιωσιμότητας

Δήλωση Απαλλαγής από την Υποχρέωση Σύνταξης Έκθεσης Βιωσιμότητας

Η Εταιρεία Hellenic Train, ως θυγατρική της Ferrovie dello Stato Italiane, περιλαμβάνεται στις ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της ανωτέρω μητρικής εταιρείας, η οποία καταρτίζει ενοποιημένη Έκθεση Βιωσιμότητας σε επίπεδο ομίλου σύμφωνα με το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο και τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα Αναφοράς Βιωσιμότητας (ESRS).

Κατά συνέπεια, και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 151 του Ν. 4548/2018, η Εταιρεία απαλλάσσεται από την υποχρέωση σύνταξης αυτοτελούς Έκθεσης Βιωσιμότητας για τη χρήση που έληξε την 31.12.2025.

Η ενοποιημένη Έκθεση Βιωσιμότητας της μητρικής εταιρείας Ferrovie dello Stato Italiane καλύπτει το σύνολο των δραστηριοτήτων της Εταιρείας στο πλαίσιο της ενοποίησης και δημοσιεύεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις της νομοθεσίας της χώρας έδρας της μητρικής εταιρείας. Ως εκ τούτου η εταιρεία δεν κατέστη αναγκαίο να προβεί σε ανεξάρτητη έκθεση βιοωσιμότητας. Η έκθεση είναι δημόσια διαθέσιμη στην επίσημη ιστοσελίδα της μητρικής εταιρείας.

13. Γεγονότα μετά την ημερομηνία αναφοράς των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

Α) ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΗ ΤΕΜΠΗ

Η ποινική δίκη, η οποία ξεκίνησε 23.3.26, συνεχίστηκε έως τις 28.7.2026, οπότε το δικαστήριο απέρριψε τις υποβληθείσες δικονομικές ενστάσεις και τα αιτήματα αναβολής ή αναστολής της διαδικασίας. Η δίκη διακόπηκε για τη θερινή περίοδο και έχει προγραμματιστεί να επαναληφθεί στις 7.9.2026, ενώ συνολικά 20 δικάσιμοι έχουν οριστεί για τον Σεπτέμβριο και Οκτώβριο 2026, με την αποδεικτική διαδικασία να αναμένεται να ξεκινήσει με την εξέταση των πρώτων μαρτύρων.

Β) ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΟΔΑΣΑΑΜ

Στις 27/2/2025 δημοσιεύτηκε το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και στις 2/2/2026 το Παράρτημα για την Πυραντοχή των καθισμάτων, τα οποία είναι δημοσιευμένα στον ιστότοπο του Οργανισμού.

Σύμφωνα με τα ευρήματα του Πορίσματος, το πιθανότερο σενάριο το οποίο εξηγεί την μετωπική σύγκρουση είναι η ρύθμιση των αλλαγών 118 Α/Β, η οποία ξεχάστηκε από τον σταθμάρχη και οδήγησε την επιβατική αμαξοστοιχία στην αντίθετη γραμμή καθόδου. Επιπλέον, κατά το Πόρισμα, οι μηχανοδηγοί των αμαξοστοιχιών δεν αξιοποίησαν πιθανή δικλείδα ασφαλείας και δεν αντέδρασαν, όπως συμβαίνει ενίοτε, στις αντιφατικές και αντικρουόμενες πληροφορίες, ανάμεσα στη θέση της αλλαγής και της άδειας πορείας που τους χορηγήθηκε. Παράλληλα το Πόρισμα αναγνωρίζει διαρθρωτικές αστοχίες του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Το πόρισμα περιλαμβάνει συστάσεις προς ΟΣΕ, ΡΑΣ κ.α. Συγκεκριμένα, οι συστάσεις προς τη Hellenic Train αφορούν κυρίως τη συνεχή εκπαίδευση και τον περιοδικό έλεγχο δεξιοτήτων και ικανοτήτων του προσωπικού που εκτελεί καθήκοντα σχετιζόμενα με την ασφάλεια (όχι μόνο των μηχανοδηγών), καθώς και την ανάπτυξη συστήματος παρακολούθησης της απόδοσης σε κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που εκτελούνται από μηχανοδηγούς.

Σε σχέση με τα αίτια της έκρηξης, η οποία, το Πόρισμα 27/7/2025 αναφέρει ότι *«Η μάζα αυτού του εύφλεκτου πτητικού υγρού έχει υπολογιστεί, μέσω της μοντελοποίησης CFD, περίπου στην τάξη μεγέθους των 2,5 τόνων. Μέχρι στιγμής, η έρευνα δεν έχει εντοπίσει κάποια ουσία - με τέτοιες ιδιότητες και συνολική μάζα που γνωρίζουμε ότι υπήρχε στο τροχαίο υλικό – η οποία θα μπορούσε να είχε διαδραματίσει αυτό το ρόλο. Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα αναθέσει σε ένα αναγνωρισμένο Ινστιτούτο να αξιολογήσει την εγκυρότητα των μεταβλητών και των παραμέτρων που χρησιμοποιήθηκαν στην αναθεωρημένη ανάλυση (της μοντελοποίησης) CFD.»*

Σε συνέχεια του πρώτου πορίσματος και ειδικότερα σχετικά με το ζήτημα της πυραντοχής των καθισμάτων, το Πόρισμα παρουσιάζει τα αποτελέσματα δοκιμών που έγιναν στο εργαστήριο RST, οι οποίες όμως δοκιμές έγιναν σύμφωνα με το πρότυπο ΕΝ 45545-2 και όχι το UIC 564-2, το οποίο είναι εφαρμοστέο για το υπό έλεγχο τροχαίο υλικό. Βάσει των αποτελεσμάτων αυτών, που αναλυτικά αναφέρονται στο Πόρισμα 2/2/2026 που είναι δημοσιευμένο στον ιστότοπο του Οργανισμού, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ προέβη σε συστάσεις προς την Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και την Hellenic Train και ειδικότερα να προβούν σε σειρά ενεργειών, προκειμένου να ελέγξουν και να καταγράψουν το επίπεδο πυραντοχής των καθισμάτων των επιβαταμαξών και να διαχειριστούν τους κινδύνους ασφαλείας που πιθανώς εντοπιστούν, μέσω εφαρμογής κατάλληλων μέτρων.

Γ) ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Στις 22.4.2026 κοινοποιήθηκε στην εταιρεία η με αρ. 1436/2026 Κλήση σε Ακρόαση ενώπιον της ΡΑΣ σχετικά με τη διερεύνηση ενδεχόμενων παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας από τη Hellenic Train, υπό την ιδιότητά της ως Φορέα Υπεύθυνου για τη Συντήρηση (ECM), και ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις προδιαγραφές των καθισμάτων του επιβατικού συρμού IC62, σε συνέχεια εξωδίκων δηλώσεων συγγενών θυμάτων σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Σύμφωνα με την ως άνω Πράξη ακρόασης, εφαρμοστέο είναι το πρότυπο UIC 564 και η τρέχουσα διερεύνηση της ΡΑΣ αφορά στην διερεύνηση ύπαρξης τυπικών παραβάσεων, ιδίως σχετικά με την ιχνηλασιμότητα των χρησιμοποιημένων υλικών σε σχέση με τη συμμόρφωση τους προς το πρότυπο UIC, καθώς και την ρητή πρόβλεψη στις συμβάσεις με τους προμηθευτές της υποχρέωσης συμμόρφωσης με το πρότυπο UIC και προσκόμισης των σχετικών πιστοποιήσεων κατά την εκτέλεση των συμβάσεων.
Σε συνέχεια της διαδικασίας ακρόασης εκδόθηκε η υπ' αρ. 65/2026 απόφαση της ΡΑΣ, με την οποία κρίθηκε ως εφαρμοστέο το πρότυπο UIC 564-2, ωστόσο η Αρχή καταλογίζει στην ΗΤ ότι κυρίως τυπικού χαρακτήρα παραβάσεις, που αφορούν κυρίως στην τεκμηρίωση, την ιχνηλασιμότητα των χρησιμοποιούμενων υλικών και τις διαδικασίες προμήθειας και συντήρησης.
Με την απόφαση επιβλήθηκε στην Εταιρεία πρόστιμο συνολικού ποσού €120 χιλ. που αναλύεται σε 100.000 ευρώ για παραβίαση των διατάξεων του Ν. 4632/2019 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 ως προς την παροχή υπηρεσιών συντήρησης και 20.000 ευρώ για παραβίαση εσωτερικών διαδικασιών της ΗΤ). Περαιτέρω, επιβάλλει στην ΗΤ να προβεί σε σειρά εργασιών και επενδύσεων τις οποίες κατηγοριοποιεί σε βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις και σε μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις πλήρους ανακαίνισης των επιβαταμαξών, των οποίων η οικονομική επίπτωση βρίσκεται υπό αξιολόγηση. Η Εταιρεία εξετάζει την απόφαση και τις περαιτέρω νομικές και τεχνικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της άσκησης προσφυγής ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Δικαστηρίου.

Δ) ΛΟΙΠΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Στις 22.1.2026 εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ferrovie dello Stato Italiane Holding S.p.A. το σύνολο του χρηματοοικονομικού πλάνου της Εταιρείας συνολικής αξίας €630 εκ, των οποίων €459 εκ. αφορούν νέες χρηματοδοτήσεις. Τα δανειακά εργαλεία αυτά θα χρησιμοποιηθούν, μεταξύ άλλων, για την ολοκλήρωση του επενδυτικού πλάνου όπως προβλέπεται από την τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, καθώς και στην κεφαλαιοποίηση της ιδρυθέντα εταιρεία που θα αναλάβει την παραχώρηση του Θριασίου ΙΙ, εντός του έτος 2026. Η εν λόγω Εταιρεία, ήτοι FXD LOGISTICS, ιδρύθηκε την 29.5.2026 με μετοχικό κεφάλαιο 5.000.000 το οποίο και καταβλήθηκε εις ολόκληρον εντός του Ιουλίου 2026. Αναμένεται επίσης εντός του 2026 η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης καθώς και η έναρξη της 30ετούς περιόδου παραχώρησης.

Αθήνα, 10 Σεπτεμβρίου 2026

Roberto RINAUDO	Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος
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 τον Μέτοχο της εταιρείας Hellenic Train - Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία

Έκθεση ελέγχου επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Γνώμη με επιφύλαξη

Έχουμε ελέγξει τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας Hellenic Train - Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (η «Εταιρεία»), οι οποίες αποτελούνται από την κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης της 31ης Δεκεμβρίου 2025, 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 δύο θεμάτων που περιγράφονται στο Τμήμα της Έκθεσής μας "Βάση για Γνώμη με Επιφύλαξη", οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, τη χρηματοοικονομική θέση της Εταιρείας κατά την 31η Δεκεμβρίου 2025, 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) Στο κονδύλι των χρηματοοικονομικών καταστάσεων «Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις» περιλαμβάνονται αμφισβητούμενες απαιτήσεις ποσού €21,2 εκατομμυρίων περίπου από επιχείρηση κοινής ωφέλειας αναφορικά με υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού για τα έτη 2017-2022 για τις οποίες έχει διενεργηθεί πρόβλεψη απομείωσης ύψους €10,1 εκατομμύρια περίπου, η οποία αναγνωρίστηκε σε προηγούμενες χρήσεις. 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.

2) Στη σημείωση 38 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων παρουσιάζεται η κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης λογιστικά διαχωρισμένη 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 το λογιστικό διαχωρισμό ανά επιχειρηματική δραστηριότητα της κατάστασης χρηματοοικονομικής θέσης και ως εκ τούτου, διατηρούμε επιφύλαξη ως προς την ορθότητα της παρουσίασης αυτής.

Διενεργήσαμε τον έλεγχό 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

Είμαστε ανεξάρτητοι από την Εταιρεία, σύμφωνα με τον Κώδικα Δεοντολογίας για Επαγγελματίες Ελεγκτές του Συμβουλίου Διεθνών Προτύπων Δεοντολογίας Ελεγκτών (Κώδικας ΣΔΠΔΕ), καθώς και τις απαιτήσεις δεοντολογίας του Ν. 4449/2017, που σχετίζονται με τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων στην Ελλάδα. Έχουμε εκπληρώσει τις δεοντολογικές μας υποχρεώσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ΣΔΠΔΕ και του Ν. 4449/2017.

Ουσιώδης αβεβαιότητα που σχετίζεται με τη συνέχιση της δραστηριότητας

Εφιστούμε την προσοχή σας στη Σημείωση 2 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, η οποία περιγράφει μια σειρά από γεγονότα που υποδηλώνουν την ύπαρξη ουσιώδους αβεβαιότητας η οποία ενδεχομένως θα εγείρει σημαντική αμφιβολία σχετικά με τη δυνατότητα της Εταιρείας να συνεχίσει τη δραστηριότητά της, καθώς και τους λόγους που η διοίκηση κατάρτησε τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας στη βάση της συνεχιζόμενης δραστηριότητας. Η γνώμη μας δεν διαφοροποιείται σε σχέση με το θέμα αυτό.

Έμφαση Θέματος

1. Εφιστούμε την προσοχή σας στις σημειώσεις 2 και 32 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων όπου περιγράφεται το γεγονός της πολύνεκρης σύγκρουσης δύο (2) αμαξοστοιχιών της Εταιρείας στην περιοχή των Τεμπών στις 28 Φεβρουαρίου 2023. 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 31η Δεκεμβρίου 2025.

2. Εφιστούμε την προσοχή σας στις σημειώσεις 19 και 32 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων όπου περιγράφεται η βάση υπολογισμού για αμφισβητούμενα έξοδα πρόσβασης και χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα έτη 2020 έως 2025 συνολικού ποσού €81,0 εκατομμυρίων περίπου. Η Εταιρεία έχει καταθέσει προσφυγή στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) έναντι των εκδοθέντων Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2020 έως 2025 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 2025 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.

3. Εφιστούμε την προσοχή σας στις σημειώσεις 2, 8 και 21 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων όπου περιγράφεται το πλαίσιο αναγνώρισης βάσει της τροποποιημένης σύμβασης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) δεδουλευμένου εσόδου ποσού €118,1 εκατομμύρια περίπου αναφορικά με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2023 έως 2025.

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/οικονομικών καταστάσεων δεν καλύπτει τις Άλλες Πληροφορίες συμπεριλαμβανομένης της Έκθεσης Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου.

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 31η Δεκεμβρίου 2025 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 τον 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 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 €10,1 εκατομμυρίων 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.

Επίσης, όπως περιγράφεται στην δεύτερη 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 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 τη δραστηριότητά 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 τη δραστηριότητά της ή δεν έχει άλλη ρεαλιστική εναλλακτική επιλογή από το να προχωρήσει σ' αυτές τις ενέργειες.

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει 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 δύναται να προκύψουν από απάτη ή από λάθος και θεωρούνται ουσιώδη όταν, μεμονωμένα ή αθροιστικά, θα μπορούσε εύλογα να αναμένεται ότι θα επηρέαζαν τις οικονομικές αποφάσεις των χρηστών, που λαμβάνονται με βάση αυτές τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

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 τη γνώμη μας. Ο κίνδυνος μη εντοπισμού ουσιώδους σφάλματος που οφείλεται σε απάτη είναι υψηλότερος από αυτόν που οφείλεται σε λάθος, καθώς η απάτη μπορεί να εμπεριέχει συμπαιγνία, πλαστογραφία, εσκεμμένες παραλείψεις, ψευδείς διαβεβαιώσεις ή παράκαμψη των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου.

- Κατανοούμε τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που σχετίζονται με τον έλεγχο, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό 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 στο Διοικητικό Συμβούλιο, το σχεδιαζόμενο εύρος και το χρονοδιάγραμμα του ελέγχου, καθώς και σημαντικά ευρήματα του ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων όποιων σημαντικών ελλείψεων στις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου εντοπίζουμε κατά τη διάρκεια του ελέγχου μας.

Έκθεση επί άλλων νομικών και κανονιστικών απαιτήσεων

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

Αθήνα, 18 Σεπτεμβρίου 2026

Ο Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής

ΠράισγουωτερχαουςΚούπερς
Ανώνυμη Ελεγκτική Εταιρεία
Λεωφ. Κηφισίας 65
151 24 Μαρούσι
ΑΜ ΣΟΕΛ 113

Σωκράτης Λεπτός - Μπούρτζη
ΑΜ ΣΟΕΛ 41541



Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της 31 Δεκεμβρίου 2025

σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης

Ποσά σε Ευρώ

	Σημ.	31.12.2025	31.12.2024
Μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Ενσώματα πάγια	**5**	115.571.573	116.572.047
Δικαιώματα χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	**6**	59.710.108	77.331.776
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	**7**	4.510.281	3.769.008
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	**8**	151.827.590	2.336.211
Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού		**331.619.552**	**200.009.041**
Κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Αποθέματα	**11**	3.138.090	3.380.004
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	**10**	10.497.343	10.820.133
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	**12**	103.062.767	177.287.404
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	**9**	33.504.963	6.986.979
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού		**150.203.162**	**198.474.520**
Σύνολο ενεργητικού		**481.822.714**	**398.483.561**
Ίδια κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	**13**	6.219.456	6.219.456
Αποθεματικά κεφάλαια	**13**	(431.179)	(494.315)
Αποτελέσματα εις νέο	**13**	564.971	(62.890.885)
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		**6.353.249**	**(57.165.744)**
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	**14**	17.100.000	20.900.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	**15**	2.388.140	2.821.481
Προβλέψεις για κινδύνους	**16**	4.210.891	4.289.441
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	**17**	50.118.368	67.553.213
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	**18**	70.000	70.000
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		**73.887.398**	**95.634.134**
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	**14**	159.965.121	146.372.956
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	**19**	158.832.874	124.344.651
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	**17**	69.374.363	74.818.432
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	**18**	13.409.709	14.479.131
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		**401.582.067**	**360.015.171**
Σύνολο υποχρεώσεων		**475.469.465**	**455.649.305**
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		**481.822.714**	**398.483.561**

-

Οι σημειώσεις στις σελίδες 45 έως 124 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Κατάσταση Αποτελεσμάτων

Ποσά σε Ευρώ

	Σημ.	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Κύκλος εργασιών	**21**	53.943.031	51.720.318
Έσοδα από ΥΔΥ (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)	**21**	165.717.383	47.798.802
Λοιπά έσοδα	**22**	7.057.872	3.706.544
Σύνολο εσόδων		**226.718.286**	**103.225.665**
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	**20**	(49.523.892)	(48.279.614)
Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα	**23**	(20.326.051)	(19.572.478)
Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων	**24**	(42.361.458)	(42.960.347)
Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	**25**	(3.817.636)	(4.274.522)
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	**26**	(6.531.975)	(9.819.493)
Προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες	**27**	(3.295.453)	(7.097.523)
Διαγραφές λοιπών απαιτήσεων	**27**	(4.000.000)	-
Λοιπές Προβλέψεις	**27**	(609.417)	668.087
Σύνολο λειτουργικών εξόδων		**(130.465.882)**	**(131.335.890)**
Αποσβέσεις	**28**	(23.731.034)	(22.331.490)
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης		**72.521.370**	**(50.441.714)**
Χρηματοοικονομικά έσοδα	**29**	3.038	2.505
Χρηματοοικονομικά έξοδα	**30**	(9.068.553)	(12.425.400)
Χρηματοοικονομικά έσοδα/(έξοδα)		**(9.065.514)**	**(12.422.894)**
Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων		**63.455.856**	**(62.864.608)**
Φόροι εισοδήματος	**31**	-	-
Κέρδη/(Ζημίες) μετά από φόρους		**63.455.856**	**(62.864.608)**

Οι σημειώσεις στις σελίδες 45 έως 124 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

Ποσά σε Ευρώ

	Σημ.	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Κέρδη/(Ζημιές) μετά από φόρους		**63.455.856**	**(62.864.608)**
Στοιχεία τα οποία δεν θα μεταφερθούν μεταγενέστερα στα αποτελέσματα:			
Αναλογιστικά Κέρδη/ (Ζημιές) καθορισμένων παροχών προσωπικού (καθαρό ποσό)	**15**	63.136	263.009
Συγκεντρωτικές συνολικά Κέρδη/συγκεντρωτικές συνολικές (Ζημίες)		**63.518.992**	**(62.601.599)**

Οι σημειώσεις στις σελίδες 45 έως 124 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	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Υπόλοιπο την 1η Ιανουαρίου 2024	**34.406.509**	**(3.556.326)**	**2.785.908**	**13.094**	**(757.324)**	**(78.213.729)**	**(44.564.544)**
Ζημίες χρήσης	-	-	-	-	-	(62.864.608)	**(62.864.608)**
Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	14.375.392						**14.375.392**
Αύξηση μετοχικού καφαιλαίου με συμψηφισμό υφιστάμενων υποχρεώσεων με την Μητρική εταιρεία	35.625.008						**35.625.008**
Μείωση μετοχικού κεφαλαίου με συμψηφισμό μέρους των σωρευμένων ζημιών	(78.187.453)					78.187.453	**-**
Λοιπά συνολικά εισοδήματα στην Καθαρή Θέση	-	263.009	-	-	263.009	-	**263.009**
Υπόλοιπο την 31 Δεκεμβρίου 2024	**6.219.456**	**(3.293.318)**	**2.785.908**	**13.094**	**(494.315)**	**(62.890.884)**	**(57.165.744)**
Υπόλοιπο την 1η Ιανουαρίου 2025	**6.219.456**	**(3.293.318)**	**2.785.908**	**13.094**	**(494.315)**	**(62.890.884)**	**(57.165.744)**
Κέρδη χρήσης						63.455.856	**63.455.856**
Λοιπά συνολικά εισοδήματα στην Καθαρή Θέση		63.136			63.136		**63.136**
Υπόλοιπο την 31 Δεκεμβρίου 2025	**6.219.456**	**(3.230.181)**	**2.785.908**	**13.094**	**(431.179)**	**564.972**	**6.353.248**

Οι σημειώσεις στις σελίδες 45 έως 124 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Κατάσταση Ταμειακών Ροών

Ποσά σε €	**Σημ.**	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Κέρδη/(Ζημιές) περιόδου		**63.455.856**	**(62.864.608)**
Πλέον / (Μείον) Προσαρμογές για:			
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	5	7.580.956	6.598.417
Αποσβέσεις δικαιωμάτων χρήσης μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων	6	15.645.101	15.369.516
Αποσβέσεις αϋλων παγίων	7	504.977	363.558
Προβλέψεις	27	7.904.870	6.429.435
Παροχές προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	15	478.063	495.833
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	29,30	9.065.514	12.422.894
Σύνολο		**104.635.337**	**(21.184.955)**
Μεταβολές Κεφαλαίου κίνησης			
(Αύξηση) / μείωση αποθεμάτων		155.604	72.473
(Αύξηση) / μείωση απαιτήσεων		(61.517.399)	(13.157.565)
Αύξηση/ (μείωση) υποχρεώσεων		12.370	6.948.520
Σύνολο μεταβολών κεφαλαίου κίνησης		**(61.349.425)**	**(6.136.572)**
Ταμειακές ροές από Λειτουργικές δραστηριότητες		**43.285.912**	**(27.321.526)**
Καταβληθέντες Τόκοι		(1.246.699)	(8.819.815)
Εισπράξεις/(Καταβολές) φόρου εισοδήματος		3.798.680	(73.844)
Εισπράξεις/(Καταβολές) λοιπών φόρων		(150.000)	(1.512.000)
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες		**45.687.893**	**(37.727.185)**
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες			
Αγορές Παγίων		(8.428.387)	(12.836.432)
Τόκοι Εισπραχθέντες		3.038	2.505
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες		**(8.425.349)**	**(12.833.926)**
Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες			
Δάνεια αναληφθέντα από συνδεδεμένα μέρη	14	10.000.000	45.000.000
Αποπληρωμή δανεισμού προς συνδεδεμένα μέρη	14	(4.900.000)	(1.800.000)
Αποπληρωμή υποχρεώσεων μίσθωσης		(15.844.560)	(10.427.545)
Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου		-	14.375.392
Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες		**(10.744.560)**	**47.147.847**
Καθαρή μεταβολή στα ταμειακά διαθέσιμα & ισοδύναμα της περιόδου		**26.517.984**	**(3.413.265)**
Ταμειακά διαθέσιμα & ισοδύναμα έναρξης χρήσης		6.986.979	10.400.245
Ταμειακά διαθέσιμα & ισοδύναμα λήξης περιόδου		**33.504.963**	**6.986.979**

Οι επισυναπτόμενες σημειώσεις στις σελίδες 45 έως 124 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Σημειώσεις επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

1. Γενικές πληροφορίες για την εταιρεία

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

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

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

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

Στις 14 Ιουλίου 2016 το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ, ανακοίνωσε ότι από τη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών που κατατέθηκαν για την εξαγορά του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., η ιταλική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A., η οποία κατέθεσε δεσμευτική προσφορά συνολικής αξίας Ευρώ 45.000.000, αξιολογήθηκε ως ο προτιμητέος επενδυτής για την εν λόγω εξαγορά. Στις 18 Ιανουαρίου 2017 υπεγράφη η σύμβαση πώλησης του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην ιταλική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. Η ολοκλήρωση της συμφωνίας για την πώληση του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιήθηκε στις 14.9.2017.

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

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

Την 1.11.2025 το σύνολο των μετοχών της Hellenic Train Α.Ε., μεταβιβάστηκε από την Trenitalia S.p.A. στην επίσης θυγατρική και νεοσύστατη εταιρεία της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A, την FS International S.p.A. Συνεπώς κατά τη λήξη της χρήσης 31.12.2025 ο μοναδικός μέτοχος είναι πλέον η FS International S.p.A., η οποία είναι μέλος του ομίλου FS. Η νεοσύστατη αυτή επιχείρηση, ιδρύθηκε εντός του 2025 με σκοπό να εξυπηρετήσει με τον πλέον ορθολογικότερο τρόπο, το νέο στρατηγικό μοντέλο του ομίλου FS που αποσκοπεί στην εξάπλωση σε νέες αγορές, ώστε να εξετάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα όλων των θυγατρικών με δραστηριότητα εκτός του Ιταλικού χώρου.

Αριθμός ΓΕ.ΜΗ.	6780801000
Αριθμός Φορολογικού Μητρώου	EL999645865
Διεύθυνση Έδρας Εταιρείας	Συγγρού 41 & Πετμεζά 13, 117 43, Αθήνα, Ελλάδα
Σύνθεση Διοικητικού Συμβουλίου **Με απόφαση συγκρότησης του Διοικητικού Συμβουλίου σε σώμα στις 28.05.2024**	Ζηλιασκόπουλος Αθανάσιος (Πρόεδρος Δ.Σ.) Rinaudo Roberto (Διευθύνων Σύμβουλος Δ.Σ) Babusci Katia (Μέλος) Di Marcantonio Mirco (Μέλος) Francesco Cacciapuoti (Μέλος)

1.1. Αντικείμενο δραστηριότητας

Όπως περιγράφεται στο άρθρο 2 του καταστατικού της Εταιρείας, αντικείμενο δραστηριότητας της Εταιρείας αποτελεί μεταξύ αλλων:

- 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 χρηματοοικονομικές καταστάσεις για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2025, έχουν συνταχθεί σύμφωνα με 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), όπως έχουν υιουθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 και ισχύουν την 31.12.2025. 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 , όπως αυτή τροποποιείται με την αναπροσαρμογή συγκεκριμένων περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων σε εύλογες αξίες και την αρχή της συνέχισης της δραστηριότητας (going concern).

Η δημοσίευση αυτών των χρηματοοικονομικών καταστάσεων εγκρίθηκε από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου στις …. 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 επηρεάστηκε αρνητικά από τις επιπτώσεις (1) του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη, και (2) των καταστροφικών πλημμυρών στην περιοχή της Θεσσαλίας, γεγονότων που αμφότερα διαδραματίστηκαν εντός του 2023.

Κατά την ημερομηνία έγκρισης των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων για τη χρήση 2025, οι έρευνες από τις αρμόδιες αρχές βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη και με βάση τις έως τώρα κυρώσεις που έχουν δημοσιευθεί και αφορούν πορίσματα σε πρώτο βαθμό, με βάση την αξιολόγηση 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), η Εταιρεία έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν απαιτούνται πρόσθετες προβλέψεις για το θέμα αυτό κατά την 31η Δεκεμβρίου 2025 (βλέπε σημείωση 33).

Τα αποτελέσματα των γεγονότων του 2023, εξακολουθούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στον κύκλο εργασιών της Εταιρείας με κυριότερο το αρνητικό κεφάλαιο κίνησης στο τέλος της οικονομικής χρήσης του 2025. Ωστόσο, η μητρική εταιρεία , FS International S.p.A βρίσκεται συνεχώς σε εγρήγορση και καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης 2025 όπως διαβεβαιώνει και σε αντίστοιχη επιστολή στήριξης επιβεβαιώνοντας την πρόθεση του και παρέχοντας κεφαλαιακή ρευστότητα μέσω του ομίλου Ferrovie Dello Stato Italiane με τη μορφή βραχυπρόθεσμου δανεισμού, που κατά την λήξη της χρήσης ανήλθε σε € 150 εκ. είτε μέσω αύξησης μετοχικού κεφαλαίου.

Η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί στενά τις γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή και αξιολογεί σε συνεχή βάση τις πιθανές επιδράσεις τους στο μακροοικονομικό περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των ενδεχόμενων επιπτώσεων στις διεθνείς αγορές ενέργειας και στο κόστος καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας. Στο πλαίσιο αυτό, η διοίκηση προχώρησε σε αξιολόγηση των πιθανών συνεπειών που θα μπορούσαν να προκύψουν και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν προκύπτουν ουσιώδεις επιπτώσεις στην οικονομική θέση, τα αποτελέσματα ή τις ταμειακές ροές της Εταιρείας από τις εξελίξεις στη Μέση Ανατολή ή από ενδεχόμενες μεταβολές στο ενεργειακό κόστος. Επιπλέον, κατά την ημερομηνία έγκρισης των οικονομικών καταστάσεων, οι

συνθήκες στις διεθνείς αγορές ενέργειας και το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον που επηρεάστηκαν από τις εν λόγω γεωπολιτικές εξελίξεις έχουν σε σημαντικό βαθμό ομαλοποιηθεί, χωρίς να υφίστανται ενδείξεις που να υποδηλώνουν την ανάγκη αναγνώρισης πρόσθετων κινδύνων ή προσαρμογών στις παρούσες χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Κατά την 31.12.2024, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας κατέστη εκ νέου αρνητικό και ως εκ τούτου συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 119 του Ν. 4548/2018 και η ανάγκη να ληφθούν περαιτέρω μέτρα. Συνεπώς μετά την έγκριση των ετήσιων χρηματοοικονομικών καταστάσεων για το οικονομικό έτος 2024, που πραγματοποιήθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας την 10.9.2025, εξουσιοδοτήθηκε παράλληλα ο Πρόεδρος να συγκαλέσει την Τακτική Γενική Συνέλευση του μοναδικού Μετόχου της Εταιρείας, εντός της προθεσμίας που ορίζεται από το Καταστατικό της Εταιρείας και την ελληνική νομοθεσία, με τα θέματα που προβλέπονται από τον νόμο και επίσης με θέμα τη λήψη κατάλληλων μέτρων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 119 παρ. 4 του Ν. 4548/2018.

Αναφέρεται ωστόσο ότι εντός του 2025, ήτοι την 22.12.2025 υπογράφηκε μεταξύ της Εταιρείας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η 1η τροποποίηση της Σύμβασης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (σύμβαση ΥΔΥ). Η τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή την 19.1.2026 με τον Ν. 5268/ΦΕΚ Α' 6 - 19/01/2026. Με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ και σύμφωνα με την τροποποιημένη παράγραφο 10.6, αναφέρεται ότι ΄σε περίπτωση που κατά την εκκαθάριση έως και δυο (2) συναπτών οικονομικών χρήσεων, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού της Αποζημίωσης) είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού του minimum κέρδους του Παρόχου), για λόγους ανωτέρας βίας ή/και απρόβλεπτων περιστάσεων ή/και εξαιτίας αποφάσεων του Δημοσίου ή του Διαχειριστή Υποδομής οι οποίες διαταράσσουν ουσιωδώς την υλοποίηση του Παραρτήματος Α, η διαφορά θα καλυφθεί από τον ίδιο τον Πάροχο, αποκλειστικά με ιδίους πόρους, ο οποίος θα την καλύψει στην συνέχεια από το ποσό που αναλογεί υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου από την επόμενη οικονομική χρήση'. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 10.7 όπως ισχύει με την υφιστάμενη τροποποίηση, σε περίπτωση κατά την αμέσως επόμενη οικονομική χρήση τα καθαρά έσοδα συνεχίζουν να είναι αρνητικά για λόγους παρόμοιους με το άρθρο 10.6, τότε το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνοντας υπόψιν τις προβλέψεις ελάχιστης κερδοφορίας της σύμβασης, καλείται να καλύψει τον Πάροχο για την συσσωρευμένη ζημία που υπέστη. Συγκεκριμένα, με βάση το άρθρο 10.3 της σύμβασης ΥΔΥ όπως διαμορφώθηκε με βάση την από 22.12.2025 τροποποίηση, προκύπτει ποσό ελάχιστης κερδοφορίας €2.000.000 ετησίως του επιβατικού κλάδου του Παρόχου. Άρα με βάση την παραπομπή στο άρθρο 10.3, η ζημία που υπέστη ο Πάροχος για τρίτη συνεχόμενη οικονομική χρήση ενεργοποιεί τις ρήτρες του άρθρου 10.7 όπου το Ελληνικό Δημόσιο καλείται να καλύψει την συσσωρευμένη ζημιά που προέκυψε κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Παρόχου. Τέλος, όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο εάν κατά την ολοκλήρωση της σύμβασης προκύψει ότι τα λειτουργικά έξοδα του Παρόχου είναι μεγαλύτερα από τα έσοδα (λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό τις ελάχιστης κερδοφορίας) τότε το Ελληνικό Δημόσιο θα καλύψει την σχετική ζημία κατά το ποσοστό που του αναλογεί εντός του επόμενου έτους.
Συνεπώς, με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, δύναται το δικαίωμα, ο Πάροχος, ήτοι η Εταιρεία, να μπορεί να ανακτήσει τις ζημιές που προέκυψαν με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης, για τρεις (3) συνεχιζόμενες χρήσεις και άνω από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο όπως αναφέρεται η ανάκτηση περιορίζεται στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, ήτοι αφού ληφθούν υπόψιν πρόστιμα/ποινές καθώς επίσης και το ποσό της ελάχιστης κερδοφορίας που αφορά τον επιβατικό κλάδο της Εταιρείας. Πρόστιμα και ποινές σύμφωνα με το άρθρο 10 τις επικυρωμένης τροποποίησης της σύμβαση ΥΔΥ (άρθρο 15 της από 2022 σύμβασης ΥΔΥ), απομειώνουν εις βάρος του Παρόχου το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης. Όσον αφορά τις δαπάνες που σχηματίζουν το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, περιγράφονται αναλυτικά σε σχετικό άρθρο της

σύμβασης και σχηματίζουν τον λογιστικό διαχωρισμό που προκύπτει στις ετήσιες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις (βλ. σημείωση 38).

Όσον αφορά λοιπόν τα γεγονότα που επηρέασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη από 2022 – 2024 και συνδράμουν στον σχηματισμό σωρευμένων ζημιών για τον Πάροχο, αυτά αφορούν τις πληθωριστικές πιέσεις από την ενεργειακή κρίση του 2022, τις μειώσεις κυκλοφορίας με βάση αποφάσεων από τον ρυθμιστή υποδομής μετά και το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και τέλος, τις επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο από την κακοκαιρία Daniel το 2023 που επιδείνωσαν την χωρητικότητα των σιδηροδρομικών υποδομών. Οι επιπτώσεις δε της κακοκαιρίας Daniel, συνεχίζουν να εμφανίζουν αντίκτυπο εντός της χρήσης 2025 με αποκορύφωμα, τον Σεπτέμβριο του 2025 όπου εξαγγέλθηκε τροποποίηση της υφιστάμενης έως τότε δρομολογιακής πολιτικής για εργασίες ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, από την 15.9.2025 επήλθαν μειώσεις δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη όπου από τέσσερα ζεύγη δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη μειώθηκαν σε δύο ζεύγη λόγω απόφασης του διαχειριστή υποδομής κατόπιν προϋπόθεσης για να υλοποιηθούν οι εργασίες ανάταξης στο δίκτυο.

Δεδομένου όλων των ανωτέρω, για την χρήση 2025, η Διοίκηση εκτιμά, λαμβάνοντας υπόψιν και τις υπογεγραμμένες από το αρμόδιο Υπουργείο εκκαθαρίσεις της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη 2022 - 2024, έχει προβεί σε προσαύξηση των λειτουργικών εσόδων της χρήσης 2025 ι κατά το εκτιμώμενο ποσό αποζημίωσης που δικαιούται να λάβει τις τρείς συνεχιζόμενες αυτές χρήσεις κατά τις οποίες η Εταιρεία είχε αρνητικά αποτελέσματα της σύμβασης, πλέον το αρνητικό αποτέλεσμα της χρήσης 2025 όπως αναλύθηκε εκτενέστερα στη σελίδα 10 του παρόντος.

Επομένως εντός της χρήσης 2025 αναγνωρίστηκε έσοδο σύμφωνα με το ΔΠΧΑ 15, για, υπηρεσίες ΥΔΥ βάση άρθρου 10.2 ποσό € 47.653.106, δεδουλευμένο έσοδο ποσό € 90.066.532 αναφορικά με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2023 – 2024 και βάση της τροποποιημένης σύμβασης ΥΔΥ όπως αναλύεται άνωθεν, καθώς επίσης και ποσό € 27.997.746 που αφορά το αρνητικό αποτέλεσμα ΥΔΥ για το έτος 2025.

Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων κατά την λήξη της χρήσης έχει καταστεί θετικό και μεγαλύτερο του ημίσεως του καταβεβλημένου μεταχικού κεφαλαίου. Συνεπώς, κατά την λήξη της χρήσης 2025 δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 119 Ν. 4548/2018.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας λοιπόν δεδομένου του χρονικού περιθωρίου που είχε για να ενημερώσει τον μοναδικό μέτοχο της Hellenic Train για τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν με βάση το άρθρο 119 Ν. 4548/2018, ήτοι τα αρνητικά ίδια κεφάλαια, και λαμβάνοντας υπόψιν την νέα σύμβαση ΥΔΥ συνεδρίασε εντός του Δεκεμβρίου του 2025 αναφορικά με τις επιπτώσεις που έχει η υφιστάμενη τροποποίησης της σύμβασης ΥΔΥ στα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας. Κατόπιν της συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου προέκυψε ότι η ανάγκη σύγκλησης Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου της Εταιρείας, όπου θα ενημερωθεί για τις επιπτώσεις της νέα σύμβασης ΥΔΥ στα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας. Κατόπιν των ανωτέρω, η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου έκρινε ότι για την χρήση 2025 έχουν ληφθεί υπόψιν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην συντρέχουν πλέον οι προϋποθέσεις του άρθρου 119 Ν. 4548.

Έχοντας υπόψη όμως πως η Εταιρεία κατεγράφη στις 31.12.2025 αρνητικό κεφάλαιο κίνησης κατά € 251.378.904 , η Διοίκηση έλαβε έγγραφη διαβεβαίωσης στις 09.09.2026 από τον μοναδικό μέτοχο της, FS International S.p.A., για την παροχή συνεχής οικονομικής υποστήριξης ώστε 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 του Μετόχου.

Με βάση τα ανωτέρω, 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 31.12.2025.

3. Ουσιώδεις πληροφορίες λογιστικής πολιτικής

Οι ουσιώδεις πληροφορίες λογιστικής πολιτικής που υιοθετήθηκαν και ακολουθούνται κατά τη σύνταξη των χρηματοοικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ αναφέρονται στις παραγράφους που ακολουθούν και έχουν εφαρμοστεί με συνέπεια σε όλα τα έτη υπό αναφορά, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά:

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*
Τροχαίο Υλικό	*Βάσει τρενοχιλιομέτρων*

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 σωρρευτικές αποσβέσεις και ζημίες απομείωσης.

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

Μετά την αρχική αναγνώριση που έγινε κατά την ημερομηνία έναρξης, η μισθωτική υποχρέωση αποτιμάται στο αποσβεσμένο κόστος με τη χρήση του αποτελεσματικού επιτοκίου και επαναϋπολογίζεται 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 επαναϋπολογίζεται 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 συνδεόμενα 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 χρηματοοικονομικών καταστάσεων γίνονται έλεγχοι προκειμένου να αποφασιστεί εάν υπάρχουν ενδείξεις πως τα ενσώματα πάγια και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία έχουν υποστεί ζημίες 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 είσπραξη)
- 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 ζημίες από συναλλαγματικές διαφορές και κέρδη και ζημίες 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 ζημίες που αναμένονται τους επόμενους 12 μήνες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τις αναμενόμενες ζημίες, 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 ζημίες που θα προκύψουν κατά την διάρκεια της αναμενόμενης ζωής τους από κάθε είδους πιστωτικά ατυχήματα.

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

- Δημόσιες επιχειρήσεις: Περιλαμβάνει όλες τις οικονομικές και τις εμπορικές απαιτήσεις στις οποίες το αντισυμβαλλόμενο μέρος είναι το Δημόσιο, οι επαρχιακές, οι τοπικές και οι δημοτικές διοικήσεις, η Ευρωπαϊκή κοινότητα ή αρχές όμοιες με τις ανωτέρω.
- Ενδοομιλικά: Περιλαμβάνουν όλες τις οικονομικές και εμπορικές απαιτήσεις μεταξύ αντισυμβαλλομένων συνδεδεμένων εταιρειών.
- Καταθέσεις: Όλες οι καταθέσεις που διακρατούνται από αντισυμβαλλόμενες τράπεζες.
- Απαιτήσεις οφειλόμενες από τρίτα μέρη: Περιλαμβάνουν όλες τις οικονομικές και εμπορικές απαιτήσεις, εκτός των ανωτέρω, στις οποίες τα αντισυμβαλλόμενα μέρη είναι μη χρηματοπιστωτικές εταιρείες, βιομηχανικοί όμιλοι και καταναλωτικοί όμιλοι.

Η Εταιρεία έχει αποφασίσει ακόμα να εφαρμόζει την "εξαίρεση χαμηλού πιστωτικού ρίσκου" που προβλέπεται από το διεθνές λογιστικό 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 διαβαθμήσεις εκδεδυμένες από εξωτερικό οίκος πιστοληπτικής αξιολόγησης (S&P) .

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

- <u>Διαχωρισμός μεταξύ οικονομικών και εμπορικών απαιτήσεων</u>: 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.
- <u>Υπολογισμός της αναμενόμενης πιστωτικής ζημιάς – Οικονομικές απαιτήσεις</u> : Από την στιγμή που έχει αποφασιστεί η ομαδοποίηση, υπολογίζεται η αναμενόμενη ζημία για κάθε ομάδα.
- <u>Υπολογισμός της αναμενομένης πιστωτικής ζημιάς – Εμπορικές απαιτήσεις</u> : 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.

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 εκτίμηση 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 αντανακλά αυτό που θεωρεί η εταιρεία ότι δικαιούται σαν αποζημίωση των μεταβιβαζόμενων αγαθών ή παροχών υπηρεσιών. Η αναγνώριση των εσόδων γίνεται σύμφωνα με την μέθοδο που αποκαλείται «μέθοδος των πέντε βημάτων». Αυτά περιλαμβάνουν:

α. Την αναγνώριση της σύμβασης

β. Την αναγνώριση των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτή

γ. Την αναγνώριση του αντιτίμου

δ. Την κατανομή του δικαιώματος στις υποχρεώσεις της σύμβασης

ε. Την αναγνώριση του εσόδου

Τα έσοδα επιμετρούνται λαμβάνοντας υπόψιν 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 υπέγραψε σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας με την οποία ενεργοποιήθηκαν οι υπηρεσίες Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ) που αποσκοπούν στη χρηματοδότηση των ελλειμματικών υπηρεσιών της Εταιρείας και δη σε αποζημίωση της Εταιρείας για κάλυψη δαπανών με σκοπό την τήρηση της συμβασιοποιημένης δρομολογιακής και τιμολογιακής πολιτικής με το Ελληνικό Δημόσιο.

Εντός του 2025, ήτοι την 22.12.2025 υπογράφηκε μεταξύ της Εταιρείας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η 1η τροποποίηση της Σύμβασης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (σύμβαση ΥΔΥ). Η τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή την 19.1.2026 με τον Ν. 5268/ΦΕΚ Α' 6/19.01.2026. Με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ και σύμφωνα με την τροποποιημένη παράγραφο 10.6, αναφέρεται ότι ˙σε περίπτωση που κατά την εκκαθάριση έως και δυο (2) συναπτών οικονομικών χρήσεων, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού της Αποζημίωσης) είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού του minimum κέρδους του Παρόχου), για λόγους ανωτέρας βίας ή/και απρόβλεπτων περιστάσεων ή/και εξαιτίας αποφάσεων του Δημοσίου ή του Διαχειριστή Υποδομής οι οποίες διαταράσσουν ουσιωδώς την υλοποίηση του Παραρτήματος Α, η διαφορά θα καλυφθεί από τον ίδιο τον Πάροχο, αποκλειστικά με ιδίους πόρους, ο οποίος θα την καλύψει στην συνέχεια από το ποσό που αναλογεί υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου από την επόμενη οικονομική χρήση'. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 10.7 όπως ισχύει με την υφιστάμενη τροποποίηση, σε περίπτωση κατά την αμέσως επόμενη οικονομική χρήση τα καθαρά έσοδα συνεχίζουν να είναι αρνητικά για λόγους παρόμοιους με το άρθρο 10.6, τότε το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνοντας υπόψιν τις προβλέψεις ελάχιστης κερδοφορίας της σύμβασης, καλείται να καλύψει τον Πάροχο για την

συσσωρευμένη ζημία που υπέστη. Συγκεκριμένα, με βάση το άρθρο 10.3 της σύμβασης ΥΔΥ όπως διαμορφώθηκε με βάση την από 22.12.2025 τροποποίηση, προκύπτει ποσό ελάχιστης κερδοφορίας 2.000.000 ευρώ ετησίως του επιβατικού κλάδου του Παρόχου. Άρα με βάση την παραπομπή στο άρθρο 10.3, η ζημία που υπέστη ο Πάροχος για τρίτη συνεχόμενη οικονομική χρήση ενεργοποιεί τις ρήτρες του άρθρου 10.7 όπου το Ελληνικό Δημόσιο καλείται να καλύψει την συσσωρευμένη ζημιά που προέκυψε κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Παρόχου. Τέλος, όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο εάν κατά την ολοκλήρωση της σύμβασης προκύψει ότι τα λειτουργικά έξοδα του Παρόχου είναι μεγαλύτερα από τα έσοδα (λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό τις ελάχιστης κερδοφορίας) τότε το Ελληνικό Δημόσιο θα καλύψει την σχετική ζημία κατά το ποσοστό που του αναλογεί εντός του επόμενου έτους.

Συνεπώς, με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, δύναται το δικαίωμα, ο Πάροχος, ήτοι η Εταιρεία, να μπορεί να ανακτήσει τις ζημιές που προέκυψαν με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης, για τρεις (3) συνεχιζόμενες χρήσεις και άνω από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο όπως αναφέρεται η ανάκτηση περιορίζεται στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, ήτοι αφού ληφθούν υπόψιν πρόστιμα/ποινές καθώς επίσης και το ποσό της ελάχιστης κερδοφορίας που αφορά τον επιβατικό κλάδο της Εταιρείας. Πρόστιμα και ποινές σύμφωνα με το άρθρο 10 τις επικυρωμένης τροποποίησης της σύμβαση ΥΔΥ (άρθρο 15 της από 2022 σύμβασης ΥΔΥ), απομειώνουν εις βάρος του Παρόχου το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης. Όσον αφορά τις δαπάνες που σχηματίζουν το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, περιγράφονται αναλυτικά σε σχετικό άρθρο της σύμβασης και σχηματίζουν τον λογιστικό διαχωρισμό που προκύπτει στις ετήσιες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις (βλ. σημείωση 38).

Αναφέρεται επίσης ότι με βάση την υφιστάμενη σύμβαση όπως αυτή τροποποιήθηκε την 22.12.2025, παραμένει σε ισχύ ο μηχανισμός κινήτρου αποδοτικότητας σε περίπτωση κερδοφορίας της Εταιρεία. Αυτό έχει ως συνέπεια ότι σε περίπτωση που έχει διασφαλιστεί το ελάχιστο ποσό κερδοφορίας και προκύψει υπέρβαση, τότε το 80% του (κερδοφόρου) οικονομικού αποτελέσματος της σύμβασης αντιστοιχεί στον Πάροχο, ενώ το υπολειπόμενο 20% αντιστοιχεί σε έσοδο του Δημοσίου.

Με βάση την αξιολόγηση της Διοίκησης, η αναγνώριση των εσόδων από την σύμβαση ΥΔΥ γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ΔΠΧΑ 15. Το αντάλλαγμα της σύμβασης περιλαμβάνει τόσο τη συμβατικά καθορισμένη αποζημίωση όσο και μεταβλητό αντάλλαγμα που προκύπτει από τους μηχανισμούς οικονομικής εξισορρόπησης που προβλέπονται στη σύμβαση. Το μεταβλητό αντάλλαγμα περιλαμβάνεται στα έσοδα στον βαθμό που είναι ιδιαίτερα πιθανό ότι δεν θα προκύψει σημαντική αντιστροφή των σωρευτικά αναγνωρισμένων εσόδων όταν αρθεί η σχετική αβεβαιότητα και εκτιμάται με την μέθοδο της αναμενόμενης αξίας, βάσει σταθμισμένων πιθανοτήτων. Η εκτίμηση βασίζεται στα διαθέσιμα στοιχεία κατά την ημερομηνία αναφοράς και στις συμβατικές προβλέψεις της σύμβασης ΥΔΥ ενώ λόγω ύπαρξης χρηματοοικονομικού παράγοντα, αναγνωρίζεται η προεξόφληση της απαίτησης λαμβάνοντας υπόψιν τις επιπτώσεις από την χρονική αξία του χρήματος.

Όταν η Εταιρεία έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις εκτέλεσής της πριν αποκτήσει ανεπιφύλακτο δικαίωμα είσπραξης του ανταλλάγματος, αναγνωρίζεται απαίτηση. Οι σχετικές απαιτήσεις επιμετρώνται μεταγενέστερα σύμφωνα με το ΔΠΧΑ 9 και υπόκεινται σε έλεγχο απομείωσης βάσει του μοντέλου αναμενόμενων πιστωτικών ζημιών.

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 συμψηφισμός.

Οι τρέχοντες, οι προκαταβληθέντες και οι αναβαλλόμενοι φόροι αναγνωρίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων, εκτός εκείνων που σχετίζονται με ποσά που αναγνωρίζονται μεταξύ των λοιπών κονδυλίων του συνολικού εισοδήματος και χρεοπιστώνονται κατευθείαν στην καθαρή θέση. Στις τελευταίες αυτές περιπτώσεις, οι αναβαλλόμενοι φόροι αναγνωρίζονται αντίστοιχα 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 συμψηφισμού και αναμένεται ρευστοποίηση του υπολοίπου.

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

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 2025 ή μεταγενέστερα. Η εκτίμηση του Ομίλου 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

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.

Το εν λόγω πρότυπο δεν έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της χρήσης.

Πρότυπα και Διερμηνείες υποχρεωτικά για μεταγενέστερες περιόδους

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. Αναμένεται να έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας η οποία θα αξιολογηθεί μόλις το πρότυπο τεθεί σε εφαρμογή.

ΔΠΧΑ 19 «Θυγατρικές χωρίς Δημόσια Ευθύνη: Γνωστοποιήσεις» και Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 19 (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2027)

Το ΔΠΧΑ 19, το οποίο εκδόθηκε τον Μάιο του 2024, εισάγει μειωμένες απαιτήσεις γνωστοποίησης για επιλέξιμες θυγατρικές. Επιλέξιμες θυγατρικές είναι εκείνες που δεν έχουν δημόσια ευθύνη (όπως περιγράφεται σε σχετική παράγραφο στο ΔΠΧΑ για Μικρές και Μεσαίες Οντότητες) και ανήκουν σε μητρική που προετοιμάζει και δημοσιεύει ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ. Αυτές οι θυγατρικές θα συνεχίσουν να εφαρμόζουν τις απαιτήσεις αναγνώρισης, επιμέτρησης και παρουσίασης στο άλλα ΔΠΧΑ, αλλά μπορούν να αντικαταστήσουν τις απαιτήσεις γνωστοποίησης σε αυτά τα πρότυπα με μειωμένες απαιτήσεις γνωστοποίησης. Το πρότυπο μπορεί να υιοθετηθεί στις ενοποιημένες, ατομικές ή μεμονωμένες οικονομικές καταστάσεις των επιλέξιμων θυγατρικών που επιλέγουν να το εφαρμόσουν.

Κατα την αρχική έκδοσή του, το ΔΠΧΑ 19 κάλυπτε τα πρότυπα και τις τροποποιήσεις που είχαν εκδοθεί έως τον Φεβρουάριο του 2021. Οι τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 19, οι οποίες δημοσιεύθηκαν τον Αύγουστο του 2025, επεκτείνουν αυτές τις απλουστευμένες απαιτήσεις γνωστοποίησης ώστε να περιλαμβάνουν πρότυπα και τροποποιήσεις που εκδόθηκαν κατά τη περίοδο μεταξύ Φεβρουαρίου 2021 και Μαΐου 2024, λαμβάνοντας υπόψη αλλαγές στα πρότυπα που τίθενται σε ισχύ έως την 1η Ιανουαρίου 2027, ημερομηνία κατά την οποία το ΔΠΧΑ 19 θα είναι εφαρμόσιμο.

Το νέο πρότυπο και οι τροποποιήσεις του έχουν αναδρομική εφαρμογή. Δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί από την ΕΕ. Δεν αναμένεται να έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

Στοχευμένες τροποποιήσεις στα ΔΠΧΑ 9 και ΔΠΧΑ 7, «Χρηματοοικονομικά μέσα»: Γνωστοποιήσεις» (εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026)

Οι τροποποιήσεις εκδόθηκαν το Μάιο του 2024 και ορίζουν τα παρακάτω:

(α) διευκρινίζουν την ημερομηνία αναγνώρισης και παύσης αναγνώρισης ορισμένων χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων, με μια νέα εξαίρεση για ορισμένες χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις που διακανονίζονται μέσω ηλεκτρονικού συστήματος μεταφοράς μετρητών;

(β) διευκρινίζουν και παρέχουν περαιτέρω καθοδήγηση για την αξιολόγηση του κατά πόσον ένα χρηματοοικονομικό περιουσιακό στοιχείο πληροί το κριτήριο για αποκλειστικά πληρωμές κεφαλαίου και τόκων (SPPI);

(γ) προσθέτουν νέες γνωστοποιήσεις για ορισμένα μέσα με συμβατικούς όρους που μπορούν να αλλάξουν τις ταμειακές ροές (όπως ορισμένα μέσα με χαρακτηριστικά που συνδέονται με τους στόχους επίτευξης ESG); και

(δ) επικαιροποιούν τις γνωστοποιήσεις για συμμετοχικούς τίτλους που επιμετρώνται στην εύλογη αξία μέσω λοιπών συνολικών εσόδων (FVOCI).

Όταν μια οικονομική οντότητα εφαρμόζει για πρώτη φορά τις τροποποιήσεις, δεν απαιτείται να επαναδιατυπώσει συγκριτικές πληροφορίες και επιτρέπεται να το κάνει μόνο εάν είναι δυνατόν χωρίς τη χρήση της εκ των υστέρων αποκτηθείσας γνώσης.

Δεν αναμένεται να έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

Ετήσιες Βελτιώσεις σε ΔΠΧΑ Τόμος 11 (εφαρμόζονται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2026)

Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν διευκρινίσεις, απλουστεύσεις, διορθώσεις και αλλαγές που στοχεύουν στη βελτίωση της συνέπειας 5 Προτύπων ΔΠΧΑ και συγκεκριμένα στο ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά μέσα», ΔΠΧΑ 1 «Πρώτη Εφαρμογή των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς», ΔΠΧΑ 7 «Χρηματοοικονομικά μέσα: Γνωστοποιήσεις», ΔΠΧΑ 10 «Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις» και ΔΛΠ 7 «Κατάσταση Ταμειακών Ροών». Κανένα από αυτά δεν αναμένεται να έχει σημαντική επίδραση στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις του Ομίλου.

Δεν αναμένεται να έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 9 και στο ΔΠΧΑ 7, «Συμβάσεις που αναφέρονται σε ηλεκτρική παραγωγή που σχετίζεται με φυσικά φαινόμενα» (Contracts Referencing Nature-dependent electricity) (ισχύουν για ετήσιες περιόδους που αρχίζουν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026)

Αυτές οι τροποποιήσεις ισχύουν μόνο για συμβάσεις που εκθέτουν μια οικονομική οντότητα σε μεταβλητότητα της υποκείμενης ποσότητας ηλεκτρικής ενέργειας επειδή η πηγή της παραγωγής της εξαρτάται από ανεξέλεγκτες φυσικές συνθήκες (όπως ο καιρός) και συγκεκριμένα μόνο για την ηλεκτρική ενέργεια καθαυτή (όχι για πιστοποιητικά ηλεκτρικής ενέργειας). Οι συμβάσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής περιλαμβάνουν τόσο συμβάσεις αγοράς ή πώλησης, είτε αφορούν φυσική παράδοση ηλεκτρικής ενέργειας είτε όχι (physical or virtual), που εξαρτάται από φυσικούς παράγοντες, όσο και χρηματοοικονομικά μέσα που η αξία τους εξαρτάται από τις τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας. Οι τροποποιήσεις:

- παρέχουν απαντήσεις ως προς τον τρόπο εφαρμογής των απαιτήσεων «ιδίας χρήσης» του ΔΠΧΑ 9 για Συμβάσεις Πώλησης Ηλεκτρικής Ενέργειας με φυσική παράδοση (physical PPAs).
- επιτρέπουν τη λογιστική αντιστάθμισης εάν αυτές οι συμβάσεις χρησιμοποιούνται ως μέσα αντιστάθμισης.
- προσθέτουν νέες απαιτήσεις γνωστοποιήσεων στο ΔΠΧΑ 7 που βοηθούν τους επενδυτές να κατανοήσουν την επίδραση αυτών των συμβάσεων στην οικονομική απόδοση και τις ταμειακές ροές μιας εταιρείας.

Ορισμένες από τις τροποποιήσεις υπόκεινται σε μελλοντική εφαρμογή και άλλες σε αναδρομική εφαρμογή.

Δεν αναμένεται να έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

Στοχευμένες τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 21, 'Οι Επιδράσεις των Μεταβολών στις Συναλλαγματικές Ισοτιμίες: Μετάφραση σε ΝόμισμαΠαρουσίασης Υπερπληθωριστικής Οικονομίας'
(εφαρμόζεται στις ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2027)

Οι τροποποιήσεις αφορούν μόνο τις οντότητες που έχουν νόμισμα παρουσίασης σε οικονομία με υπερπληθωρισμό, άλλα έχουν είτε δικό τους λειτουργικό νόμισμα είτε το νόμισμα των εκμεταλλεύσεών τους στο εξωτερικό σε οικονομία χωρίς υπερπληθωρισμό.

Όλα τα ποσά (συμπεριλαμβανομένων των συγκριτικών στοιχείων) απαιτείται να μεταφράζονται χρησιμοποιώντας την ισοτιμία κλεισίματος της ημερομηνίας της πιο πρόσφατης κατάστασης οικονομικής θέσης. Επιπλέον, υπάρχει εξαίρεση για τις οντότητες των οποίων το λειτουργικό και το νόμισμα παρουσίασης είναι νόμισμα σε οικονομία με υπερπληθωρισμό, ώστε να μην επαναμεταφράζουν τα συγκριτικά στοιχεία των εκμεταλλεύσεων στο εξωτερικό που έχουν λειτουργικό νόμισμα σε οικονομία χωρίς υπερπληθωρισμό.

Οι τροποποιήσεις δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί από την ΕΕ.

Δεν αναμένεται να έχει επίδραση στις Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

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 ζημίες απομείωσης περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των επισφαλών απαιτήσεων και του αναμενόμενου χρηματοοικονομικού κινδύνου (πιστωτική ζημιά ECL)

β) την εκτίμηση των αναβαλλόμενων φορολογικών απαιτήσεων

γ) τις προβλέψεις εξόδων για έκτακτους κινδύνους και επιβαρύνσεις, κινδύνους από νομικές υποθέσεις

δ) τις υποχρεώσεις για παροχές στο προσωπικό.

ε) Η αξιολόγηση του χρόνου ανάκτησης των ποσών που δικαιούται η εταιρεία βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Οι περιοχές αυτές αναλύονται ανωτέρω μαζί με τις ουσιώδεις πληροφορίες λογιστικής πολιτικής.

Απομειώσεις ενσώματων παγίων και αύλων 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, οταν 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), η επίδραση στην αντίληψη των επιβατών για την ασφάλεια του τρένου ως μέσο μεταφοράς καθώς και οι ζημιές που υπέστη το σιδηροδρομικό δίκτυο από την κακοκαιρία Daniel, οδήγησαν σε σημαντική πτώση των επιβατικών υπηρεσιών και του όγκου των επιβατών ιδιαίτερα στην περιοχή της Κεντρικής - Βόρειας Ελλάδας και στην διαδρομή Αθήνα– Θεσσαλονίκη.

Τα παραπάνω καθώς και το ύψος των ζημιών χρήσεων 2024 και 2025, 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 6 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 2025 τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της Εταιρίας ήταν σε λογαριασμούς όψεως που τηρούνται σε υψηλής πιστοληπτικής διαβάθμισης χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

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

Ποσά σε Ευρώ	**31/12/2025**	**31/12/2024**
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	151.827.590	2.336.211
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	33.504.963	6.986.979
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	10.497.343	10.820.133
Λοιπές απαιτήσεις	103.062.767	177.287.404
Σύνολο	**298.892.663**	**197.430.727**

Οι λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις συμπεριλαμβάνουν τις δοσμένες εγγυήσεις και τις απαιτήσεις από τον πάροχο της υπηρεσίας συντήρησης του ιδιόκτητου τροχαίου υλικού ως προς την υποχρέωση του στην επιστροφή καταναλωμένων ανταλλακτικών ιδιοκτησίας της Εταιρείας, σύμφωνα με τους όρους τις σχετικής σύμβασης καθώς και απαιτήσεις ύψους €118.669.715 για κάλυψη των αρνητικών οικονομικών αποτελεσμάτων των χρήσεων 2023 – 2025 σύμφωνα με την τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ.

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

Ποσά σε Ευρώ	**31/12/2025**	**31/12/2024**
Ταμειακά διαθέσιμα σε τράπεζες	33.504.963	6.986.979
Δημόσιο & Δημόσιες επιχειρήσεις	227.240.179	181.493.141
Λοιποί πελάτες	38.147.521	8.950.607
Σύνολο	**298.892.663**	**197.430.727**

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 σε αγορές των ανταλλακτικών των ETR καθώς και τη δημιουργία νέας εμπορικής πλατφόρμας και δ) της μη είσπραξης αποζημίωσης ΥΔΥ, αφορά κυρίως στις υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη.

Η Διοίκηση της Εταιρείας επίσης βασίζει την διαχείριση του κινδύνου ρευστότητας στην υποστήριξη του Μετόχου και του Ομίλου, με την οποία η Εταιρεία έχει διασφαλίσει την ικανότητα της να αντιμετωπίσει τις λοιπές της υποχρεώσεις, ειδικά εν ’όψη της καθυστέρησης στην είσπραξη των αποζημιώσεων από την σύμβαση ΥΔΥ.

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

31/12/2025	Σύνολο	Έως 12 μήνες	2-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Δανειακές υποχρεώσεις σε συνδεδεμένα μέρη	171.800.000	154.700.000	17.100.000	-
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	119.492.730	75.563.792	9.660.526	34.268.412
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	158.832.874	158.832.874	-	-
Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων	**450.125.605**	**389.096.667**	**26.760.526**	**34.268.412**

Ποσά σε Ευρώ

31/12/2024	Σύνολο	Έως 12 μήνες	2-5 έτη	Άνω των 5 ετών
Δανειακές υποχρεώσεις σε συνδεδεμένα μέρη	166.700.000	145.800.000	18.200.000	2.700.000
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	142.371.645	76.864.555	30.028.477	35.478.613
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	124.344.651	124.344.651	-	-
Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων	**433.416.296**	**347.009.206**	**48.228.477**	**38.178.613**

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 31/12/2025, 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 €776χιλ (2024: €818χιλ).

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.	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Σύνολο δανεισμού	15	177.065.121	167.272.956
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	10	33.504.963	6.986.979
Καθαρός δανεισμός		**143.560.158**	**160.285.978**
Ίδια κεφάλαια		6.353.249	(57.165.744)
Συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια		**149.913.406**	**103.120.234**
Συντελεστής μόχλευσης		**2,26%**	**(280%)**

Αναφορικά με την μεταβολή των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται στην τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ όπως υπεγράφη την 22.12.2025 και κυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή την 19.1.2026 (βλ. σημείωση 2 'going concern').

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.

Ποσά σε Ευρώ	**Κτήρια**	**Μηχανήματα**	**Μεταφορικά μέσα**	**Τροχαίο υλικό**	**Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση** (εγκαταστάσεις)	**Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός**	**Ανταλλακτικά τροχαίου υλικού**	**Σύνολο**
Κόστος κτήσης την 1/1/2024	**22.448.945**	**5.351.044**	**76.637**	**59.762.187**	**-**	**7.951.613**	**43.844.069**	**139.434.495**
Προσθήκες χρήσης	2.352.520	173.208	5.490	346.068	631.428	1.056.490	7.354.961	11.920.166
Αναταξινόμηση σε άυλα	-	-	-	-	-	-	-	-
Αναταξινομήσεις χρήσης	314.978	-	-	-	(314.978)	-	-	-
Κόστος κτήσης την 31/12/2024	**25.116.422**	**5.524.252**	**82.127**	**60.108.256**	**316.450**	**9.008.104**	**51.199.030**	**151.354.662**
Σωρευμένη απόσβεση την 1/1/2024	**(2.128.469)**	**(3.923.555)**	**(67.868)**	**(4.243.433)**	**-**	**(5.505.641)**	**(11.439.259)**	**(27.308.225)**
Αποσβέσεις χρήσης	(1.090.206)	(345.447)	(2.300)	(2.230.678)	-	(584.277)	(2.345.506)	(6.598.417)
Λοιπές Προσαρμογές	**-**	-	-	**-**	-	-	(228.763)	(228.763)
Απομειώσεις χρήσης	-	-	-	-	-	-	(647.210)	(647.210)
Σωρευμένη απόσβεση την 31/12/2024	**(3.218.675)**	**(4.269.003)**	**(70.169)**	**(6.474.789)**	**-**	**(6.089.918)**	**(14.660.741)**	**(34.783.296)**
Καθαρή Αξία την 31/12/2024	**21.897.767**	**1.255.249**	**11.958**	**53.634.146**	**316.450**	**2.918.186**	**36.538.291**	**116.572.047**
Κόστος κτήσης 1/1/2025	**25.116.422**	**5.524.252**	**82.127**	**60.108.256**	**316.450**	**9.008.104**	**51.199.030**	**151.354.662**
Προσθήκες Χρήσης	793.918	31.593	-	-	-	154.066	6.202.560	7.182.137
Αναταξινομήσεις								
Κόστος κτήσης την 31/12/2025	**25.910.360**	**5.555.845**	**82.127**	**60.108.258**	**316.450**	**9.162.170**	**57.401.591**	**158.536.800**
Σωρευμένη απόσβεση την 1/1/2025	**(3.218.675)**	**(4.269.003)**	**(70.169)**	**(6.474.789)**	**-**	**(6.089.918)**	**(14.660.741)**	**(34.783.296)**
Αποσβέσεις χρήσης	(1.255.255)	(327.397)	(2.300)	(859.877)	-	(555.874)	(4.580.253)	(7.580.956)
Απομειώσεις χρήσης	-	-	-	-	-	-	(601.656)	(601.656)
Σωρευμένη απόσβεση την 31/12/2025	**(4.473.930)**	**(4.596.400)**	**(72.469)**	**(7.333.990)**	**-**	**(6.645.793)**	**(19.842.644)**	**(42.965.225)**
Καθαρή αξία την 31/12/2025	**21.436.430**	**959.445**	**9.658**	**52.774.268**	**316.450**	**2.516.377**	**37.558.946**	**115.571.574**

Σημαντικότερες Μεταβολές

Όσον αφορά τις προσθήκες στις κτηριακές εγκαταστάσεις, ήτοι € 793.918 , αφορούν στο σύνολό τους εργασίες αναβάθμισης των μισθωμένων εργοστασίων και μηχανοστασίων ανά την επικράτεια στο πλαίσιο της ομαλής και ασφαλής λειτουργίας τους.

Οι προσθήκες που αφορούν τα ανταλλακτικά τροχαίου υλικού αφορούν τον πάγιο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για την βασική/έκτακτη συντήρηση του μισθωμένου στόλου.

Τέλος, το ποσό των €316.450 που εμφανίζεται ως υπόλοιπο στις 31.12.2025 στη κατηγορία ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση των εγκαταστάσεων, αφορά στο σύνολό του, επένδυση για αγορά γερανογέφυρας στις εγκαταστάσεις συντήρησης της Εταιρείας.

Έλεγχος απομείωσης

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 5 έτη και βάσει εκτιμήσεων ταμειακών ροών για τα επόμενα 6 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 31η Δεκεμβρίου 2025.
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) Οι προβλέψεις χρηματικών ροών χωρίστηκαν σε δύο CGU (Cash Generating Units), ήτοι στο Επιβατικό και Εμπορευματικό κλάδο
2) Επιτόκιο προεξόφλησης (WACC) μετά από φόρους: 5,7% για το επιβατικό κλάδο, 6,7% για το εμπορευματικό κλάδο (2024: 6,0% για το σύνολο της Εταιρείας)
3) Η διάρκεια της Σύμβασης ΥΔΥ μέχρι την 31η 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.
4) Συντελεστής φόρου εισοδήματος 22% κατά την διάρκεια του επιχειρηματικού σχεδίου (2024: 22%)
5) Ρυθμός ανάπτυξης στο διηνεκές: 1,8% (2024: 1,8%) για την Εμπορευματική Δραστηριότητα

Από τον έλεγχο απομείωσης που διενήργησε η Διοίκηση δεν προέκυψε ανάγκη αναγνώρισης ζημίας απομείωσης, καθώς η ανακτήσιμη αξία του επιβατικού κλάδου προσδιορίστηκε σε € 275.452.536, έναντι λογιστικής αξίας € 177.390.277, ενώ η

ανακτήσιμη αξία του εμπορευματικού κλάδου προσδιορίστηκε σε € 129.673.388, έναντι λογιστικής αξίας€ 2.401.836, ήτοι η συνολική ανακτήσιμη αξία ανήλθε σε € 411.795.764.

Η Διοίκηση διενήργησε επίσης ανάλυση ευαισθησίας επί των βασικών παραδοχών του μοντέλου κατά την 31 Δεκεμβρίου 2025. Συγκεκριμένα, αύξηση του προεξοφλητικού επιτοκίου κατά 1 ποσοστιαία μονάδα (σε μέσο WACC 7,2%) θα οδηγούσε σε μείωση της ανακτήσιμης αξίας κατά 11%, σε € 365.665.829. Ωστόσο, η ανακτήσιμη αξία θα εξακολουθούσε να υπερβαίνει τη λογιστική αξία και, συνεπώς, δεν θα προέκυπτε ανάγκη απομείωσης.

Περαιτέρω, η Διοίκηση αξιολόγησε εναλλακτικό σενάριο σύμφωνα με το οποίο η εμπορευματική δραστηριότητα δεν συνεχίζεται επ' αόριστον, αλλά παύει το 2036. Αν και το σενάριο αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ανακτήσιμης αξίας κατά 29%, η προκύπτουσα ανακτήσιμη αξία διαμορφώθηκε σε € 292.469.629, παραμένοντας σημαντικά υψηλότερη της λογιστικής αξίας.

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**
Κόστος κτήσης την 1/1/2024	**5.565.915**	**47.193.568**	**131.705**	**114.620.806**	**86.351**	**167.598.345**
Προσθήκες χρήσης	-	1.141.862	62.715	-	-	1.204.577
Αναπροσαρμογές χρήσης	577.426	1.336.539	-	(2.005.550)	-	(91.585)
Κόστος κτήσης την 31/12/2024	**6.143.341**	**49.671.969**	**194.420**	**112.615.256**	**86.351**	**168.711.337**
Σωρευμένες αποσβέσεις 1/1/2024	**(2.435.959)**	**(8.983.080)**	**(75.988)**	**(64.481.437)**	**(33.581)**	**(76.010.045)**
Αποσβέσεις χρήσης	(535.807)	(1.912.825)	(34.159)	(12.857.941)	(28.784)	(15.369.516)
Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2024	**(2.971.766)**	**(10.895.905)**	**(110.147)**	**(77.339.378)**	**(62.365)**	**(91.379.561)**
Αξία την 31/12/2024	**3.171.575**	**38.776.064**	**84.273**	**35.275.878**	**23.986**	**77.331.776**
Κόστος κτήσης την 1/1/2025	**6.143.341**	**49.671.969**	**194.420**	**112.615.256**	**86.351**	**168.711.337**
Προσθήκες χρήσης	-	-	92.532	-	-	92.532
Αναπροσαρμογές χρήσης	(509.821)	(1.559.278)	-	-	-	(2.069.099)
Κόστος κτήσης την 31/12/2025	**5.633.520**	**48.112.691**	**286.952**	**112.615.256**	**86.351**	**166.734.770**
Σωρευμένες αποσβέσεις την 1/1/2025	**(2.971.766)**	**(10.895.905)**	**(110.147)**	**(77.339.378)**	**(62.365)**	**(91.379.561)**
Αποσβέσεις περιόδου	(566.255)	(2.177.165)	(38.300)	(12.839.395)	(23.986)	(15.645.101)
Σωρευμένες αποσβέσεις την 31/12/2025	**(3.538.021)**	**(13.073.070)**	**(148.447)**	**(90.178.773)**	**(86.351)**	**(107.024.662)**
Αξία την 31/12/2025	**2.095.499**	**35.039.621**	**138.505**	**22.436.483**	**-**	**59.710.108**

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 κυρίως 3 νέα συμβόλαια μίσθωσης αυτοκινήτων τα οποία αύξησαν το δικαίωμα χρήσης κατά €92.532 δεδομένου ότι η διάρκεια μίσθωσης είναι μέχρι το 2029.

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.

Ποσά σε Ευρώ	**Λογισμικά και άδειες χρήσης λογισμικών**	**Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση**	**Άδεια συντήρησης Τροχαίου Υλικού**	**Σύνολο**
Κόστος κτήσης την 1/1/2024	**1.699.742**	**2.378.950**	**1.043.157**	**5.121.848**
Προσθήκες χρήσης	265.946	335.341	-	601.287
Αναταξινομήσεις	2.628.800	(2.628.800)	-	-
Κόστος την 31/12/2024	**4.594.488**	**85.491**	**1.043.157**	**5.723.136**
Σωρευμένες αποσβέσεις 1/1/2024	**(1.249.218)**	**-**	**(341.351)**	**(1.590.569)**
Αποσβέσεις χρήσης	(283.352)	-	(80.206)	(363.558)
Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2024	**(1.532.570)**	**-**	**(421.557)**	**(1.954.128)**
Καθαρή αξία την 31/12/2024	**3.061.918**	**85.491**	**621.599**	**3.769.008**
Κόστος 1/1/2025	**4.594.488**	**85.491**	**1.043.157**	**5.723.136**
Προσθήκες χρήσης	1.235.450		10.800	1.246.250
Αναταξινομήσεις				
Κόστος 31/12/2025	**5.829.938**	**85.491**	**1.053.957**	**6.969.385**
Σωρευμένες αποσβέσεις την 1/1/2025	**(1.532.570)**	**-**	**(421.557)**	**(1.954.128)**
Αποσβέσεις χρήσης	(423.964)	-	(81.013)	(504.977)
Σωρευμένες αποσβέσεις την 31/12/2025	**(1.959.534)**	**-**	**(502.570)**	**(2.459.104)**
Καθαρή αξία 31/12/2025	**3.873.403**	**85.491**	**551.384**	**4.510.281**

Εντός του 2025 οι προσθήκες χρήσεις ανήλθαν σε € 1.246.250 εκ των οποίων € 571.550 αφορούν επιπλέον επενδύσεις στη νέα εμπορική πλατφόρμα και € 651.400 που αφορούν την εφαρμογή της Maximo application suite η οποία περιλαμβάνει τη διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, εργασίας, συντήρησης και αποθεμάτων της Εταιρείας. Αναφορικά με τις ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση ύψους € 85.491 αφορούν μέρος ολοκλήρωσης εργασιών για αδειοδότηση λειτουργίας συντήρησης της μισθωμένης εγκατάστασης στο μηχανοστάσιο/εργοστάσιο Ρέντη και Πειραιά.

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

8 Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

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

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Δοσμένες εγγυήσεις	954.237	952.573
Προκαταβολή Τροχαίου υλικού	30.820.000	-
Απαιτήσεις Υ.Δ.Υ	118.669.715	-
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	1.383.638	1.383.638
Σύνολο	**151.827.590**	**2.336.211**

Οι λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις περιλαμβάνουν τις δοσμένες εγγυήσεις και τις απαιτήσεις από τον πάροχο της υπηρεσίας συντήρησης του ιδιόκτητου τροχαίου υλικού ως προς την υποχρέωση του στην επιστροφή καταναλωμένων ανταλλακτικών ιδιοκτησίας της Εταιρείας, σύμφωνα με τους όρους τις σχετικής σύμβασης. Οι λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις παρουσιάζουν σημαντική αύξηση καθώς κατά τη χρήση 2025 στο πλαίσιο των εγκεκριμένων επενδύσεων που έχουν συμφωνηθεί με το Υπουργείο υποδομών και μεταφορών με βάση τη νέα σύμβασης ΥΔΥ, η εταιρεία προέβη στην υπογραφή σύμβασης για την προμήθεια 23 νέων EMUs Coradia Stream που θα χρησιμοποιηθούν τόσο στον κεντρικό άξονα Αθήνα Θεσσαλονίκη όσο και σε προαστιακές γραμμές του ίδιου τμήματος. Το ποσό € 30.820.000 που εμφανίζεται στις ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση του τροχαίου υλικού, αντιστοιχεί στο 10% του έργου βάση της συμβατικής εκτέλεσης. Το σύνολο του στόλου προβλέπεται να παραδοθεί στην Ελλάδα εντός του έτους 2027, με την έναρξη της εμπορικής κυκλοφορίας το δεύτερο εξάμηνο του 2027. Οι απαιτήσεις ΥΔΥ ύψους € 118.669.715 σχετίζονται με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2023 – 2025 και βάση της τροποποιημένης σύμβασης ΥΔΥ. Με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, δύναται το δικαίωμα, ο Πάροχος, ήτοι η Εταιρεία, να μπορεί να ανακτήσει τις ζημιές που προέκυψαν με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης, για τρεις (3) συνεχιζόμενες χρήσεις και άνω από το Ελληνικό Δημόσιο. Η ανάκτηση περιορίζεται στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, ήτοι αφού ληφθούν υπόψιν πρόστιμα/ποινές καθώς επίσης και το ποσό της ελάχιστης κερδοφορίας που αφορά τον επιβατικό κλάδο της Εταιρείας. Πρόστιμα και ποινές σύμφωνα με το άρθρο 10 τις επικυρωμένης τροποποίησης της σύμβαση ΥΔΥ (άρθρο 15 της από 2022 σύμβασης ΥΔΥ), απομειώνουν εις βάρος του Παρόχου το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης. Όσον αφορά τις δαπάνες που σχηματίζουν το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, περιγράφονται αναλυτικά σε σχετικό άρθρο της σύμβασης και σχηματίζουν τον λογιστικό διαχωρισμό που προκύπτει στις ετήσιες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις (βλ. σημείωση 37). . Το εν λόγω ποσό έχει προκύψει καθότι το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης ΥΔΥ 2025, εκτός του ότι βαίνει μειωμένο λόγω της απόρροιας του DANIEL, επηρεάστηκε επιπλέον και από την απόφαση του διαχειριστή υποδομής όπως εκδόθηκε την 10.9.2025 για επιπλέον συρρίκνωση των δρομολογίων κατόπιν έργων αποκατάστασης δικτύου. Κατόπιν αυτής της απόφασης από 15.9.2025, η Εταιρεία (ως Πάροχος) έλαβε οδηγίες από τον διαχειριστή υποδομής να μειωθεί η δρομολογιακή της πολιτική χωρίς υπαιτιότητά της με συνέπεια να προκύψουν δύο (2) αξονικά ζεύγη δρομολογίων Αθήνα – Θεσσαλονίκη σε ημερήσια βάση. Άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης αυτής είναι η επιπλέον συρρίκνωση του κύκλου εργασιών της Εταιρείας από πωλήσεις εισιτηρίων.

9 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:

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Διαθέσιμα στο ταμείο	3.478	12.867
Καταθέσεις όψεως	33.501.485	6.974.111
Σύνολο	**33.504.963**	**6.986.979**

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

Πιστοληπτική Ικανότητα	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Baa1	10.937.333	
Baa2	22.564.151	407.929
Baa3	-	6.566.172
Σύνολο	**33.501.485**	**6.974.111**

Η λογιστική αξία των ταμειακών διαθεσίμων και ισοδύναμων προσεγγίζει την εύλογη αξία τους. Οι καταθέσεις τοκίζονται με κυμαινόμενα επιτόκια. Το σύνολο των καταθέσεων είναι σε Ευρώ. Κατά την λήξη της οικονομικής χρήσης εξοφλήθηκε προς την Εταιρεία, αξίωση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που αφορά αποζημίωση για την παροχή μετακίνησης με πλήρη ή μερική απαλλαγή από την καταβολή κομίστρου των Φοιτητών ΑΕΙ και ΙΕΚ. Η σχετική αποζημίωση αφορά της οικονομικές χρήσεις 2022 – 2025 δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 55 του ν. 5220/2025 (Α 131) κατ' εφαρμογή της υπ. αριθμ. 204210/9-12-2025 κ.υ.α. (ΦΕΚ Β/11-12-2025/6689). Το ποσό που καταβλήθηκε προς την Εταιρεία αντιστοιχεί σε € 15.272.052 (ποσό που παρακρατήθηκε και αναμένεται να εκκαθαριστεί με την Δήλωση Φορολογίας Εισοδήμστος € 1.163.585 αναφορικά με το παρόν αίτημα έχει συμπεριληφθεί στις Λοιπές Απαιτήσεις – Δημόσιο, στο κονδύλι Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις). Επίσης, πάλι κατά την λήξη της οικονομικής χρήσης, ήτοι την 23.12.2025, κατατέθηκε στην Εταιρεία ποσό € 9.278.736 που ισοδυναμεί με αίτημα επιστροφής ΦΠΑ που υπέβαλε η Εταιρεία εντός της χρήσης. Πιο συγκεκριμένα εντός της οικονομικής χρήσης η Εταιρεία, υπέβαλε περιοδική δήλωση ΦΠΑ (αρ. 49223/30-9-2025) αιτούμενη επιστροφή ποσού € 9.278.736 το οποίο αποτελούσε μέρος του πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ της περιόδου έως και 31.08.2025. Κατόπιν του αιτήματος της Εταιρείας διενεργήθηκε έλεγχος από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές *(3ο ΕΛΚΕ ΑΤΤΙΚΗΣ απόφαση 1771/23-10-2025)* βάση των κείμενων διατάξεων του ΦΠΑ και των τηρουμένων βιβλίων και στοιχείων. Κατόπιν αυτού, την 18.12.2025 εκδόθηκε πόρισμα ελέγχου όπου έκρινε σκόπιμη την ακέραιη επιστροφή του ποσού προς την Εταιρεία.

10. Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις

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

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Πελάτες ιδιωτικού τομέα	7.302.009	8.161.120
Ελληνικό Δημόσιο	7.685.302	7.021.007
Επισφαλείς απαιτήσεις πελατών	4.575.240	4.576.031
Σύνολο απαιτήσεων	**19.562.551**	**19.758.158**
Μείον: Προβλέψεις επισφάλειας	(9.065.208)	(8.938.025)
Σύνολο καθαρών απαιτήσεων από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	**10.497.343**	**10.820.133**

Για τις απαιτήσεις έχει γίνει εκτίμηση της ανακτησιμότητας τους και έχει σχηματιστεί πρόβλεψη επισφάλειας συνολικού ποσού €9.065.208 (2024: € 8.938.025). Η μεταβολή της πρόβλεψης επισφάλειας για εμπορικούς πελάτες και λοιπές απαιτήσεις αναλύεται ως εξής:

Υπόλοιπο 1 Ιανουαρίου 2024	**9.139.796**
Αναταξινόμηση σε πρόβλεψη επισφάλειας λοιπών βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων	
Μείωση Πρόβλεψης λόγω είσπραξης	(72.921)
Αναστροφή προβλέψεων απομείωσης χρήσης	(128.849)
Υπόλοιπο 31 Δεκεμβρίου 2024	**8.938.025**
1 Ιανουαρίου 2025	**8.938.025**
Μείωση Πρόβλεψης λόγω είσπραξης	-
Προβλέψεις απομείωσης χρήσης	127.183
31 Δεκεμβρίου 2025	**9.065.208**

Οι προβλέψεις επισφάλειας σχηματίζονται ως εξής:

31/12/2025	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	0,60%	0,44%	4%	100%	
Εμπορικές Απαιτήσεις	961.939	608.398	9.295.747	8.696.467	**19.562.551**
Πρόβλεψη Επισφάλειας	(5.788)	(2.702)	(360.251)	(8.696.467)	**(9.065.208)**
Εμπορικές απαιτήσεις μείον επισφαλείς	956.150	605.696	8.935.496	-	10.497.343

31/12/2024	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	1,24%	2,92%	23,86%	100%	
Εμπορικές Απαιτήσεις	1.389.598	5.877.749	3.886.472	8.604.339	**19.758.158**
Πρόβλεψη Επισφάλειας	(8.335)	(1.982)	(323.369)	(8.604.339)	**(8.938.025)**
Εμπορικές απαιτήσεις μείον προβλέψεων επισφαλειών	1.381.262	5.875.768	3.563.103	-	**10.820.133**

11. Αποθέματα

Τα Αποθέματα αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Πετρέλαιο	1.069.013	641.021
Πρόβλεψη απαξίωσης πετρελαίου	(186.121)	(186.121)
Καθαρή αξία	**882.892**	**454.900**
Ανταλλακτικά Παγίων	2.719.901	3.328.995
Πρόβλεψη απαξίωσης ανταλλακτικών	(464.703)	(403.891)
Καθαρή αξία	**2.255.198**	**2.925.104**
Συνολική καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία	**3.138.090**	**3.380.004**

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).

12Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις

Οι Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Φ.Π.Α. εισπρακτέος	29.480.853	39.477.451
Λοιπές απαιτήσεις – Δημόσιο	9.531.957	4.435.621
Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα από Υπουργείο Μεταφορών	47.653.106	112.826.767
Απαιτήσεις από συμπληρωματική και εκτεταμένη συντήρηση – ΓΑΙΑΟΣΕ	21.180.685	21.180.685
Έσοδα εισπρακτέα από συμπληρωματική συντήρηση – Σιδηρόδρομοι Ελλάδος	1.887.417	1.887.418
Χρεώσεις για κόστος συντήρησης εξοπλισμού για επεμβάσεις σε συμβάντα επί γραμμής και διατήρησής του σε μόνιμη ετοιμότητα – ΟΣΕ	3.793.309	3.361.309
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	27.583.811	32.412.604
	141.111.137	**215.581.853**
Μείον: Πρόβλεψη επισφάλειας λοιπών βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων	(38.048.370)	(38.294.449)
Σύνολο καθαρών λοιπών απαιτήσεων	**103.062.767**	**177.287.404**

Σημειώνονται τα κάτωθι:

i. Η γραμμή "Λοιπές απαιτήσεις-Δημόσιο" αποτελείται από παρακρατούμενους φόρους και αφορά τα ποσά που παρακρατούνται (8%) από τιμολογήσεις προς το Ελληνικό Δημόσιο και συμψηφίζονται με το πληρωτέο της Δήλωσης Φορολογίας Εισοδήματος. Η αύξηση του κονδυλίου οφείλεται σε παρακράτηση που πραγματοποιήθηκε από το Δημόσιο ποσού € 8.972.239 λόγω της είσπραξης του τιμολογίου της σύμβασης ΥΔΥ και αντίστοιχη μείωση ποσού ύψους € 3.897.506 που αφορά την παρακράτηση από τιμολογήσεις του προηγούμενου έτους. Πιο συγκεκριμένα η παρακράτηση του 2024 αφορά ΥΔΥ του 2022 που εξοφλήθηκε το 2024 και εκκαθαρίστηκε με την Δήλωση του 2024 εντός του 2025. Αντιστοίχως εντός του 2025 η Εταιρεία προέβη σε τιμολογήσεις ΥΔΥ 2023 και 2024. Σύμφωνα με το άρθρο 10.2 της σύμβασης ΥΔΥ το ποσό που τιμολογείται σε ετήσια βάση είναι € 50.000.000 πλέον ΦΠΑ (με ΦΠΑ € 62.000.000) απομειωμένο από πρόστιμα και ποινές και από το 2026 έκτοτε αναπροσαρμοσμένο με τον εκάστοτε ΔΤΚ. Αναφέρεται ωστόσο ότι από το ποσό που καταβάλλεται από το Δημόσιο στο πλαίσιο της σύμβασης ΥΔΥ (άρθρο 13), η Εταιρεία καλείτε να καταβάλλει στον διαχειριστή της υποδομής ποσά έως και € 19.000.000 (€ 23.560.000 με ΦΠΑ) για τέλη χρήσης υποδομής και τον μισθωτή του τροχαίου υλικού για κόστος μίσθωσης ποσά έως και € 10.000.000 (€ 12.400.000 με ΦΠΑ) εντός 30 ημερών από την εξόφληση από το Υπουργείο Υποδομών. Συνεπώς εντός του 2025, καταβλήθηκε ποσό για υπηρεσίες ΥΔΥ 2023 με ΦΠΑ € 60.962.458 και για υπηρεσίες ΥΔΥ 2024 € 60.071.695. Από τις εισπράξεις αυτές παρακρατήθηκε ποσό € 7.808.655. Επίσης όπως αναφέρεται και στην σημείωση *Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα* εντός του 2025 καταβλήθηκε αποζημίωση για την παροχή μετακίνησης με πλήρη ή μερική απαλλαγή από την καταβολή κομίστρου των Φοιτητών ΑΕΙ και ΙΕΚ για την οποία έγινε παρακράτηση € 1.163.584.

ii. Το κονδύλι «Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα από Υπουργείο Μεταφορών" ποσού € 47.653.106 αφορά έσοδο που αναγνωρίστηκε σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΔΠΧΑ 15, αναφορικά με τις υπηρεσίες ΥΔΥ βάσει του

άρθρου 10.2.

iii. Η μείωση στο ΦΠΑ εισπρακτέο οφείλεται στην επιστροφή ποσού € 9.296.088 η οποία εισπράχτηκε κατόπιν σχετικού αιτήματος της Εταιρείας για μερική επιστροφή του συνολικού πιστωτικού υπολοίπου όπως και αναφέρεται στην σημείωση *Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα.* Κατόπιν του αιτήματος της Εταιρείας διενεργήθηκε έλεγχος από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές (3ο ΕΛΚΕ ΑΤΤΙΚΗΣ απόφαση 1771/23-10-2025) βάση των κείμενων διατάξεων του ΦΠΑ και των τηρουμένων βιβλίων και στοιχείων. Κατόπιν αυτού, την 18.12.2025 εκδόθηκε πόρισμα ελέγχου χωρίς ευρήματα όπου έκρινε σκόπιμη την ακέραιη επιστροφή του ποσού προς την Εταιρεία.

iv. Οι απαιτήσεις από συμπληρωματική και εκτεταμένη συντήρηση σχετίζονται με υπηρεσίες συντήρησης που παρέχει η Εταιρεία στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. / Σιδηρόδρομοι Ελλάδος αναφορικά με το μισθωμένο τροχαίο υλικό. Κατά τη χρήση 2025 ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος μετονομάστηκε σε ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε και απορρόφησε από την ΓΑΙΑΟΣΕ όλες τις υποχρεώσεις και δικαιώματα του τροχαίου υλικού σύμφωνα με την έγκριση του προγράμματος διαχείρισης του τροχαίου 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε. και την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. αφορούν: 1) Εργασίες συντήρησης της περιόδου 09/2017-09/2019 που εκτελέστηκαν από την ΕΕΣΣΤΥ, δαπάνες που τιμολογήθηκαν στην Hellenic Train και επαναχρεώνονται στους τελικούς αποδέκτες των εργασιών συντήρησης. 2) Εργασίες συντήρησης της περιόδου 09/2019-12/2022 που εκτελέστηκαν από την Hellenic Train. Η ανοιχτή απαίτηση κατά την λήξη της χρήσης 2025 αντιστοιχεί σε € 11.045.152 , δεδομένου ότι ποσό € 10.135.532 έχει κριθεί επισφαλές.

v. Επίσης ποσό €1,9 εκατ. αφορά απαιτήσεις από τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. για το οποίο έχει σχηματιστεί ισόποση πρόβλεψη επισφάλειας.

Πιο συγκεκριμένα αναφορικά με τα ανωτέρω, απαίτηση για ποσό €15 εκατ. για συμπληρωματική συντήρηση έχει κοινοποιηθεί στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α,Ε, και με εξώδικες επιστολές.

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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΣΙΔΗΡΌΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΆΔΟΣ Μ.Α.Ε. και της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Ειδικότερα, μέρος του κόστους έχει αποδοθεί στις κακές συνθήκες της σιδηροδρομικής υποδομής λόγω παραλείψεων του διαχειριστή υποδομής (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.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.

Αναφορικά λοιπόν με τις απαιτήσεις από την ΓΑΙΑΟΣΕ, η Εταιρεία έχει σχηματίσει επισφάλεια ποσού € 10.126.704, εκ των οποίων τα € 7.290.361 σχηματίσθηκε εντός του 2024.

. Η επισφάλεια που λογιστικοποιήθηκε είναι κατόπιν συντηρητικής προσέγγισης και εναρμόνισης με τα υφιστάμενα λογιστικά πρότυπα που εφαρμόζει η Εταιρεία. Ωστόσο αναφέρεται ότι εντός του 2025 η Εταιρεία, παράλληλα με την ΓΑΙΑΟΣΕ προέβησαν στην υπογραφή συνυποσχετικού διαδικασίας με σκοπό την οριστική επίλυση των όποιων διαφορών τους. Εντός του συνυποσχετικού περιλαμβάνονται οι αξιώσεις της ΗΤ έναντι της ΓΑΙΑΟΣΕ. Σκοπός του Διαιτητικού Δικαστηρίου, και εφόσον προκύπτουν ζητήματα τεχνικής φύσεως για την επίλυση των διαφορών, είναι να οριστεί τεχνικός πραγματογνώμονας και βάση του πορίσματος αυτού τα δύο μέρη να αποδεχθούν εκατέρωθεν αξιώσεις/υποχρεώσεις. Η Διοίκηση της ΗΤ εκτιμά, και συνυπολογίζοντας τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την προαναφερθείσα Έκθεση της Τεχνικής Επιτροπής, ότι η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα ευνοήσει την ανακτησιμότητα του ποσού σε βάρος της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Το κονδύλι «Έσοδα εισπρακτέα από συμπληρωματική συντήρηση – ΟΣΕ" κρίνεται στο σύνολο του επισφαλές και περιλαμβάνεται στην πρόβλεψη επισφάλειας λοιπών βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων.

Από τις «λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις" ποσού €27.583.811:

i. Ποσό €22.620.416 αφορά επισφαλείς απαιτήσεις για το 2025 έναντι 23.065.534 για το 2024.

ii. Ποσό €980.515 αφορά μεταφορικές υπηρεσίες παρεχόμενες στον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος στο πλαίσιο εκτέλεσης έργων δικτύου που έχουν τιμολογηθεί

iii. Ποσό € 853.931 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 € 605.511. αφορά έξοδα επομένων χρήσεων σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια έναντι € 621.296 για το 2024.

v. Ποσό € 634.087 αφορά λοιπά έξοδα επομένων χρήσεων για το 2025 έναντι 862.815 για το 2024

vi. Ποσό € 748.944 αφορά δεδουλευμένα έσοδα που τιμολογήθηκαν εντός του 2026 έναντι 888.107 για το 2024

vii. Ποσό €1.140.406 εκ. αφορά απαίτηση από το Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε 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 € 38.048.371 κατά την 31η Δεκεμβρίου 2025 (2024 : € 38.294.449). Η μεταβολή της πρόβλεψης επισφάλειας για λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις αναλύεται ως εξής:

1 Ιανουαρίου 2024	**31.068.077**
Αναταξινόμηση από πρόβλεψη επισφάλειας για πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	-
Αναστροφή προβλέψεων	(286.071)
Προβλέψεις απομείωσης χρήσης	7.512.443
31 Δεκεμβρίου 2024	**38.294.449**

1 Ιανουαρίου 2025	**38.294.449**
Αναταξινόμηση από πρόβλεψη επισφάλειας για πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	
Αναστροφή προβλέψεων	(3.414.348)
Προβλέψεις απομείωσης χρήσης	3.168.270
31 Δεκεμβρίου 2025	**30.048.371**

Οι επιπλέον προβλέψεις απομείωσης της χρήσης 2025 αφορούν την επίδραση του πιστωτικού κινδύνου από την εφαρμογή του ΔΠΧΑ 9 λόγω αύξησης της δεδουλευμένης απαίτησης από υπηρεσίες ΥΔΥ.

13. Ίδια Κεφάλαια

Οι μεταβολές που έγιναν στα επιμέρους κονδύλια των Ιδίων Κεφαλαίων κατά τη διάρκεια των χρήσεων 2025 και 2024 παρουσιάζονται αναλυτικά στην Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων.

Κατά την τρέχουσα χρήση του 2025 η Εταιρεία πραγματοποίησε Κέρδη μετά από φόρους ποσού € 63.455.856 (2024: ζημίες ποσού € 62.864.608.

Την χρήση που έληξε την 31.12.2024, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας κατέστη εκ νέου αρνητικό και ως εκ τούτου συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 119 του Ν. 4548/2018 και η ανάγκη να ληφθούν περαιτέρω μέτρα.
Αναφέρεται ωστόσο ότι εντός του 2025, ήτοι την 22.12.2025 υπογράφηκε μεταξύ της Εταιρείας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η 1η τροποποίηση της Σύμβασης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (σύμβαση ΥΔΥ). Η τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή την 19.1.2026 με τον Ν. 5268/ΦΕΚ Α' 6/19.01.2026. Με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ και σύμφωνα με την τροποποιημένη παράγραφο 10.6, αναφέρεται ότι ˙σε περίπτωση που κατά την εκκαθάριση έως και δυο (2) συναπτών οικονομικών χρήσεων, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού της Αποζημίωσης) είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού του minimum κέρδους του Παρόχου), για λόγους ανωτέρας βίας ή/και απρόβλεπτων περιστάσεων ή/και εξαιτίας αποφάσεων του Δημοσίου ή του Διαχειριστή Υποδομής οι οποίες διαταράσσουν ουσιωδώς την υλοποίηση του Παραρτήματος Α, η διαφορά θα καλυφθεί από τον ίδιο τον Πάροχο, αποκλειστικά

με ιδίους πόρους, ο οποίος θα την καλύψει στην συνέχεια από το ποσό που αναλογεί υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου από την επόμενη οικονομική χρήση'. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 10.7 όπως ισχύει με την υφιστάμενη τροποποίηση, σε περίπτωση κατά την αμέσως επόμενη οικονομική χρήση τα καθαρά έσοδα συνεχίζουν να είναι αρνητικά για λόγους παρόμοιους με το άρθρο 10.6, τότε το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνοντας υπόψιν τις προβλέψεις ελάχιστης κερδοφορίας της σύμβασης, καλείται να καλύψει τον Πάροχο για την συσσωρευμένη ζημία που υπέστη. Συγκεκριμένα, με βάση το άρθρο 10.3 της σύμβασης ΥΔΥ όπως διαμορφώθηκε με βάση την από 22.12.2025 τροποποίηση, προκύπτει ποσό ελάχιστης κερδοφορίας 2.000.000 ευρώ ετησίως του επιβατικού κλάδου του Παρόχου. Άρα με βάση την παραπομπή στο άρθρο 10.3, η ζημία που υπέστη ο Πάροχος για τρίτη συνεχόμενη οικονομική χρήση ενεργοποιεί τις ρήτρες του άρθρου 10.7 όπου το Ελληνικό Δημόσιο καλείται να καλύψει την συσσωρευμένη ζημιά που προέκυψε κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Παρόχου. Τέλος, όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο εάν κατά την ολοκλήρωση της σύμβασης προκύψει ότι τα λειτουργικά έξοδα του Παρόχου είναι μεγαλύτερα από τα έσοδα (λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό τις ελάχιστης κερδοφορίας) τότε το Ελληνικό Δημόσιο θα καλύψει την σχετική ζημία κατά το ποσοστό που του αναλογεί εντός του επόμενου έτους.

Συνεπώς, με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, δύναται το δικαίωμα, ο Πάροχος, ήτοι η Εταιρεία, να μπορεί να ανακτήσει τις ζημιές που προέκυψαν με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης, για τρεις (3) συνεχιζόμενες χρήσεις και άνω από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο όπως αναφέρεται η ανάκτηση περιορίζεται στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, ήτοι αφού ληφθούν υπόψιν πρόστιμα/ποινές καθώς επίσης και το ποσό της ελάχιστης κερδοφορίας που αφορά τον επιβατικό κλάδο της Εταιρείας. Πρόστιμα και ποινές σύμφωνα με το άρθρο 10 τις επικυρωμένης τροποποίησης της σύμβαση ΥΔΥ (άρθρο 15 της από 2022 σύμβασης ΥΔΥ), απομειώνουν εις βάρος του Παρόχου το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης. Όσον αφορά τις δαπάνες που σχηματίζουν το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, περιγράφονται αναλυτικά σε σχετικό άρθρο της σύμβασης και σχηματίζουν τον λογιστικό διαχωρισμό που προκύπτει στις ετήσιες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις (βλ. σημείωση 38).

Όσον αφορά λοιπόν τα γεγονότα που επηρέασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη από 2022 – 2024 και συνδράμουν στον σχηματισμό σωρευμένων ζημιών για τον Πάροχο, αυτά αφορούν τις πληθωριστικές πιέσεις από την ενεργειακή κρίση του 2022, τις μειώσεις κυκλοφορίας με βάση αποφάσεων από τον ρυθμιστή υποδομής μετά και το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και τέλος, τις επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο από την κακοκαιρία Daniel το 2023 που επιδείνωσαν την χωρητικότητα των σιδηροδρομικών υποδομών. Οι επιπτώσεις δε της κακοκαιρίας Daniel, συνεχίζουν να εμφανίζουν αντίκτυπο εντός της χρήσης 2025 με αποκορύφωμα, τον Σεπτέμβριο του 2025 όπου εξαγγέλθηκε τροποποίηση της υφιστάμενης έως τότε δρομολογιακής πολιτικής για εργασίες ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, από την 15.9.2025 επήλθαν μειώσεις δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη όπου από τέσσερα ζεύγη δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη μειώθηκαν σε δύο ζεύγη λόγω απόφασης του διαχειριστή υποδομής κατόπιν προϋπόθεσης για να υλοποιηθούν οι εργασίες ανάταξης στο δίκτυο.

Η μητρική εταιρεία , FS International S.p.A βρίσκεται συνεχώς σε εγρήγορση και καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης 2025 όπως διαβεβαιώνει και σε αντίστοιχη επιστολή στήριξης επιβεβαιώνοντας την πρόθεση του και παρέχοντας κεφαλαιακή ρευστότητα μέσω του ομίλου Ferrovie Dello Stato Italiane με τη μορφή βραχυπρόθεσμου δανεισμού, που κατά την λήξη της χρήσης ανήλθε σε € 150.000.000 είτε μέσω αύξησης μετοχικού κεφαλαίου., Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων κατά την λήξη της χρήσης έχει καταστεί θετικό και μεγαλύτερο του ημίσεως του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου λόγω της επίδρασης της σύμβασης ΥΔΥ. Συνεπώς, κατά την λήξη της χρήσης 2025 δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 119 Ν. 4548/2018 ήτοι η περαιτέρω αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου.

Μετοχικό κεφάλαιο

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας κατά την 31.12.2025 ανέρχεται σε ποσό € 6.219.456, διαιρούμενο σε 5.226.434 μετοχές ονομαστικής αξίας €1,19 έκαστη.

Την 1.11.2025 το σύνολο των μετοχών της Hellenic Train A.E., μεταβιβάστηκε από την Trenitalia S.p.A. στην επίσης θυγατρική και νεοσύστατη εταιρεία της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A, την FS International S.p.A. Συνεπώς κατά τη λήξη της χρήσης 31.12.2025 ο μοναδικός μέτοχος είναι πλέον η FS International S.p.A., η οποία είναι μέλος του ομίλου FS. Η νεοσύστατη αυτή επιχείρηση, ιδρύθηκε εντός του 2025 με σκοπό να εξυπηρετήσει με τον πλέον ορθολογικότερο τρόπο, το νέο στρατηγικό μοντέλο του ομίλου FS που αποσκοπεί στην εξάπλωση σε νέες αγορές, ώστε να εξετάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα όλων των θυγατρικών με δραστηριότητα εκτός του Ιταλικού χώρου.

Οι μετοχές της Εταιρείας δεν είναι εισηγμένες σε οποιαδήποτε Χρηματιστηριακή Αγορά.

Λοιπά αποθεματικά κεφάλαια

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

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

Το αποτέλεσμα της Εταιρείας μετά φόρων κατά τη χρήση 1/1/2025 – 31/12/2025 ανήλθε σε κέρδη € 63.455.856 έναντι ζημιών € 62.864.608 για τη χρήση 1/1/2024 – 31/12/2024.

14. Δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις

Ποσά σε Ευρώ

Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	17.100.000	20.900.000
Σύνολο μακροπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων	**17.100.000**	**20.900.000**

Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	159.965.120	146.372.956
Σύνολο βραχυπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων	**159.965.120**	**146.372.956**
Σύνολο δανειακών υποχρεώσεων	**177.065.120**	**167.272.956**

Τα υπόλοιπα των δεδουλευμένων τόκων που περιλαμβάνονται στα υπόλοιπα 31.12.2024 και 31.12.2025 ανέρχονται σε € 572.956 και € 5.625.120 αντίστοιχα.

Η κίνηση του δανεισμού από συνδεδεμένα μέρη για την Εταιρεία στη χρήση 2025 και 2024 παρουσιάζεται παρακάτω:

	31.12.2025	**31.12.2024**
Υπόλοιπο έναρξης χρήσης	**167.272.957**	**125.528.793**
Νέα Δάνεια	10.000.000	45.000.000
Πληρωμές Δανείων	(4.900.000)	(1.800.000)
Τόκοι Έξοδα	5.589.326	7.080.146
Πληρωμές Τόκων	(897.161)	(8.535.982)
Υπόλοιπο τέλους χρήσης	**177.065.120**	**167.272.957**

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

				31.12.2025		31.12.2024	
Πιστωτής	**Έτος Χορήγησης**	**Ονομαστικό επιτόκιο**	**Έτος λήξης**	**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	11.000.000	25.000.000	15.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2020*	1,4% plus Euribor	2031	18.000.000	10.800.000	18.000.000	11.700.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2022	0,70% plus Euribor	2026	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,70% plus Euribor	2026	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,70% plus Euribor	2026	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,70% plus Euribor	2026	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2023	0,70% plus Euribor	2026	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2024	0,70% plus Euribor	2026	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2024	0,70% plus Euribor	2026	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.	2025	0,70% plus Euribor	2026	10.000.000	10.000.000	-	-
Σύνολο δανείων				**193.000.000**	**171.800.000**	**183.000.000**	**166.700.000**

*η σύμβαση του δανείου των €18.000.000 υπεγράφη το 2020. Η πρώτη εκταμίευση , ποσού €5.000.000 πραγματοποιήθηκε το 2020, και το υπόλοιπο ποσό των €13.000.000 εκταμιεύθηκε το 2021.

Η διαφορά που παρατηρείται μεταξύ ποσού δανείου και ονομαστικής αξίας είναι διότι η Εταιρεία έχει προβεί σε καταβολές δόσεων δανείων. Οι δύο πρώτες δανειακές συμβάσεις αντιστοιχούν σε μακροπρόθεσμες συμβάσεις δανεισμού, όπου για το δάνειο των €25.000.000 με ανεξόφλητο ποσό € 11.000.000, ποσό € 2.000.000 αντιστοιχεί σε βραχυπρόθεσμο, ενώ για το δάνειο των € 18.000.000 με ανεξόφλητο ποσό € 10.800.000, ποσό € 2.700.000 αντιστοιχεί σε βραχυπρόθεσμο μέρος.

Αναφορικά με τα βραχυπρόθεσμα δάνεια, ύψους € 150.000.000, ήτοι τα δάνεια του ανωτέρω πίνακα που χορηγήθηκαν από το 2022 και έπειτα, το ποσό των € 10.000.000 χορηγήθηκε στην εταιρία το 2025. Το αρχικό επιτόκιο ανερχόταν σε 0,75% πλέον Euribor, ωστόσο, από τον Οκτώβριο του 2024, τροποποιήθηκε η σύμβαση βραχυπρόθεσμου δανεισμού και το επιτόκιο έκτοτε ανέρχεται σε 0,70% πλέον Euribor.

Το ποσό της βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης αξίας από το 2022 έως το 2025 (ήτοι € 150.000.000) 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.

15. Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία

Η σχετική υποχρέωση της εταιρείας έχει ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Παρούσα αξία μη χρηματοδοτουμένων υποχρεώσεων	2.388.140	2.821.481
Καθαρή υποχρέωση αναγνωρισμένη στον ισολογισμό	**2.821.481**	**2.821.481**

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

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Καθαρή υποχρέωση έναρξης χρήσεως	2.821.481	3.542.487
Κόστος τρέχουσας υπηρεσίας	213.505	230.248
Λοιπά κόστη	172.728	158.369
Κόστος τόκων	91.829	107.216
Αναλογιστική ζημιά/(κέρδος) που αναγνωρίζεται στα Ίδια Κεφάλαια	(63.136)	(263.009)
Παροχές πληρωθείσες εντός του τρέχοντος έτους	(848.268)	(954.191)
Καθαρή υποχρέωση λήξης χρήσεως	**2.388.139**	**2.821.481**

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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος με το ποσό που αντιστοιχεί στην περίοδο εργασιακής εμπειρίας του προσωπικού μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2006.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε. (ΚΥΑ 45496723367 11-9-2017) δεν γίνεται καμία αναφορά στη διαγραφή της όντως υποχρέωσης του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε. θεωρείται πληρωτέα από τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 31η Δεκεμβρίου 2025 από τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ανέρχεται σε €1,3 εκ. και αφορά απαίτηση για πληρωθείσες αποζημιώσεις προσωπικού λόγω συνταξιοδότησης και οι οποίες, σύμφωνα με δικαστική απόφαση τον 9/2023, βαρύνουν τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος *(βλ. σημ. 13 Λοιπές Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις παρ. vi)*. Ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος αντιστοίχως άσκησε έφεση η οποία συζητήθηκε την 26.9.2024 και εκδόθηκε η με αρ. 1495/2025 απόφαση, με βάση την οποία η έφεση του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος απορρίπτεται επικυρώνοντας παράλληλα την πρωτόδικη απόφαση. Η Εταιρεία έχει, συντηρητικά απομειώσει το σύνολο της υπόλοιπης απαίτησης μέχρι την έκδοση Δικαστικής απόφασης, ήτοι ποσό € 3.132.649.

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:

	31.12.2025	**31.12.2024**
Επιτόκιο προεξόφλησης	3,96%	3,50%
Μελλοντικές αυξήσεις μισθών	2,50%	2,00%
Μακροχρόνια αύξηση πληθωρισμού	2%	2,50%
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 προβεβλημένης 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.

	Υποχρέωση παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία
Αύξηση μισθών κατά 0,50%	2.419.458
Μείωση μισθών κατά 0,50%	2.357.870
Αύξηση επιτοκίου προεξόφλησης κατά 0,50%	2.336.776
Μείωση επιτοκίου προεξόφλησης κατά 0,50%	2.441.595

16. 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 2025 και 2024.

	Προβλέψεις για εκκρεμείς ένδικες υποθέσεις
Λογιστική αξία την 1.1.2024	**7.666.197**
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	325.810
Αντιλογισμός προβλέψεων	(1.768.683)
Εκτέλεση επίδικων υποθέσεων	(1.984.423)
Τόκοι δικαστικών αποφάσεων	50.540
Λογιστική αξία την 31.12.2024	**4.289.441**
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	289.966
Αντιλογισμός προβλέψεων	(456.198)
Χρησιμοποιηθείσα πρόβλεψη	-
Τόκοι δικαστικών αποφάσεων	87.683
Λογιστική αξία την 31.12.2025	**4.210.891**

Η Εταιρεία προβαίνει σε αντιλογισμούς προβλέψεων όταν κρίνεται απαραίτητο με βάση εκδοθείσες αποφάσεις δικαστηρίων. Το ποσό € 456.198 αφορά σε υποθέσεις που απορρίφθηκαν ή σε υποθέσεις για τις οποίες επιλύθηκαν εξωδικαστικά.

17. Βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις

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

	31.12.2025	**31.12.2024**
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις (Δ.Π.Χ.Α. 16)	50.118.368	67.553.213
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις (Δ.Π.Χ.Α. 16)	11.392.240	15.174.090
Τιμολογημένα μισθώματα που δεν έχουν εξοφληθεί	57.982.123	59.644.342
Σύνολο	**119.492.730**	**142.371.645**

Η Εταιρεία έχει συμβάσεις μίσθωσης κυρίως με αντισυμβαλλόμενη τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για την μίσθωση τροχαίου υλικού και τεχνικές εγκαταστάσεις συντήρησης.
Για το 2024, η Εταιρεία όφειλε στην ΓΑΙΑΟΣΕ συνολικό ποσό € 71.625.328 για τιμολογημένα μισθώματα και ποσό € 59.644.342 χωρίς ΦΠΑ και λοιπές επιβαρύνσεις. Αντιστοίχως για το 2025, η Εταιρεία οφείλει στην ΓΑΙΑΟΣΕ συνολικό ποσό € 68.932.307 για τιμολογημένα μισθώματα και ποσό € 57.982.122 χωρίς ΦΠΑ και λοιπές επιβαρύνσεις.

Η μεταβολή των υποχρεώσεων από μισθώσεις απεικονίζεται στον κάτωθι πίνακα:

	€
Υπόλοιπο κατά την 31.12.2024	**142.371.645**
Νέα Μίσθωση	92.532
Δαπάνες τόκων από την εφαρμογή του ΔΠΧΑ 16	(2.979.690)
Εξόφληση Μισθωμάτων (καθαρή αξία χωρίς ΦΠΑ 24%)	(15.844.560)
Λοιπές προσαρμογές	(4.147.197)
Υπόλοιπο κατά την 31.12.2025	**119.492.730**

18. Λοιπές βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

Ποσά σε Ευρώ

	31.12.2025			**31.12.2024**		
	Μακρ.	**Βραχ.**	**Σύνολο**	**Μακρ.**	**Βραχ.**	**Σύνολο**
Ληφθείσες Εγγυήσεις πελατών κλάδου εμπορευμάτων	70.000	-	70.000	70.000	-	**70.000**
Έξοδα χρήσεως δουλευμένα	-	6.215.363	6.215.363	-	6.791.729	**6.791.729**
Αποδοχές προσωπικού πληρωτέες	-	2.005.102	2.005.102	-	1.965.599	**1.965.599**
Λοιποί φόροι-τέλη		1.335.685	1.335.685		2.037.073	**2.037.073**
Υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς	-	2.121.045	2.121.045	-	2.206.776	**2.206.776**
Έσοδα επόμενων χρήσεων	-	432.544	432.544	-	195.115	**195.115**
Λοιπές υποχρεώσεις	-	1.299.972	1.299.972	-	1.282.839	**1.282.839**
Σύνολο	**70.000**	**13.409.709**	**13.479.709**	**70.000**	**14.479.131**	**14.549.131**

19. Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις

Ποσά σε Ευρώ	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Υποχρεώσεις σε ΝΠΔΔ & Δημόσιες επιχειρήσεις	86.943.728	93.769.310
Προμηθευτές Εσωτερικού	51.082.297	10.894.872
Προμηθευτές Εξωτερικού	198.172	230.994
Εμπορικές υποχρεώσεις προς συνδεμένες	20.608.678	19.449.475
Σύνολο	**158.832.874**	**124.344.651**

Οι Υποχρεώσεις σε ΝΠΔΔ & Δημόσιες επιχειρήσεις στις 31 Δεκεμβρίου 2025 ποσού €86.943.728 (31/12/2024: €93.769.310) περιλαμβάνουν κυρίως υποχρεώσεις προς την Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε. ποσού € 69.970.822 (31.12.2024 € 80.401.027) για τέλη χρήσης δικτύου και φορολογικές επιβαρύνσεις τιμολογίων μίσθωσης της ΓΑΙΑΟΣΕ ποσού € 10.898.189 (31/12/2024: €11.980.986), όπως αναφέρονται στη σημείωση 18 .

Η τιμολόγηση τρέχουσας χρήσης αναφορικά με τα τέλη υποδομής ανέρχεται σε ποσό €39.263.168 *(2024: €31.726.174)* ενώ το ανεξόφλητο τιμολογημένο υπόλοιπο από το 2024 ανέρχεται σε €68.046.164. (άρα συνολική τιμολογημένη υποχρέωση προς Σιδηρόδρομοι Ελλάδος για τέλη δικτύου ανέρχεται σε €107.309.333). Η Hellenic Train έχει εκφράσει σημαντικές αντιρρήσεις σχετικά με τη μέθοδο αξιολόγησης που εφαρμόζει ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε. για τις εν λόγω χρεώσεις και έχει ασκήσει προσφυγές κατά των δηλώσεων δικτύου των ετών 2020-2025 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 2020-2025 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος κατά € 80.921.662 καθαρή αξία (2024: €62.043.052) .

Όσο αναφορά τους προμηθευτές εσωτερικού η μεταβολή των € 40.187.425 οφείλεται κυρίως στην αύξηση του πιστωτικού υπολοίπου ως προς την Alstom (€ 35.699.675 το 2025 έναντι χρεωστικού υπολοίπου ύψους € 3.617.301 το 2024) στην οποία η εταιρία αναμένεται να προβεί σε προκαταβολή για την προμήθεια των νέων 23 EMUs Coradia Stream.

Οι εμπορικές υποχρεώσεις προς εταιρείες του Ομίλου την 31η Δεκεμβρίου 2025 ανέρχονται σε €20.608.678 (31/12/2024: € 19.449.475). Οι υποχρεώσεις έναντι της FS International S.p.A αναλύονται σε : 1) Ποσό ύψους €10.500.000 για την αγορά των ETR 470. 2) Ποσό ύψους €2.595.008 για την αγορά ανταλλακτικών. 3) Ποσό ύψους €330.582 που αφορά κόστος μισθοδοσίας αποσπασμένου προσωπικού. 4) Ποσό ύψους € 64.871 που σχετίζονται με υπηρεσίες συντήρησης ανταλλακτικών και 5) Ποσό ύψους € 759.656 που αφορούν κόστος διαχειριστικών υπηρεσιών. Οι υποχρεώσεις έναντι της Trenitalia αναλύονται σε : 1) Ποσό

ύψους €3.700.429 που αφορούν δαπάνες μετακύλισης κόστους μισθοδο.σίας αποσπασμένου προσωπικού 2) Ποσό ύψους € 285.010 που αφορούν συμβουλευτικές υπηρεσίες συντήρησης και 3) Ποσό ύψους για Λοιπές δαπάνες € 48.613. Τέλος οι υποχρεώσεις έναντι της FS Technology S.p.A ύψους € 2.324.301 αφορούν κεφαλαιουχικές δαπάνες καθώς και δαπάνες που σχετίζονται με την αναβάθμιση και συντήρηση της εμπορικής πλατφόρμας.

20. Αμοιβές και έξοδα προσωπικού

Οι Αμοιβές και έξοδα προσωπικού περιλαμβάνουν:

Ποσά σε Ευρώ	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα	38.854.126	37.094.783
Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης	7.993.249	8.107.100
Λοιπές παροχές σε εργαζομένους	1.900.210	2.068.661
Αποζημιώσεις απολύσεως ή εξόδου εμμίσθου προσωπικού	776.306	1.009.070
Σύνολο	**49.523.892**	**48.279.614**

Αναφορικά με τη γραμμή Μισθοί ημερομίσθια & επιδόματα παρατηρείτε αύξηση κατά € 1.759.343 (€ 38.854.126 στις 31/12/2025 έναντι € 37.094.783 στις 31/12/2024) η οποία οφείλεται στην εφαρμογή των μέτρων της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας η οποία προβλέπει αυξήσεις στις συνολικές αποδοχές των εργαζομένων της εταιρείας.

	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Προσωπικό		
Διευθυντές	12	9
Λοιπό προσωπικό	1.223	1.202
Σύνολο	**1.235**	**1.211**

21. Κύκλος εργασιών και έσοδα ΥΔΥ

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

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	42.983.890	41.454.204
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	9.913.549	9.035.364
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	118.039	160.136
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών συντήρησης	927.552	1.070.614
Έσοδα από Υ.Δ.Υ. (Σύμβαση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας προς το Ελληνικό Δημόσιο)	165.717.383	47.798.802
Σύνολο	**219.660.414**	**99.519.121**

Εντός του 2025, ήτοι την 22.12.2025 υπογράφηκε μεταξύ της Εταιρείας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η 1η τροποποίηση της Σύμβασης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (σύμβαση ΥΔΥ). Η τροποποίηση της σύμβασης ΥΔΥ επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή την 19.1.2026 με τον Ν. 5268/ΦΕΚ Α' 6/19.01.2026. Με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ και σύμφωνα με την τροποποιημένη παράγραφο 10.6, αναφέρεται ότι σε περίπτωση που κατά την εκκαθάριση έως και δυο (2) συναπτών οικονομικών χρήσεων, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού της Αποζημίωσης) είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού του minimum κέρδους του Παρόχου), για λόγους ανωτέρας βίας ή/και απρόβλεπτων περιστάσεων ή/και εξαιτίας αποφάσεων του Δημοσίου ή του Διαχειριστή Υποδομής οι οποίες διαταράσσουν ουσιωδώς την υλοποίηση του Παραρτήματος Α, η διαφορά θα καλυφθεί από τον ίδιο τον Πάροχο, αποκλειστικά με ιδίους πόρους, ο οποίος θα την καλύψει στην συνέχεια από το ποσό που αναλογεί υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου από την επόμενη οικονομική χρήση'. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 10.7 όπως ισχύει με την υφιστάμενη τροποποίηση, σε περίπτωση κατά την αμέσως επόμενη οικονομική χρήση τα καθαρά έσοδα συνεχίζουν να είναι αρνητικά για λόγους παρόμοιους με το άρθρο 10.6, τότε το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνοντας υπόψιν τις προβλέψεις ελάχιστης κερδοφορίας της σύμβασης, καλείται να καλύψει τον Πάροχο για την συσσωρευμένη ζημία που υπέστη. Συγκεκριμένα, με βάση το άρθρο 10.3 της σύμβασης ΥΔΥ όπως διαμορφώθηκε με βάση την από 22.12.2025 τροποποίηση, προκύπτει ποσό ελάχιστης κερδοφορίας 2.000.000 ευρώ ετησίως του επιβατικού κλάδου του Παρόχου. Άρα με βάση την παραπομπή στο άρθρο 10.3, η ζημία που υπέστη ο Πάροχος για τρίτη συνεχόμενη οικονομική χρήση ενεργοποιεί τις ρήτρες του άρθρου 10.7 όπου το Ελληνικό Δημόσιο καλείται να καλύψει την συσσωρευμένη ζημιά που προέκυψε κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Παρόχου. Τέλος, όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο εάν κατά την ολοκλήρωση της σύμβασης προκύψει ότι τα λειτουργικά έξοδα του Παρόχου είναι μεγαλύτερα από τα έσοδα (λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό τις ελάχιστης κερδοφορίας) τότε το Ελληνικό Δημόσιο θα καλύψει την σχετική ζημία κατά το ποσοστό που του αναλογεί εντός του επόμενου έτους.

Συνεπώς, με βάση την νέα τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, δύναται το δικαίωμα, ο Πάροχος, ήτοι η Εταιρεία, να μπορεί να ανακτήσει τις ζημιές που προέκυψαν με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης, για τρεις (3) συνεχιζόμενες χρήσεις και άνω από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο όπως αναφέρεται η ανάκτηση περιορίζεται στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, ήτοι αφού ληφθούν υπόψιν πρόστιμα/ποινές καθώς επίσης και το ποσό της ελάχιστης κερδοφορίας που αφορά τον επιβατικό κλάδο της Εταιρείας. Πρόστιμα και ποινές σύμφωνα με το άρθρο 10 τις επικυρωμένης τροποποίησης της σύμβαση ΥΔΥ

(άρθρο 15 της από 2022 σύμβασης ΥΔΥ), απομειώνουν εις βάρος του Παρόχου το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης. Όσον αφορά τις δαπάνες που σχηματίζουν το οικονομικό αποτέλεσμα της σύμβασης, περιγράφονται αναλυτικά σε σχετικό άρθρο της σύμβασης και σχηματίζουν τον λογιστικό διαχωρισμό που προκύπτει στις ετήσιες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις (βλ. σημείωση 38).

Όσον αφορά λοιπόν τα γεγονότα που επηρέασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη από 2022 – 2024 και συνδράμουν στον σχηματισμό σωρευμένων ζημιών για τον Πάροχο, αυτά αφορούν τις πληθωριστικές πιέσεις από την ενεργειακή κρίση του 2022, τις μειώσεις κυκλοφορίας με βάση αποφάσεων από τον ρυθμιστή υποδομής μετά και το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και τέλος, τις επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο από την κακοκαιρία Daniel το 2023 που επιδείνωσαν την χωρητικότητα των σιδηροδρομικών υποδομών. Οι επιπτώσεις δε της κακοκαιρίας Daniel, συνεχίζουν να εμφανίζουν αντίκτυπο εντός της χρήσης 2025 με αποκορύφωμα, τον Σεπτέμβριο του 2025 όπου εξαγγέλθηκε τροποποίηση της υφιστάμενης έως τότε δρομολογιακής πολιτικής για εργασίες ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, από την 15.9.2025 επήλθαν μειώσεις δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη όπου από τέσσερα ζεύγη δρομολογίων στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη μειώθηκαν σε δύο ζεύγη λόγω απόφασης του διαχειριστή υποδομής κατόπιν προϋπόθεσης για να υλοποιηθούν οι εργασίες ανάταξης στο δίκτυο.

Δεδομένου όλων των ανωτέρω, για την χρήση 2025, η Διοίκηση εκτιμά, λαμβάνοντας υπόψιν και τις υπογεγραμμένες από το αρμόδιο Υπουργείο εκκαθαρίσεις της σύμβασης ΥΔΥ για τα έτη 2022 - 2024, ότι τα λειτουργικά έσοδα της χρήσης 2025 προσαυξάνονται κατά το ποσό που αφορά τα τρία συνεχιζόμενα αρνητικά αποτελέσματα της σύμβασης, πλέον το (αρνητικό) αποτέλεσμα της χρήσης 2025.

Επομένως εντός της χρήσης 2025 αναγνωρίστηκε έσοδο σύμφωνα με το ΔΠΧΑ 15, για, υπηρεσίες ΥΔΥ βάση άρθρου 10.2 ποσό € 47.653.106, δεδουλευμένο έσοδο ποσό € 90.066.532 αναφορικά με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2023 – 2024 και βάση της τροποποιημένης σύμβασης ΥΔΥ όπως αναλύεται άνωθεν, καθώς επίσης και ποσό € 27.997.746 που αφορά το αρνητικό αποτέλεσμα ΥΔΥ για το έτος 2025.

Τέλος αναφέρεται ότι στο σύνολο εσόδων από μεταφορά επιβατών ποσού € 42.983.890, εντός της χρήσης 2025 περιλαμβάνεται και ποσό € 3.340.000 το οποίο αντιστοιχεί σε αποζημίωση για την παροχή μετακίνησης με πλήρη ή μερική απαλλαγή από την καταβολή κομίστρου των Φοιτητών ΑΕΙ και ΙΕΚ. Η συνολική αποζημίωση ποσού € 14.544.811 για τα έτη 2022-2025 καταβλήθηκε στις 16.12.2025 δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 55 του ν. 5220/2025 (Α 131) κατ' εφαρμογή της υπ. αριθμ. 204210/9-12-2025 κ.υ.α. (ΦΕΚ Β/11-12-2025/6689), ενώ το ποσό €11.204.811 που αφορά τις χρήσεις 2022-2024 αφαιρέθηκε από τον υπολογισμό του δεδουλευμένου εσόδου αναφορικά με τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των χρήσεων 2022 – 2024. Συνεπώς τεκμαίρεται, ότι σε αντιπαραβολή με το έτος 2024 το έσοδο από μεταφορά επιβατών, μη λαμβάνοντας υπόψιν το ποσό € 3.340.000 ανέρχεται σημαντικά μειωμένο, κυρίως λόγω της απόφασης του διαχειριστή υποδομής, όπως εκδόθηκε την 10.9.2025, για επιπλέον συρρίκνωση των δρομολογίων κατόπιν έργων αποκατάστασης δικτύου. Με βάση την από 15.9.2025 οδηγία από τον διαχειριστή της υποδομής, τα αξονικά ζεύγη δρομολογίων Αθήνα – Θεσσαλονίκη μειώθηκαν σε δύο (2) σε ημερήσια βάση με αποτέλεσμα την μείωση του κύκλου εργασιών της Εταιρείας από πωλήσεις εισιτηρίων.

22. Λοιπά έσοδα

Τα Λοιπά Έσοδα περιλαμβάνουν:

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Έσοδα παρεπόμενων ασχολιών	362.048	769.729
Λοιπά έκτακτα και ανόργανα έσοδα	6.695.824	2.936.815
Σύνολο	**7.057.872**	**3.706.544**

Στα έσοδα παρεπόμενων ασχολιών περιλαμβάνονται διάφορα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις κύριες εμπορικές δραστηριότητες της Εταιρείας, όπως την παραχώρηση εκμετάλλευσης των κυλικείων 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 ασφαλιστική αποζημίωση για σιδηροδρομικό ατύχημα λόγω κακοκαιρίας και ασφαλιστική αποζημίωση από σιδηροδρομικά ατυχήματα συνολικού ποσού €4.495.260.

23. Πρώτες ύλες, αναλώσιμα, προμήθειες και εμπορεύματα

Το εν λόγω κονδύλι αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Πρώτες ύλες & Αναλώσιμα Υλικά	1.765.840	1.217.922
Ηλεκτρική Ενέργεια Έλξης	11.194.878	12.449.525
Αναλώσεις Καυσίμων	7.365.333	5.905.032
Σύνολο	**20.326.051**	**19.572.478**

Αναφορικά με την ηλεκτρική ενέργεια έλξης παρατηρείται μεταβολή του κόστους κατά €1.254.647 λόγω μείωσης του φορτίου κατά το έτος 2025 καθώς και λόγω των εργασιών ανάταξης με απόφαση του ρυθμιστή υποδομής που πραγματοποιούνται στο δίκτυο, ο αριθμός των ηλεκτροκίνητων τρενοχιλιομέτρων έχει μειωθεί κατά 7% (μεταβολή από 6.292.325 χιλιόμετρα το 2024 σε 5.873.959 το 2025). Συνεπώς μεταβολή οφείλεται κυρίως στην μείωση των τρενοχιλιομέτρων. Αναφορικά με τα καύσιμα η αύξηση του κόστους κατά 25% (7.365.333 το 2025 και 5.905.032 το 2024) οφείλεται στην αύξηση των τρενοχιλιομέτρων με πετρελαιομηχανές κατά 32% (1.837.745 χιλιόμετρα το 2025 έναντι 1.388.008 το 2024) και στην ταυτόχρονη μείωση της μέσης τιμής του πετρελαίου κατά 6% .

24. Τέλη χρήσης, συντήρηση και λοιπά έξοδα τρίτων

Το κονδύλι αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Συντήρηση τροχαίου υλικού	8.094.931	9.537.981
Τέλη χρήσης δικτύου	13.367.993	12.247.223
Καθαρισμοί τροχαίου υλικού	3.202.571	3.546.731
Ασφάλιστρα	2.763.097	1.528.336
Προμήθειες πρακτόρων	2.987.633	3.550.871
Λοιπές αμοιβές τρίτων	8.754.519	8.854.588
Λοιπά έξοδα	3.190.714	3.694.617
Σύνολο	**42.361.458**	**42.960.347**

Για το 2025 δεδομένου ότι δεν υπάρχει αύξηση στα πραγματοποιθέντα σιδηροδρομικά χιλιόμετρα, ομοίως και για τον κύκλο εργασιών σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, η αύξηση των τελών υποδομής κατά € 1.120.771 οφείλεται στο γεγονός ότι εντός του 2024 πραγματοποιήθηκε απελευθερώθηκε πρόβλεψη δεδουλευμένης δαπάνης τελών υποδομής ποσού €1.226.583 μειώνοντας παράλληλα και τις σχετικές υποχρεώσεις του κονδυλίου Προμηθευτές και συναφείς Υποχρεώσεις λόγω εκδίκασης υπόθεσης αναφορικά με χρεώσεις Τελών Υποδομής προς όφελος της Hellenic Train. Συνεπώς οι δαπάνες για τέλη υποδομής για το 2025 και 2024, ανέρχονται σε €13.367.993 και €13.473.805 αντίστοιχα, ωστόσο το 2024 μειώθηκε το κονδύλι λόγω της ανωτέρω απόφασης κατά €1.226.583 που αφορούσε πρόβλεψη δεδουλευμένου εξόδου προηγούμενων ετών. Όπωςπως περιγράφεται αναλυτικά και στη σημείωση 20 οι Δηλώσεις Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής για τα έτη 2020 έως 2025 αμφισβητούνται από την Εταιρεία, η Εταιρεία βασιζόμενη σε νομικές και τεχνικές γνωματεύσεις, έχει επιμετρήσει τα έξοδα πρόσβασης και χρήσης δικτύου 2020-2025 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος να διεκδικήσει περαιτέρω ποσά, έχει υπολογιστεί μια επιπρόσθετη προσαρμογή του προαναφερθέντος κόστους για τα έτη 2020-2025 ύψους € 6.169.424, για επιπτώσεις από τον πληθωρισμό.

Η μείωση του κόστους συντήρησης τροχαίου υλικού αντιστοιχεί στην προσωρινή αναστολή της λειτουργείας των ETR470 από το Σεπτέμβριο του 2025, δυνάμει της διακοπής της ηλεκτροκίνησης σε τμήματα της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Η σημαντική αύξηση στη δαπάνη για ασφάλιστρα συνδέεται με τις ασφαλιστικές αποζημιώσεις που έλαβε η Εταιρεία κατά τη διάρκεια του 2024.

25. Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων

Το Κόστος μισθωμένων περιουσιακών στοιχείων αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Κόστος βραχυπρόθεσμων ενοικίων	3.817.636	4.274.522
Σύνολο	**3.817.636**	**4.274.522**

Η μείωση του κόστους την τρέχουσα χρήση οφείλεται στην συνεχόμενη εξομάλυνση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας εντός του 2025 συγκριτικά με το 2024 που η σιδηροδρομική κυκλοφορίας είχε μειωθεί λόγω των καταστροφών που δημιουργήθηκαν από την κακοκαιρία Daniel. Συγκεκριμένα, παρόλο που η μακροπρόθεσμη υποκατάσταση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών με λεωφορεία στις γραμμές που διακόπηκαν καθ' όλη τη διάρκεια του 2025 δεν σταμάτησε, η Εταιρεία απέφυγε τη χρήση μέσων υποκατάστασης στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη και εντός της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, τα οποία είχαν συμβάλει στο ιστορικό υψηλό κόστος αυτού του είδους το 2023.

26. Λοιπά λειτουργικά έξοδα

Τα Λοιπά λειτουργικά έξοδα αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Αμοιβές και έξοδα Μηχανογραφικής υποστήριξης	47.540	364.247
Δαπάνες εξωδικαστικών συμβιβασμών	476.462	921.085
Πρόστιμα	143.360	226.410
Αποζημιώσεις	154.169	2.262.000
Λοιπές δαπάνες κίνησης μεταφ. Μέσων	668.549	265.032
Μετακίνηση προσωπικού	147.336	169.931
Συνδρομές, συμμετοχή σε οργανισμούς κλπ.	653.632	523.255
Τόκοι υπερημερίας και έκτακτα έξοδα	204.737	129.343
Ύδρευση, φωτισμός, θέρμανση κλπ.	179.813	185.212
Υλικά αμέσης ανάλωσης	45.299	42.138
Υλικά γραφείου, εκτυπώσεις κλπ.	85.121	368.946
Υποδοχή και φιλοξενία	24.527	24.658
Φόροι-τέλη	1.951.558	2.524.435
Λοιπά	1.749.872	1.812.800
Σύνολο	**6.531.975**	**9.819.493**

Αναφορικά με τις αποζημιώσεις (€ 154.169 το 2025 έναντι € 2.262.000 το 2024) η δραστική μεταβολή οφείλεται στο γεγονός ότι το 2024 αποζημιώθηκε ο εκμισθωτής του τροχαίου υλικού για φθορά στο τροχαίο υλικό που προκλήθηκε από την κακοκαιρία ΕΛΠΙΣ με ποσό €2.262.000. Αύξηση παρατηρείται στις λοιπές δαπάνες κίνησης μεταφορικών μέσω (€ 668.549 το 2025 έναντι € 265.032 το 2024) η οποία πηγάζει από το γεγονός ότι από τη χρήση του 2025 στο συγκεκριμένο κονδύλι περιλαμβάνονται τα έξοδα καυσίμων που πραγματοποιούν οι οδηγοί λεωφορείων για την τροφοδοσία των οχημάτων (το ποσό για τη χρήση του 2025 ανέρχεται στα (€437.451). Όσον αφορά τους Φόροι-Τέλη, στο εν λόγω ποσό € 1.951.558, περιλαμβάνονται δαπάνες χαρτοσήμου αποζημίωσης € 474.467 (2024: € 284.514), παρακρατούμενοι φόροι τόκων δανείου € 59.528 (2024: € 886.057), καθώς επίσης και χαρτόσημα μισθωμάτων και τέλη λογαριασμών κοινής ωφέλειας € 752.305 (2024: € 851.649).

27. Ζημιά από προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες και λοιπές προβλέψεις

Ποσά σε Ευρώ	Σημ.	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις	16	289.965	325.810
Αντιστροφή προβλέψεων για δικαστικές υποθέσεις	16	(456.198)	(1.768.683)
Τόκοι για δικαστικές αποφάσεις	16	87.683	50.540
Υποσύνολο ζημίας/(κέρδους) από προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις	**16**	**(78.549)**	**(1.392.333)**
Προβλέψεις Απαξίωσης Αποθεμάτων		86.310	77.036
Προβλέψεις απαξίωσης Ανταλλακτικών	5	601.655	647.210
Υποσύνολο ζημίας από προβλέψεις απαξίωσης αποθεμάτων και ανταλλακτικών		**687.966**	**724.246**
Σύνολο ζημιάς / (κέρδους) για προβλέψεις για δικαστικές υποθέσεις και προβλέψεις απαξίωσης αποθεμάτων & ανταλλακτικών		**609.416**	**(668.087)**
Προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες	12,8	3.295.454	6.911.402
		-	
Διαγραφές λοιπών απαιτήσεων		4.000.000	
Σύνολο ζημιάς από προβλέψεις για (α) επισφαλείς πελάτες, (β) απαξίωση αποθεμάτων και ανταλλακτικών, (δ) προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις και (ε) προβλέψεις για λοιπούς κινδύνους		**7.904.869**	**6.429.435**

28. Αποσβέσεις

Οι αποσβέσεις αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε Ευρώ	Σημ.	1.1.2025 έως 31.12.2025	1.1.2024 έως 31.12.2024
Αποσβέσεις άυλων παγίων	8	504.977	363.558
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	6	7.580.956	6.598.417
Αποσβέσεις δικαιωμάτων μίσθωσης ενσώματων παγίων	7	15.645.101	15.369.516
Σύνολο		**23.731.074**	**22.331.490**

29. Χρηματοοικονομικά έσοδα

Τα χρηματοοικονομικά έσοδα περιλαμβάνουν:

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Τόκοι καταθέσεων	3.038	2.505
Σύνολο	**3.038**	**2.505**

30. Χρηματοοικονομικά έξοδα

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα περιλαμβάνουν:

Ποσά σε Ευρώ	**Σημ.**	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.24**
Τόκοι δανείων από συνδεδεμένα μέρη	14	5.589.326	7.080.147
Χαρτόσημο δανείων από συνδεδεμένα μέρη		150.000	1.512.000
Τόκοι μισθώσεων	17	2.979.690	3.549.420
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα		349.537	283.833
Σύνολο		**9.068.553**	**12.425.400**

Αναφορικά με τα λοιπά χρηματοκοοικονομικά έξοδα, ποσό €108.226 (2024: €169.511) αφορά έξοδα προμήθειας από συναλλαγές μέσω συστημάτων πληρωμών και σχετίζεται με προμήθεια τράπεζας από ηλεκτρονικό κανάλι πώλησης εισιτηρίων. Επίσης ποσό €225.491 αφορά έξοδα εμβασμάτων (2024: €91.967). Επίσης στο εν λόγω κονδύλι εντάσσονται έξοδα έκδοσης εγγυητικών €15.819 (2024: €22.354).

Τα χαρτόσημα δανείων από συνδεδεμένα μέρη έχουν μειωθεί δραστικά κατά € 1.362.000 (€ 150.000 το 2025 έναντι € 1.512.000 για το 2024) στο γεγονός ότι για τη χρήση του 2025 η εταιρεία έχει λάβει ενδοομιλικά δάνεια ύψους € 10.000.000 σε αντίθεση με τη χρήση του 2024 όπου είχε λάβει δάνεια ύψους € 45.000.000.

Οι τόκοι δανείων από συνδεδεμένα μέρη έχουν μειωθεί σημαντικά λόγω της σταδιακής πτώσης που παρουσιάζει το Euribor το οποίο χρησιμοποιείται στον υπολογισμό των τόκων (μέσο όρος για τη χρήση του 2025 2,25% έναντι μέσου όρου για τη χρήση του 2024 3,77%) καθώς και της αποπληρωμής κεφαλαίου ύψους €4.900.000 . Αναφορικά με την μεταβολή του κόστους δανεισμού οι τόκοι βραχυπρόθεσμου δανεισμού που κατά την 31/12/2025 ανέρχονται σε € 4.454.168 (2024: € 5.538.204). Το εναπομείναν ποσό των τόκων € 1.135.157 (2024: € 1.541.943) αφορά τα δύο μακροπρόθεσμα δάνεια που έχει λάβει η Εταιρεία. (βλ. και σημείωση 15)

31. Φορολογία Εισοδήματος

Η ανάλυση του φόρου εισοδήματος απεικονίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Τρέχων Φόρος Εισοδήματος	-	-
Αναβαλλόμενος Φόρος Εισοδήματος	-	-
Σύνολο	**-**	**-**

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 2025 και 2024
- Δεν προκύπτει επίπτωση από αναβαλλόμενο φόρο για το 2024 δεδομένου του ύψους του φορολογικών ζημιών και για σκοπούς συντηρητικότητας.

Ο φορολογικός συντελεστής για τις ανώνυμες εταιρείες στην Ελλάδα για την περίοδο που έληξε 31 Δεκεμβρίου 2025, είναι 22%. Αυτό εφαρμόσθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.4799/2021 με ισχύ από το φορολογικό έτος 2021 και εφεξής.

Έκθεση φορολογικής συμμόρφωσης

Από τη χρήση που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2011 και έπειτα, σύμφωνα με το άρθρο 78 του Ν.5104/2024, όπως ισχύει (και όπως ορίζει το άρθρο 65Α του Ν.4987/2022, το άρθρο 65Α του Ν.4174/2013 και το άρθρο 82 του Ν.2238/1994) οι Ελληνικές Ανώνυμες Εταιρίες, οι Εταιρίες περιορισμένης ευθύνης καθώς και οι ιδιωτικές κεφαλαιουχικές εταιρίες των οποίων οι ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις ελέγχονται υποχρεωτικά, υποχρεούνται έως και τις χρήσεις με έναρξη 1 Ιανουαρίου 2016 να λαμβάνουν "Ετήσιο Φορολογικό Πιστοποιητικό" το οποίο εκδίδεται μετά τη διενέργεια σχετικού φορολογικού ελέγχου, από το νόμιμο ελεγκτή ή ελεγκτικό γραφείο που ελέγχει και τις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις. Για τις χρήσεις που ξεκινούν από την 1 Ιανουαρίου 2016 και έπειτα, το "Ετήσιο Φορολογικό Πιστοποιητικό" είναι προαιρετικό.

Η Εταιρεία για τις χρήσεις 2020 έως 2024έχει υποβληθεί σε φορολογικό έλεγχο από τους τακτικούς Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές όπως ορίζει το άρθρο 65 α Ν. 4174/ 2013. Η Εταιρεία έχει λάβει Πιστοποιητικά Φορολογικής Συμμόρφωσης: για τις χρήσεις 2020 έως 2024 χωρίς επιφύλαξη.

Το δικαίωμα των φορολογικών αρχών για έλεγχο της εταιρικής χρήσης μέχρι το 2019 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 το έτος που έληξε την 31/12/2025 ο φορολογικός έλεγχος, στο πλαίσιο του φορολογικού πιστοποιητικού, βρίσκεται σε εξέλιξη και το σχετικό φορολογικό πιστοποιητικό προβλέπεται να χορηγηθεί μετά τη δημοσίευση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων της χρήσεως 2025 και τα οριστικά αποτελέσματα δεν αναμένεται να έχουν σημαντική απόκλιση από τα ποσά των εκτιμηθέντων φόρων που απεικονίζονται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

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.

	31.12.2025	**31.12.2024**
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	28.040.334	4.066.761
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	(28.040.334)	(4.066.761)
Αναβαλλόμενη φορολογία (καθαρή)	**-**	**-**

Η συνολική μεταβολή στον αναβαλλόμενο φόρο εισοδήματος είναι η παρακάτω:

	31.12.2025	**31.12.2024**
Υπόλοιπο έναρξης χρήσης	**28.040.334**	**4.066.761**
Χρέωση/(πίστωση) στα αποτελέσματα	(28.040.334)	(4.066.761)
Χρέωση/(πίστωση) στα λοιπά συνολικά εισοδήματα	-	-
Υπόλοιπο τέλους χρήσης	**-**	**-**

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

Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις:	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Ανακτήσιμες εντός 12 μηνών	-	-
Ανακτήσιμες μετά από 12 μήνες	28.040.334	4.066.761
Σύνολο	**28.040.334**	**4.066.761**

Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις:	**31.12.2024**	**31.12.2024**
Ανακτήσιμες εντός 12 μηνών	-	-
Ανακτήσιμες μετά από 12 μήνες	(28.040.334)	(4.066.761)
Σύνολο	**(28.040.334)**	**(4.066.761)**

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:

	Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	**Προβλέψεις για επίδικες υποθέσεις**	**Προβλέψεις απομείωσης παγίων**	**Μισθώσεις περιουσιακών στοιχείων**	**Απομείωση απαιτήσεων**	**Φορολογικές ζημιές**	**Σύνολο**
1 Ιανουαρίου 2024	**779.426**	**406.992**	**800.806**	**1.025.747**	**691.993**	**102.119**	**3.807.084**
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(158.701)	199.893	159.334	161.269	-	(102.119)	259.676
(Χρέωση)/πίστωση στα λοιπά συνολικά εισοδήματα	-	-	-	-	-	-	-
31 Δεκεμβρίου 2024	**620.726**	**606.886**	**960.140**	**1.187.016**	**691.993**	**-**	**4.066.761**
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(81.445)	-	151.353	-790.906	784.703	23.909.868	23.973.573
(Χρέωση)/πίστωση στα λοιπά συνολικά εισοδήματα	-	-	-	-	-	-	-
31 Δεκεμβρίου 2025	**539.281**	**606.886**	**1.111.492**	**396.100**	**1.476.696**	**23.909.868**	**28.040.333**

Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις

	Δεδουλευμένα έσοδα	**Διαφορετικές φορολογικές αποσβέσεις**	**Λοιπά**	**Σύνολο**
1 Ιανουαρίου 2024	**(3.385.084)**	**(422.000)**	**-**	**(3.807.084)**
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(98.641)	(132.448)	(28.587)	(259.677)
31 Δεκεμβρίου 2024	**(3.483.725)**	**(554.449)**	**(28.587)**	**(4.066.761)**
(Χρέωση)/πίστωση στην κατάσταση αποτελεσμάτων	(23.509.083)	(464.490)	-	(23.973.573)
31 Δεκεμβρίου 2025	**(26.992.808)**	**(1.018.939)**	**(28.587)**	**(28.040.334)**

32. Ενδεχόμενες απαιτήσεις και υποχρεώσεις

Νομικές Υποθέσεις κατά της Εταιρείας

Η Εταιρεία εμπλέκεται σε διάφορες εκκρεμείς δικαστικές υποθέσεις από τις οποίες προκύπτουν διεκδικήσεις κατά της Εταιρείας ύψους μέχρι Ευρώ € 208.494.424 (31/12/2024: € 110.619.139).

Για τις ανωτέρω επίδικες υποθέσεις, η Διοίκηση διενέργησε πρόβλεψη ποσού €4.210.891 (31/12/2024: € 4.289.411) λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις των νομικών της συμβούλων αναφορικά με αυτές.

Πέραν των υποθέσεων για τις οποίες σχηματίστηκε η ανωτέρω πρόβλεψη (Σημείωση 17), 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 Υποχρεώσεις

Τέλη Χρήσης Δικτύου

Η διοίκηση του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. ανάρτησε τη Δήλωση Δικτύου 2020 τροποποιώντας τα τέλη πρόσβασης και χρήσης υποδομής, για την κυκλοφορία στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο το 2020. Στη συνέχεια, ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 ΡΑΣ για ενέργειες του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος αντίθετες προς τις σχετικές νομοθετικές διατάξεις με τα ακόλουθα αιτήματα: (α) ακύρωση Δηλώσεων Δικτύου του 2020 και 2021, (β) παροχή προθεσμίας ενός μηνός στον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος έναντι της Εταιρείας επιπλέον του κόστους που χρεώθηκε για το 2020 που προβλέπεται στη Δήλωση Δικτύου 2020 και προσωρινή εφαρμογή της μεθοδολογίας υπολογισμού του κόστους που περιέχεται στη Δήλωση Δικτύου 2019.

Σε συνέχεια της απόφασης της ΡΑΣ με αριθμό 56/2022, που έκανε δεκτή την προσφυγή της Hellenic Train οι Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ δημοσίευσε τις προτεινόμενες δηλώσεις δικτύου για τα έτη 2020 -2021 (εφαρμόζοντας πλέον την μεθοδολογία της δήλωσης δικτύου 2022 η οποία είχε εν τω μεταξύ δημοσιευθεί και έχει ήδη προσβληθεί και από την Εταιρεία), χωρίς ουσιαστική διαφοροποίηση των χρεώσεων.. Σε κάθε περίπτωση, η Εταιρεία και οι λοιπές ενεργές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα έχουν επανειλημμένα δηλώσει ότι η μόνη ενδεχομένως αποδεκτή μεθοδολογία υπολογισμού των τελών πρόσβασης στην υποδομή είναι αυτή που ορίζεται στη Δήλωση Δικτύου για το έτος 2019. Ανεξάρτητα από τη θέση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ δημοσίευσε τις Δηλώσεις Δικτύου που περιέχουν ταυτόσημους όρους με τη Δήλωση Δικτύου του

2022 για τα έτη 2023, 2024, 2025 και στη συνέχεια 2026. Ολες οι Δηλώσεις Δικτύου, δηλαδή οι νέες των ετών 2020 και 2021 καθώς και οι δηλώσεις των ετών 2022, 2023, 2024, 2025 και 2026 αποτέλεσαν επίσης αντικείμενο προσφυγής της Εταιρείας ενώπιον της ΡΑΣ. Η υπόθεση αυτή είναι ακόμη σε εκκρεμότητα, εν αναμονή των σχετικών αποφάσεων της ΡΑΣ επί των προσφυγών της Hellenic Train για τα έτη 2020 έως 2026.

Παράλληλα, ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος έχει ασκήσει 3 αγωγές κατά της εταιρείας για τέλη πρόσβασης- χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα έτη 2020, 2021 και 2022, υπολογιζόμενα με βάση την επικαιροποιημένη δήλωση δικτύου για το έτος 2020, η οποία τροποποιήθηκε κατόπιν έκδοσης της 56/2022 απόφασης της ΡΑΣ. Προς το παρόν, έχουν εκδοθεί δυο πρωτόδικες αποφάσεις, οι οποίες απορρίπτουν τη σχετική αγωγή. Κατά της μιας απόφασης ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος έχει ήδη ασκήσει έφεση. 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 εμπειρογνωμόνων 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 όπως αναγράφεται και στη σημείωση 19 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων ποσό € 16.018.026 έχει θεωρηθεί ως ενδεχόμενη υποχρέωση για το 2022, το ποσό των € 7.767.496 ως ενδεχόμενη υποχρέωση για το έτος 2023 και το ποσό των €12.913.072 για το έτος 2024 και € 18.916.063 για το 2025 αντίστοιχα. Αντιστοίχως λόγω της διαφοράς της τιμολόγησης μεταξύ της Δήλωσης Δικτύου του 2019 και των ετών 2020 και 2021 προκύπτει επίσης ενδεχόμενη υποχρέωση ποσού € 25.367.925 καθότι ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος προέβη σε τιμολογήσεις με βάση υπολογισμού μη εγκεκριμένες από την ΡΑΣ δηλώσεις δικτύου.

Επισημαίνεται περαιτέρω ότι η ΡΑΣ με την ανωτέρω απόφαση της εξουσιοδότησε τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και την Hellenic Train Α.Ε. να υπογράψουν Σύμβαση Πρόσβασης στο Δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021 και να διευθετήσουν αναλόγως, με συμψηφισμούς όπου ισχύει, κάθε εκκρεμή οικονομική διαφορά που προέκυψε από τα προηγούμενα έτη. Η μη υπογραφή εκ μέρους του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και της εταιρείας αποτέλεσε λόγο επιβολής προστίμου 20.000 ευρώ σε εκάστη εκ των δύο εταιρειών, με την απόφαση 91/2024 της ΡΑΣ, η οποία επίσης κάλεσε τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και την εταιρεία να υπογράψουν τη Σύμβαση Πρόσβασης στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021, καθώς και την αντίστοιχη Σύμβαση για το έτος 2025, με την πρόβλεψη μηχανισμών συμψηφισμού και αντιλογισμού για την τακτοποίηση των μεταξύ τους οφειλών. Σε συνέχεια των ως άνω, η εταιρεία πράγματι υπέγραψε, με ειδική ρητή επιφύλαξη ως προς τον τρόπο υπολογισμού των τελών χρήσης, τη σύμβαση πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021 καθώς επίσης και για τα έτη 2024 και 2025.

Τέλος, η ΡΑΣ δημοσίευσε, στις αρχές του 2026, την Απόφαση 42/2025, στο πλαίσιο της παροχής γνωμοδότησής της η οποία απαιτείται, σύμφωνα με τον νόμο 4408/2021, πριν από την έκδοση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης, σχετικά με την πρόταση του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος για το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια υπολογισμού των τελών πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή. Στην εν λόγω απόφαση, η Αρχή επισημαίνει ότι το ισχύον σύστημα υπολογισμού αποκλίνει από τις βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές και απαιτεί διόρθωση προς χαμηλότερα, πιο αποδοτικά και προβλέψιμα τέλη και ότι η συνεχής αύξηση των τελών πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή από το 2020 έως το 2024, σε συνδυασμό με τη σημαντική μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης και την αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης, μπορεί να ερμηνευθεί ως ένδειξη αναποτελεσματικής διαχείρισης από τον ΟΣΕ.

Δυστύχημα Τεμπών 28.02.2023

Τη νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου 2023 στα Τέμπη, μία 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.

Ασκήθηκε ποινική δίωξη σε βάρος δύο στελεχών / διευθυντών της εταιρείας 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).

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 τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 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 €2.866.900.

Η ποινική δίκη ξεκίνησε 23.3.2026. Αναφορικά με τις αστικές αξιώσεις έχει δημοσιευτεί μόνο μία απόφαση αστικής δίκης σε δεύτερο βαθμό, αναγνωρίζοντας ευθύνη της εταιρείας και του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, χωρίς να επιμερίζεται το ποσοστό συνυπαιτιότητας. Η εταιρεία έχει ασκήσει αίτηση αναίρεσης κατά της εφετειακής απόφασης. Επιπλέον, έχει εκδοθεί μια ακόμα απόφαση σε πρώτο βαθμό η οποία προσδιορίζει το ποσοστό συνυπαιτιότητας σε 70% για τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και 30% για τη ΗΤ και η δεύτερη σε 80% για την ΣΕ ΜΑΕ και 20% για την ΗΤ.

Συνολικά έχουν ασκηθεί μέχρι τώρα 41 αγωγές με εναγόμενους από κοινού τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και την ΗΤ.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτό το αποτέλεσμα καθώς και τις υφιστάμενες διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα αίτια του ατυχήματος, καθώς η ποινική δίκη ξεκίνησε στις 23.3.2026, η εκτίμηση της Διοίκησης σχετικά με την πιθανή οικονομική υποχρέωση που προκύπτει από το ατύχημα παραμένει αμετάβλητη σε σχέση με το 2024, δεδομένου ότι οι υπάρχουσες ασφαλιστικές καλύψεις εξακολουθούν να καλύπτουν πλήρως τον εκτιμώμενο κίνδυνο για την Εταιρεία. Η Διοίκηση συνεπώς 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 2025.

Τέλος, στις 27/2/2025 δημοσιεύτηκε το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και στις 2/2/2026 το Παράρτημα για την Πυραντοχή των καθισμάτων, τα οποία είναι δημοσιευμένα στον ιστότοπο του Οργανισμού όπως αναλύεται περαιτέρω στη σημείωση 38 των χρηματοοικονομικών καταστάσεων.

Μη οριστικοποιημένες απαιτήσεις και υποχρεώσεις

Τιμολογήσεις της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε..

Στις 31.7.2018 ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε. (Αρ. Πρωτ. 6874/15/Τ2-10.9.2018).

Τιμολόγια συνολικού ποσού €986.439,91 (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ) που έχει εκδώσει η Εταιρεία στον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΣΙΔΗΡΌΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΆΔΟΣ Μ.Α.Ε. και αφορούν εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του 2018, τα οποία δεν έγιναν δεκτά από την Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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 Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΣΙΔΗΡΌΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΆΔΟΣ Μ.Α.Ε. κατά τα έτη 2017 και 2019, έχουν τιμολογηθεί με την ίδια πολιτική και έχουν γίνει αποδεκτές από τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος 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. Για την ανωτέρω απαίτηση, ασκήθηκε αγωγή κατά του Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και εκδόθηκε η με αρ. 898/2025 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών (ερήμην) με την οποία έγινε δεκτή η αγωγή για ποσό €976.272,15. Ο Σιδηρόδρομοι Ελλάδος άσκησε έφεση κατά της πρωτόδικης απόφασης.

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 καλούσε την HELLENIC TRAIN Α.Ε. 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.Με την με αρ. 21/2025 απόφασή της, η ΡΑΣ ενέκρινε τη διαβίβαση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της εν λόγω υπόθεσης.

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

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

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

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

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

Στις 19.12.2023 πραγματοποιήθηκε δεύτερος επιτόπιος έλεγχος από την Επιτροπή Ανταγωνισμού στα γραφεία της HELLENIC TRAIN στο πλαίσιο διερεύνησης της ίδιας ως άνω καταγγελίας και ελήφθησαν εκ νέου αντίγραφα ορισμένων ηλεκτρονικών αρχείων που είχαν ληφθεί κα την προηγούμενη φορά.

Στις 22.12.2023 η Επιτροπή Ανταγωνισμού απέστειλε δεύτερο αίτημα παροχής στοιχείων προς την HELLENIC TRAIN. Η HELLENIC TRAIN παρέσχε εμπροθέσμως όλα τα αιτηθέντα στοιχεία με την επιφύλαξη της ήδη υποβληθείσας ένστασης αναρμοδιότητας.

Στις 10.04.2025 πραγματοποιήθηκε τρίτος επιτόπιος έλεγχος από την Επιτροπή Ανταγωνισμού σε εγκαταστάσεις της HELLENIC TRAIN στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη στο πλαίσιο διερεύνησης της ίδιας ως άνω καταγγελίας, καθώς και της με αρ. πρωτ. 7874/25-10-2024 καταγγελίας της ίδιας καταγγέλλουσας, προκειμένου να διαπιστωθεί αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 2 του Ν. 3959/2011 περί «Προστασίας του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», όπως ισχύει, ή/ και του άρθρου 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.), στους κλάδους παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και συντήρησης και επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, αναφορικά με τυχόν αντιανταγωνιστικές πρακτικές στο πλαίσιο καταχρηστικής εκμετάλλευσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης. Η δεύτερη ως άνω καταγγελία αφορά τον φερόμενο αποκλεισμό της καταγγέλλουσας από υπηρεσίες συντήρησης του τροχαίου της υλικού εκ μέρους της HELLENIC TRAIN. Η διαδικασία αποσφράγισης πραγματοποιήθηκε στις 16.5.2025 ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Στις 25 Ιουνίου 2026, η ΗΤ έλαβε τρίτο αίτημα για παροχή πληροφοριών από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού (ΗCC), με το οποίο ζητήθηκαν πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές. Παράλληλα έχει διαταχθεί προκαταρτική εξέταση κατά στελεχών, η οποία έχει ανασταλεί μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας από την ΕΕΑ.

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΡΑΣ)

Συμβάν 24/1/2022 (ΕΛΠΙΔΑ) 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 Α.Ε. δυνάμει της Επιστολής της υπ' αριθμ. 386/4.2.2022. Η Hellenic Train Α.Ε. 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 Α.Ε. παρείχε τις αντίστοιχες πληροφορίες δυνάμει του εγγράφου της υπ' αριθμ. 2369/22/Γ1/11.3.2022. Στις 28.6.2022 επιδόθηκε στην Hellenic Train Α.Ε. η υπ' αριθμ. 51/2022 απόφαση της ΡΑΣ περί αυτεπάγγελτης εξέτασης με θέμα την εικαζόμενη μη συμμόρφωση της Hellenic Train Α.Ε. 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 και εκδόθηκε η με αρ. 3828/2024 με την οποία απορρίφθηκε η αίτηση ακύρωσης. Κατά της εν λόγω απόφασης ασκήθηκε την 24.3.2025 αίτηση αναίρεσης. Επιπλέον, κατά την ίδια ημερομηνία ασκήθηκε δεύτερη αίτησης ακύρωσης κατά της υπ' αριθμ. 108/2022 απόφασης. Δεν έχουν ακόμα εκδοθεί οι σχετικές αποφάσεις.

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. Δεν έχει εκδοθεί ακόμα απόφαση.

Περαιτέρω, για το συμβάν αυτό έχει ξεκινήσει ποινική διαδικασία κατά στελεχών της εταιρείας, κατόπιν σχετικής Εισαγγελικής Πρότασης για το αδίκημα της διατάραξης συγκοινωνιών μέσων σταθερής τροχιάς από την οποία προέκυψε κίνδυνος για άνθρωπο (εξ αμελείας).

Συμβάν εκτροχιασμού και ανατροπής δυο βυτιοφόρων εμπορικής αμαξοστοιχίας (δύο υποθέσεις) στις 25.8.2021 : για το συμβάν αυτό μετά από κλήση σε ακρόαση η ΡΑΣ επέβαλε στην Hellenic Train A.E. συνολικά πρόστιμο ύψους 40.000 ευρώ από την ΡΑΣ για παράβαση διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας. Η Hellenic Train άσκησε προσφυγή κατά των δύο ανωτέρω αποφάσεων ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

Περιστατικά 4.9.2023 και 1.1.2024 (δύο υποθέσεις) : Στις 29.3.2024 επιδόθηκε στη Hellenic Train A.E. Επιστολή της RAS με αριθμό 1218/28.3.2024 (υπ' αριθμ. 30/26.3.2024 απόφαση ΡΑΣ) δυνάμει της οποίας η ΡΑΣ στο πλαίσιο των σιδηροδρομικών συμβάντων (α) της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε πρόσωπο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός – αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200 της λίνας Θ-Αμ (περιοχή Μυτιληνάκια) και (β) της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 επί Χ.Σ. 11+050 (διέλευση Σεπολίων) α) αξιολογεί την παράβαση των άρθρων 18 παρ. 1 και 22 παρ. 22(Τέλος, η ΡΑΣ, με την υπ' αριθμόν 64/2024 απόφασή της, η οποία κοινοποιήθηκε στις 31.7.2024, έκανε δεκτό το αίτημα της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΡΑ Α.Ε. περί μη εφαρμογής υποτροπής και τροποποίησε την υπ' αριθμόν 30/26.3.2024 απόφαση ακυρώνοντας το πρόστιμο των 100.000,- ευρώ, επιβάλλοντας αντ' αυτού σύσταση για συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 3911/2011. Η ως άνω σύσταση προσβλήθηκε ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Εφετείου Αθηνών στις 14.11.2024. Αμφότερες οι αποφάσεις της ΡΑΣ (περί επιβολής προστίμου και περί σύστασης) προσβλήθηκαν ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

Π*εριστατικό 23.12.2023 :* σχετικά με το συμβάν αυτό που αφορά στην παραβίαση ερυθρού φωτοσήμου από προσωπικό της ΗΤ: μετά από κλήση σε ακρόαση επιβλήθηκε στην εταιρεία πρόστιμο 30.000 Ευρώ για παράβαση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και του Κανονισμού Σηματοδότησης και 20.000 Ευρώ για παράβαση SMS/MAN/0052. Κατά της ανωτέρω απόφασης άσκησε η Hellenic Train προσφυγή ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Εφετείου Αθηνών στις 11.11.2024.

Περιστατικό 9.10.2024 : Στις 22 Ιουλίου 2026 επιδόθηκε στην εταιρεία η Απόφαση 52/2026 της ΡΑΣ με την οποία διαπιστώθηκε ότι τόσο ο διαχειριστής της υποδομής όσο και η Hellenic Train παραβίασαν διατάξεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας σε σχέση με το περιστατικό, το οποίο συνδέεται με την εσφαλμένη χάραξη της διαδρομής του συρμού 4245. Όσον αφορά τη Hellenic Train, η ΡΑΣ έκρινε ότι Ο μηχανοδηγός που βρισκόταν στο εμπρόσθιο θάλαμο οδήγησης του συρμού 4245 παραβίασε ερυθρό σηματοδότη χωρίς οδηγία του σταθμάρχη Ο μηχανοδηγός δεν ακινητοποίησε αμέσως τον συρμό μόλις αντιλήφθηκε ότι ακολουθούσε διαφορετική διαδρομή από εκείνη που προβλεπόταν για το προγραμματισμένο δρομολόγιο και δεν τηρήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας. Όσον αφορά τον ΟΣΕ, η ΡΑΣ διαπίστωσε παραβάσεις των διατάξεων που αφορούν την ορθή διεξαγωγή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και τη σωστή θέση των αλλαγών τροχιάς, καθώς ο ΟΣΕ είχε λανθασμένα καθορίσει τη διαδρομή του συρμού 4245. Η ΡΑΣ διαπίστωσε επίσης ότι, παρότι οι ανωτέρω παραβάσεις δεν προκάλεσαν τραυματισμούς ή υλικές ζημίες, συνιστούν μη συμμόρφωση με μέτρα που είχαν επιβληθεί με προηγούμενη απόφαση της Αρχής και επιβλήθηκαν: α) Πρόστιμο για παραβάσεις των διατάξεων που αφορούν τη στελέχωση των μονάδων έλξης, τα καθήκοντα των μηχανοδηγών και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα σήματα προστασίας σταθμών, σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, λόγω μη συμμόρφωσης σε προηγούμενη απόφαση 140.000 ευρώ και β) Πρόστιμο για παραβάσεις της διαδικασίας SMS/MAN/0052 - Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού, λόγω μη συμμόρφωσης ποσό 40.000 ευρώ. Η ΡΑΣ επέβαλε επίσης στη ΣΕ ΜΑΕ πρόστιμα συνολικού ύψους 120.000 ευρώ. Η εταιρεία θα ασκήσει προσφυγή κατά της απόφασης της ΡΑΣ ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών δικαστηρίων.

Εθνική Αρχή Διαφάνειας (Ε.Α.Δ.)

Δυνάμει του εγγράφου με αριθ. ΕΑΔ.Φ.249/21/ΟΙΚ.8135/12.3.2021 η Ε.Α.Δ. ζήτησε από την Εταιρεία και τη ΓΑΙΑΟΣΕ την παροχή πληροφοριών σχετικά με δραστηριότητες συντήρησης που εκτελούνται σε τροχαίο 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 εκκίνησε προανάκριση κατά πρώην μελών ΔΣ των εν λόγω εταιρειών. Η ποινική διαδικασία βρίσκεται σε εξέλιξη.

Ρυθμιστική 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 Α.Ε. όσο και τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΣΙΔΗΡΌΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΆΔΟΣ Μ.Α.Ε. 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 RAS με Αρ. 1691/6.6.2023.

Τελικά η ακρόαση πραγματοποιήθηκε στι 27.11.2025 και εκδόθηκε η με αρ. 3/2026 απόφαση της Αρχής, η οποία διαπιστώνει παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας του, του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και για την εταιρεία και για τον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και επιπλέον παράβαση του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού για την εταιρεία. Περαιτέρω, με την εν λόγω απόφαση επιβάλλεται πρόστιμο στην εταιρεία ύψους 120.000 € (αντίστοιχο πρόστιμο επιβάλλεται στον Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ύψους όμως 140.000 €). Η εταιρεία θα καταβάλει το πρόστιμο και θα προσβάλλει την εν λόγω απόφαση της Αρχής.

33. 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 2025 είναι ίση με ποσό €49.000 (πλέον ΦΠΑ 24%).

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

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

Ποσά σε Ευρώ	**1.1.2025 έως 31.12.2025**	**1.1.2024 έως 31.12.2024**
Αμοιβές & λοιπές παροχές μελών Δ.Σ.	335.411	279.176
Αμοιβές & λοιπές παροχές διευθυντικών στελεχών	907.893	744.633
Σύνολο	**1.234.304**	**1.023.809**

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

35. Συνδεδεμένα Μέρη

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

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

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

Ποσά σε Ευρώ

Επωνυμία	**31/12/2024**					**2024**	
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.		(42.508)	167.272.956	-	7.080.146	-	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	17.090.358	-	93.710	-	1.800.227	502.779
FS TECHNOLOGY SPA	-	2.401.625	-	438.601	-	854.020	-
FS INTRNATIONAL S.p.A	-	-	-	-	-	-	-
Σύνολο	-	**19.449.475**	**167.272.956**	**532.311**	**7.080.146**	**2.654.247**	**502.779**

Ποσά σε Ευρώ

	31/12/2025					2025	
Επωνυμία	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΔΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ & ΑΥΛΩΝ	ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	-	-	177.065.121	-	5.589.326	-	-
TRENITALIA/CORP S.p.A.	-	4.034.052	-	-	-	1.402.881	346.060
FS TECHNOLOGY SPA	-	2.324.301	-	571.594	-	930.934	-
FS INTERNATIONAL S.p.A	-	14.250.124	-	-	-	241.231	-
Σύνολο		**20.608.678**	**177.065.121**	**571.594**	**5.589.236**	**2.575.046**	**346.060**

Αναφορικά με τις συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη τα μεγαλύτερο μέρος αφορά τον δανεισμό από την Ferrovie dello Stato Italiane. Το υπόλοιπο των δανείων κατά την λήξη της χρήσης αντιστοιχεί σε € 171.800.000 ενώ το υπόλοιπο των δεδουλευμένων τόκων αντιστοιχεί σε € 5.265.120. Εκ του υπολοίπου των δανείων και των τόκων πληρωτέων, ποσό € 159.965.120 είναι ληξιπρόθεσμο εντός του 2026. Εντός της χρήσης 2025 η Εταιρεία έλαβε επιπλέον χρηματοδότηση μέσω βραχυπρόθεσμου δανεισμού ποσό € 10.000.000 στο πλαίσιο της συνεχούς στήριξης της Εταιρείας από τον Όμιλο. Οι συναλλαγές και οι υποχρεώσεις προς την FS Technology αφορούν κυρίως την υποστήριξη για την λειτουργία τις εμπορικής πλατφόρμας της Εταιρείας με επενδύσεις όπως διαφαίνεται από τον πίνακα ποσού € 571.594, εκ των οποίων ποσό € 571.550 αφορούν αμιγώς τιμολογήσεις για την εμπορική πλατφόρμα. Αντιστοίχως τα έξοδα αφορούν κυρίως την συντήρηση της πλατφόρμας της Εταιρείας.

Τέλος αναφορικά με τις Trenitalia S.p.A. και FS International S.p.A. αναφέρεται ότι την 1.11.2025 το σύνολο των μετοχών της Hellenic Train A.E., μεταβιβάστηκε από την Trenitalia S.p.A. στην επίσης θυγατρική και νεοσύστατη εταιρεία της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A, την FS International S.p.A. Συνεπώς κατά τη λήξη της χρήσης 31.12.2025 ο μοναδικός μέτοχος είναι πλέον η FS International S.p.A., η οποία είναι μέλος του ομίλου FS. Η νεοσύστατη αυτή επιχείρηση, ιδρύθηκε εντός του 2025 με σκοπό να εξυπηρετήσει με τον πλέον ορθολογικότερο τρόπο, το νέο στρατηγικό μοντέλο του ομίλου FS που αποσκοπεί στην εξάπλωση σε νέες αγορές, ώστε να εξετάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα όλων των θυγατρικών με δραστηριότητα εκτός του Ιταλικού χώρου. Συνεπώς το μεγαλύτερο μέρος από το υπόλοιπο της υποχρέωσης προς την Trenitalia S.p.A. κατά την 1.11.2025 αναταξινομήθηκε προς την FS International S.p.A., ήτοι ποσό € 14.008.893. Στο εν λόγω ποσό προστέθηκε και το έξοδο χρήσης € 241.231 με αποτέλεσμα να διαμορφωθεί το υπόλοιπο κατά την λήξη της χρήσης. Αναφορικά με τα έξοδα προς την FS International αφορούν μετακυλύσεις κόστους μισθοδοσίας αποσπασμένων στελεχών, καθότι το αποσπασμένο προσωπικό από την Trenitalia μετατάχθηκε εντός του Ομίλου στην Fs International S.p.A. Συνεπώς οι δαπάνες προς την FS International είναι ίδιας φύσεως με την Trenitalia. Όσον αφορά το έσοδο αφορά μετακύλυση φορολογικών επιβαρύνσεων προσωπικού που καταβλήθηκε στην Ελλάδα λόγω της διαμονής τους στη χώρα.

36. Εγγυήσεις και δεσμεύσεις

Την 31η Δεκεμβρίου 2025 οι χορηγηθείσες εγγυήσεις για εξασφάλιση απαιτήσεων ανέρχονται σε ποσό €10.139.761 (31/12/2024:€12.661.720) και οι δεσμεύσεις ανέρχονται σε ποσό €352.116.368 (31/12/2024: 45.005.836). Στο ποσό των € 10.139.761 συμπεριλαμβάνονται και:

Α. 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 Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου.

Β. Εγγυητική επιστολή της Εθνικής Τράπεζας ύψους €2.000.000 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

Γ. Εγγυητική επιστολή της ΓΑΙΑΟΣΕ ύψους €1.245.109 κατατέθηκε την 20.10.2023 από την Εθνική Τράπεζα που σχετίζεται με τη σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού.

Οι δεσμεύσεις αναλύονται ως εξής:

Περιγραφή	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**ΠΕΡΙΟΔΟΣ**
Συμβάσεις με προμηθευτές ανταλλακτικών τροχαίου υλικού	7.036.910	6.636.171	5 έτη
Υπηρεσίες συντήρησης τρένων ETR470	28.309.487	28.236.268	4 έτη
Υπηρεσίες συντήρησης για το τροχαίο υλικό ETR470 - προληπτική συντήρηση	3.227.203	3.833.694	4 έτη
Υπηρεσίες συντήρησης για το τροχαίο υλικό ETR470 – SCADA	1.328.788	1.668.788	4 έτη
Δημιουργία νέας εμπορικής πλατφόρμας	-	1.341.125	1 έτος
Προμήθεια ανταλλακτικών ETR 470	3.289.789	3.289.789	4 έτη
Maximo application suite (διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, εργασίας και συντήρησης αποθεμάτων)	2.288.436	-	5 έτη
Προμήθεια 23 EMUs τραίνων & δαπάνη προμήθειας ανταλλακτικών	277.380.000	-	1 έτος
Αναβάθμιση μισθωμένων εγκατάστεων συντήρησης	16.771.789	-	
Συστήματα IT (Σύστημα Πληροφόρησης Επιβατών, Νέα Εμπορική Πλατφόρμα, Ενσωμάτωση Περιστρεφόμενων θυρών (ΑΣΣΚ) στην Αθήνα, Σύστημα Διαχείρισης Στόλου)	12.127.556	-	
Εργασίες διασύνδεσης των κεντρικών συστημάτων IT με αυτά της FS μέσω MPLS Link	356.410	-	2 έτη
Σύνολο	**352.116.368**	**45.005.835**	

Η 1η τροποποίηση της σύμβασης (Ν. 5268/2026) προβλέπει ένα επενδυτικό πλάνο **420 εκατ. ευρώ**, με κεντρικό άξονα την αγορά **23 νέων ηλεκτροκίνητων τρένων** (Alstom Coradia Stream) αξίας 308 εκατ. ευρώ, τα οποία αναμένονται σε εμπορική λειτουργία από τα μέσα του 2027. Παράλληλα, διατίθενται 19 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση των συρμών ETR 470, 15 εκατ. ευρώ για ψηφιακά συστήματα και γεωεντοπισμό (GPS), καθώς και 20 εκατ. ευρώ για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων συντήρησης.

37. Λογιστικά Διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

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 (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 Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων τμηματοποιημένων ανά δραστηριότητα. Τις προδιαγραφές αυτές έχει ακολουθήσει η Εταιρεία για την κατάρτιση των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσης, σε πλήρη συμμόρφωση με τα οριζόμενα από τον Ν. 5268 περί διαχωρισμένων ανά δραστηριότητα καταστάσεων συνολικού εισοδήματος, όπως και δημοσιεύονται παρακάτω για την περίοδο 1/1/2025-31/12/2025.

Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος (31.12.2024)

	1.1.2024 έως 31.12.2024	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	41.454.204	41.454.204	-	-	-
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	9.035.364	-	9.035.364	-	-
Έσοδα από συντήρηση	1.070.614	-	-	1.070.614	-
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	160.136	-	160.136	-	-
Έσοδα από εισφορές	-	-	-	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	769.729	564.831	64.773	140.125	-
Λοιπά έσοδα	787.842	133.575	82.753	68.734	502.779
Σύνολο Εσόδων	**53.277.889**	**42.152.610**	**9.343.026**	**1.279.474**	**502.779**
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(48.737.972)	(29.612.833)	(2.415.132)	(16.710.006)	-
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1.217.922)	-	-	(1.217.922)	-
Ηλεκτρική ενέργεια	(12.449.525)	(10.637.862)	(871.035)	(940.628)	-
Καύσιμα	(5.905.032)	(5.302.662)	(434.185)	(168.184)	-
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(559.720)	-	(559.720)	-	-
Καθαρισμοί Τ.Υ. κλπ	(3.546.731)	(2.074.496)	(166.738)	(1.305.497)	-
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(9.537.981)	(6.299.695)	(10.679)	(3.227.608)	-
Ενοίκια κτιρίων	(86.783)	(41.001)	(4.757)	(41.024)	-
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(3.680.997)	(3.570.175)	(108.561)	(2.262)	-
Διάφορα έξοδα	(23.885.438)	(13.871.699)	(1.143.810)	(8.869.927)	-
Σύνολο Εξόδων	**(109.608.100)**	**(71.410.424)**	**(5.714.617)**	**(32.483.058)**	**-**
Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων	**(56.330.210)**	**(29.257.815)**	**3.628.409**	**(31.203.585)**	**502.779**
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων παγίων	(6.961.974)	(2.827.120)	(35.263)	(4.099.590)	-
Αποσβέσεις IFRS 16 – Ακίνητα	(2.511.587)	(399.644)	(26.181)	(2.085.762)	-
Κέρδη /(Ζημίες) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων	**(65.803.772)**	**(32.484.579)**	**3.566.965**	**(37.388.937)**	**502.779**
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	2.505	1.533	115	857	-
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	(7.080.147)	(6.981.476)	(98.670)	-	-
Χαρτόσημο δανείων	(1.512.000)	(1.512.000)	-	-	-
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	(283.833)	(173.720)	(13.082)	(97.031)	-

	1.1.2024 έως 31.12.2024	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Χρηματοοικονομικό κόστος ifrs 16	(1.876.252)	(111.620)	(7.597)	(1.757.035)	-
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	**(10.749.725)**	**(8.777.283)**	**(119.234)**	**(1.853.209)**	**-**
Κέρδη /(Ζημίες) προ φόρων	**(76.553.497)**	**(41.261.860)**	**3.447.731**	**(39.242.147)**	**502.779**
Επιμερισμός του κλάδου συντήρησης στον επιβατικό και εμπορευματικό κλάδο	-	(36.493.865)	(2.784.281)	32.242.147	**-**
Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο	**(76.553.497)**	**(77.755.727)**	**699.450**	**-**	**502.779**
Φόρος εισοδήματος	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο	**(76.553.497)**	**(77.755.727)**	**699.450**	**-**	**502.779**
Επιμερισμός φόρου εισοδήματος	**-**	**-**	**-**	-	-
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο με αποδεκτές δαπάνες	**(76.553.497)**	**(77.755.727)**	**699.450**	**-**	**502.779**
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	47.798.802	50.000.000	-	-	-
Έσοδα Υ.Δ.Υ. Βάσει άρθρου 10.3 &10.14		(2.201.198)	-	-	-
Τέλη χρήσης δικτύου	(12.247.223)	(11.380.951)	(866.272)	-	-
Αποζημιώσεις προσωπικού	458.358	133.142	(11.822)	296.738	40.300
Αποσβέσεις ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό	(12.857.929)	(10.732.661)	(2.125.268)	-	-
Χρηματοοικονομικό κόστος ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό	(1.673.169)	(1.396.614)	(276.555)	-	-
Αμοιβές Δ.Σ.	(179.040)	(109.579)	(8.252)	(61.209)	-
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(6.429.435)	1.365.961	128.849	(7.924.246)	-
Λοιπά έσοδα	2.148.974	1.576.700	-	-	572.274
Λοιπά έξοδα	(2.823.707)	(2.456.335)	-	-	(367.373)
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(506.741)	(506.741)	-	-	-
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, με συνολικές δαπάνες	**(62.864.608)**	**(53.464.002)**	**(2.459.869)**	**(7.688.718)**	**747.980**

Λογιστικά διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος (1.1.2025 έως 31.12.2025)

	1.1.2025 έως 31.12.2025	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	42.983.890	42.983.890	-	-	-
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	9.913.549	-	9.913.549	-	-
Έσοδα από συντήρηση	927.552	-	-	927.552	-
Έσοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	118.039	-	118.039	-	-
Έσοδα από εισφορές	-	-	-	-	-
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	362.048	165.285	22.300	134.507	39.956
Λοιπά έσοδα	504.875	451.362	2.036	51.477	-
Σύνολο Εσόδων	**54.809.953**	**43.600.537**	**10.055.924**	**1.113.536**	**39.956**
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού και συναφείς προβλέψεις	(49.894.097)	(32.829.567)	(2.647.925)	(14.416.604)	-
Αναλώσεις λοιπών αποθεμάτων	(1.765.840)			(1.765.840)	-
Ηλεκτρική ενέργεια	(11.194.878)	(9.152.296)	(1.014.913)	(1.027.668)	-
Καύσιμα	(7.365.333)	(6.492.554)	(696.395)	(176.383)	-
Έξοδα από ανταλλαγή τροχαίου υλικού	(355.470)		(355.470)	-	-
Καθαρισμοί Τ.Υ. κλπ	(3.202.571)	(1.404.780)	(124.857)	(1.672.934)	-
Συντήρηση τροχαίου υλικού	(8.127.739)	(4.682.373)	(157.737)	(3.287.628)	-
Ενοίκια κτιρίων	(215.297)	(117.879)	(7.220)	(90.199)	-
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(3.088.416)	(2.967.640)	(110.418)	(10.357)	-
Διάφορα έξοδα	**(22.830.261)**	**(9.564.354)**	**(734.131)**	**(12.531.776)**	-
Σύνολο Εξόδων	**(108.039.902)**	**(67.211.444)**	**(5.849.067)**	**(34.979.391)**	**-**
Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και προβλέψεων	**(53.229.949)**	**(23.610.907)**	**4.206.857**	**(33.865.855)**	**39.956**
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων παγίων	(8.085.933)	(1.760.964)	(18.558)	(6.306.411)	-
Αποσβέσεις IFRS 16 – Ακίνητα	(2.806.289)	(265.927)	(19.399)	(2.520.963)	-
Κέρδη /(Ζημίες) προ χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων	**(64.122.170)**	**(25.637.798)**	**4.168.900**	**(42.693.228)**	**39.956**
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	3.038	906	81	2.051	-
Τόκοι δανειακών υποχρεώσεων	(1.135.158)	(1.049.245)	(85.913)	-	-

	1.1.2025 έως 31.12.2025	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Χαρτόσημο δανείων	(150.000)	(150.000)			
Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα	(335.191)	(95.672)	(9.114)	(230.405)	-
Χρηματοοικονομικό κόστος ifrs 16	(1.794.352)	(59.294)	(4.562)	(1.730.496)	-
Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	**(3.411.663)**	**(1.353.304)**	**(99.509)**	**(1.958.850)**	**-**
Κέρδη /(Ζημίες) προ φόρων	**(67.533.832)**	**(26.991.101)**	**4.069.392**	**(44.652.078)**	**39.956**
Επιμερισμός του κλάδου συντήρησης στον επιβατικό και εμπορευματικό κλάδο	-	(40.982.792)	(3.669.286)	44.652.078	**-**
Κέρδη/(Ζημίες) προ φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο	**(67.533.832)**	**(67.973.894)**	**400.105**	**-**	**39.956**
Φόρος εισοδήματος	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο	-	-	-	-	-
Επιμερισμός φόρου εισοδήματος					
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, ταξινομημένο ανά Κλάδο με αποδεκτές δαπάνες	**(67.533.832)**	**(67.973.894)**	**400.105**	**-**	**39.956**
Έσοδα Υ.Δ.Υ.	50.000.000	50.000.000			
Έσοδα Υ.Δ.Υ. Βάσει άρθρου 10.3 &10.14	115.717.383	115.717.383			
Τέλη χρήσης δικτύου	(13.367.993)	(12.090.329)	(1.277.664)	-	-
Αποζημιώσεις προσωπικού	370.205	163.159	(2.264)	28.430	180.880
Αποσβέσεις ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό	(12.838.813)	(10.716.711)	(2.122.102)	-	-
Χρηματοοικονομικό κόστος ΔΠΧΑ 16 - Τροχαίο Υλικό	(1.185.337)	(989.415)	(195.922)	-	-
Αμοιβές Δ.Σ.	(167.260)	(49.886)	(4.466)	(112.907)	-
Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους και έξοδα	(7.904.870)	(7.041.974)	(18.584)	(844.312)	-
Λοιπά έσοδα	6.190.950	4.964.790	-	-	1.226.160
Λοιπά έξοδα	(856.485)	(856.485)	-	-	-
Τόκοι Δανείων	(4.454.168)	(4.454.168)	-	-	-
Ενοίκια μεταφορικών μέσων	(513.923)	(513.923)	-	-	-
Κέρδη/(Ζημίες) μετά φόρων, με συνολικές δαπάνες	**63.455.856**	**66.158.545**	**(3.220.896)**	**(928.789)**	**1.446.996**

38. Λογιστικά Διαχωρισμένη Κατάσταση Συνολικής Οικονομικής Θέσης

Στους ακόλουθους πίνακες παρατίθενται οι λογιστικά διαχωρισμένες καταστασεις συνολικής οικονομικής θέσης για πληροφοριακούς σκοπούς :

(1.1.2024 έως 31.12.2024)

	31.12.2024	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΥΔΥ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ	ΛΟΙΠΑ
Ενσώματα πάγια	116.255.597	54.144.411	78.039	25.494.856	36.538.291
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	77.331.776	31.041.342	6.021.210	40.183.108	86.115
Άυλα πάγια	4.085.458	3.083.520	-	960.518	41.419
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	-	-	-		-
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	2.336.211	-	-	1.373.489	962.722
Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού	**200.009.041**	**88.269.274**	**6.099.249**	**68.011.971**	**37.628.547**
Αποθέματα	3.380.004			3.380.004	
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	10.820.133	1.821.498	419.560	329.496	8.249.580
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	6.986.979	4.171.852	1.406.662	157.427	1.251.038
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	177.287.404	121.161.302	1.036.130	11.045.152	44.044.820
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	**198.474.520**	**127.154.652**	**2.862.352**	**14.912.078**	**53.545.438**
Σύνολο ενεργητικού	**398.483.561**	**215.423.925**	**8.961.601**	**82.924.049**	**91.173.986**
Ίδια κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	6.219.456	(35.625.008)			41.844.464
Αποθεματικά κεφάλαια	(494.315)				(494.315)
Αποτελέσματα εις νέο	(26.277)	(2.789.471)	(1.148.189)	6.947.431	(3.036.048)
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	(62.864.608)	(53.464.002)	(2.459.869)	(7.688.718)	747.980
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	**(57.165.744)**	**(91.878.480)**	**(3.608.059)**	**(741.286)**	**39.062.082**
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	20.900.000			9.900.000	11.000.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	2.821.481	1.764.734	132.899	923.848	
Λοιπές προβλέψεις	4.289.441	764.289	3.055.525	469.627	
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	67.553.213	21.122.808	4.426.912	41.940.820	62.673
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	70.000				70.000
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	**95.634.134**	**23.651.831**	**7.615.335**	**53.234.294**	**11.132.673**
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	146.372.956	143.666.272		1.800.000	906.684
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	124.344.651	77.474.377	246.578	11.226.242	35.397.454
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	74.818.432	56.104.492	3.994.151	14.694.151	25.638
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	14.479.131	6.405.433	713.595	2.710.648	4.649.455

Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	**360.015.171**	**283.650.574**	**4.954.325**	**30.431.041**	**40.979.231**
Σύνολο υποχρεώσεων	**455.649.305**	**307.302.406**	**12.569.660**	**83.665.335**	**52.111.904**
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων	**398.483.561**	**215.423.925**	**8.961.601**	**82.924.049**	**91.173.986**

(01.01.2025 έως 31.12.2025)

	31.12.2025	**ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΥΔΥ**	**ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**	**ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧ. ΥΛΙΚΟΥ**	**ΛΟΙΠΑ**
Ενσώματα πάγια	78.012.628	52.498.801	33.176	25.480.651	
Δικαιώματα μίσθωσης ενσώματων παγίων	59.710.108	21.239.511	2.368.590	35.961.431	140.576
Άυλα πάγια	37.558.944	33.803.050	-	3.755.894	
Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση	4.510.281	3.318.633	-	1.150.230	41.417
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	0,00	-	-	-	-
Σύνολο μη κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού	**331.619.552**	**260.349.710**	**2.401.766**	**67.721.696**	**1.146.380**
Αποθέματα	3.138.090			3.138.090	
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	10.497.343	1.837.455	97.524	193.400	8.368.964
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αυτών	33.504.963	860.683	3.141.885	-2.604.816	32.107.212
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	103.062.767	65.712.810	748.944	11.064.960	25.536.053
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	**150.203.162**	**68.410.948**	**3.988.353**	**11.791.634**	**66.012.228**
Σύνολο ενεργητικού	**481.822.714**	**328.760.658**	**6.390.119**	**79.513.330**	**67.158.609**
Ίδια κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	6.219.456	(35.625.008)			41.844.464
Αποθεματικά κεφάλαια	(431.179)				(431.179)
Αποτελέσματα εις νέο	(62.890.885)	(30.012.087)	(5.483.511)	(2.551.701)	(24.843.586)
Κέρδη/(Ζημίες) της χρήσης	63.455.856	66.158.545	(3.220.896)	(928.789)	1.446.996
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	**6.353.249**	**521.450**	**(8.704.407)**	**(3.480.490)**	**18.016.696**
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	17.100.000			8.100.000	9.000.000
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	2.388.140	1.571.360	126.741	690.039	
Λοιπές προβλέψεις	4.210.891	862.997	2.926.108	421.787	
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	50.118.368	7.861.729	772.643	41.260.470	223.526
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	70.000				70.000
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	**73.887.398**	**10.296.086**	**3.825.492**	**50.472.295**	**9.293.526**
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	159.965.121	157.258.437		1.800.000	906.684

Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	158.904.770	109.898.184	103.400	11.065.623	37.837.562
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	69.374.363	41.652.989	9.863.079	17.830.768	27.527
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	13.337.814	9.133.512	1.302.554	1.825.132	1.076.615
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	**401.582.067**	**317.943.122**	**11.269.034**	**32.521.523**	**39.848.387**
Σύνολο υποχρεώσεων	**475.469.465**	**328.239.208**	**15.094.526**	**82.993.819**	**49.141.913**
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων	**481.822.714**	**328.760.658**	**6.390.119**	**79.513.330**	**67.158.609**

39. Γεγονότα μετά την ημερομηνία αναφοράς των χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Α) ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΗ ΤΕΜΠΗ

Η ποινική δίκη, η οποία ξεκίνησε 23.3.2026, συνεχίστηκε έως τις 28.7.2026, οπότε το δικαστήριο απέρριψε τις υποβληθείσες δικονομικές ενστάσεις και τα αιτήματα αναβολής ή αναστολής της διαδικασίας. Η δίκη διακόπηκε για τη θερινή περίοδο και έχει προγραμματιστεί να επαναληφθεί στις 7.9.2026, ενώ συνολικά 20 δικάσιμοι έχουν οριστεί για τον Σεπτέμβριο και Οκτώβριο 2026, με την αποδεικτική διαδικασία να αναμένεται να ξεκινήσει με την εξέταση των πρώτων μαρτύρων.

Β) ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΟΔΑΣΑΑΜ

Στις 27/2/2025 δημοσιεύτηκε το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και στις 2/2/2026 το Παράρτημα για την Πυραντοχή των καθισμάτων, τα οποία είναι δημοσιευμένα στον ιστότοπο του Οργανισμού.

Σύμφωνα με τα ευρήματα του από 27/2/2025 Πορίσματος, το πιθανότερο σενάριο το οποίο εξηγεί την μετωπική σύγκρουση είναι η ρύθμιση των αλλαγών 118 Α/Β, η οποία ξεχάστηκε από τον σταθμάρχη και οδήγησε την επιβατική αμαξοστοιχία στην αντίθετη γραμμή καθόδου. Επιπλέον, κατά το Πόρισμα, οι μηχανοδηγοί των αμαξοστοιχιών δεν αξιοποίησαν πιθανή δικλείδα ασφαλείας και δεν αντέδρασαν, όπως συμβαίνει ενίοτε, στις αντιφατικές και αντικρουόμενες πληροφορίες, ανάμεσα στη θέση της αλλαγής και της άδειας πορείας που τους χορηγήθηκε. Παράλληλα το Πόρισμα αναγνωρίζει διαρθρωτικές αστοχίες του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Το πόρισμα περιλαμβάνει συστάσεις προς ΟΣΕ, ΡΑΣ κ.α. Συγκεκριμένα, οι συστάσεις προς τη Hellenic Train αφορούν κυρίως τη συνεχή εκπαίδευση και τον περιοδικό έλεγχο δεξιοτήτων και ικανοτήτων του προσωπικού που εκτελεί καθήκοντα σχετιζόμενα με την ασφάλεια (όχι μόνο των μηχανοδηγών), καθώς και την ανάπτυξη συστήματος παρακολούθησης της απόδοσης σε κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που εκτελούνται από μηχανοδηγούς.

Σε σχέση με τα αίτια της έκρηξης, το από 27/2/2025 Πόρισμα αναφέρει *«Η μάζα αυτού του εύφλεκτου πτητικού υγρού έχει υπολογιστεί, μέσω της μοντελοποίησης CFD, περίπου στην τάξη μεγέθους των 2,5 τόνων. Μέχρι στιγμής, η έρευνα δεν έχει εντοπίσει κάποια ουσία - με τέτοιες ιδιότητες και συνολική μάζα που γνωρίζουμε ότι υπήρχε στο τροχαίο υλικό – η οποία θα μπορούσε να είχε διαδραματίσει αυτό το ρόλο. Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα αναθέσει σε ένα αναγνωρισμένο Ινστιτούτο να αξιολογήσει την εγκυρότητα των μεταβλητών και των παραμέτρων που χρησιμοποιήθηκαν στην αναθεωρημένη ανάλυση (της μοντελοποίησης) CFD.»*

Σε συνέχεια του πρώτου πορίσματος και ειδικότερα ως προς το ζήτημα της πυραντοχής των καθισμάτων, το από 2/2/2026 πόρισμα παρουσιάζει τα αποτελέσματα δοκιμών που έγιναν στο εργαστήριο RST, οι οποίες όμως δοκιμές έγιναν σύμφωνα με το πρότυπο ΕΝ 45545-2 και όχι το UIC 564-2, το οποίο είναι το εφαρμοστέο για το υπό έλεγχο τροχαίο υλικό. Βάσει των αποτελεσμάτων αυτών, που αναλυτικά αναφέρονται στο Πόρισμα που είναι δημοσιευμένο στον ιστότοπο του Οργανισμού, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ προέβη σε συστάσεις σε Σιδηρόδρομοι Ελλάδος και Hellenic Train και ειδικότερα να προβούν σε σειρά ενεργειών,

προκειμένου να ελέγξουν και να καταγράψουν το επίπεδο πυραντοχής των καθισμάτων των επιβαταμαξών και να διαχειριστούν τους κινδύνους ασφαλείας που πιθανώς εντοπιστούν, μέσω εφαρμογής κατάλληλων μέτρων.

Γ) ΑΚΡΟΑΣΗ ΕΝΩΠΙΟΝ ΡΑΣ

Στις 22.4.2026 κοινοποιήθηκε στην εταιρεία η με αρ. 1436/2026 Κλήση σε Ακρόαση ενώπιον της ΡΑΣ σχετικά με τη διερεύνηση ενδεχόμενων παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας από τη Hellenic Train, υπό την ιδιότητά της ως Φορέα Υπεύθυνου για τη Συντήρηση (ECM), και ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις προδιαγραφές των καθισμάτων του επιβατικού συρμού IC62, σε συνέχεια και εξωδίκων δηλώσεων συγγενών θυμάτων σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Σύμφωνα με την ως άνω Πράξη ακρόασης, εφαρμοστέο είναι το πρότυπο UIC 564 και η τρέχουσα διερεύνηση της ΡΑΣ αφορά στην διερεύνηση ύπαρξης τυπικών παραβάσεων, ιδίως σχετικά με την ιχνηλασιμότητα των χρησιμοποιημένων υλικών σε σχέση με τη συμμόρφωση τους προς το πρότυπο UIC, καθώς και την ρητή πρόβλεψη στις συμβάσεις με τους προμηθευτές της υποχρέωσης συμμόρφωσης με το πρότυπο UIC και προσκόμισης των σχετικών πιστοποιήσεων κατά την εκτέλεση των συμβάσεων.

Σε συνέχεια της διαδικασίας ακρόασης εκδόθηκε η υπ' αρ. 65/2026 απόφαση της ΡΑΣ, με την οποία κρίθηκε ως εφαρμοστέο το πρότυπο UIC 564-2, ωστόσο η Αρχή καταλογίζει στην ΗΤ κυρίως τυπικού χαρακτήρα παραβάσεις που αφορούν κυρίως στην τεκμηρίωση, την ιχνηλασιμότητα των χρησιμοποιούμενων υλικών και τις διαδικασίες προμήθειας και συντήρησης.

Με την απόφαση επιβλήθηκε στην Εταιρεία πρόστιμο συνολικού ποσού €120 χιλ. (που αναλύεται σε 100.000 ευρώ για παραβίαση των διατάξεων του Ν. 4632/2019 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 ως προς την παροχή υπηρεσιών συντήρησης και 20.000 ευρώ για παραβίαση εσωτερικών διαδικασιών της ΗΤ. Περαιτέρω, επιβάλλει στην ΗΤ να προβεί σε σειρά εργασιών και επενδύσεων τις οποίες κατηγοριοποιεί σε βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις και σε μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις πλήρους ανακαίνισης των επιβαταμαξών, των οποίων η οικονομική επίπτωση βρίσκεται υπό αξιολόγηση. Η Εταιρεία εξετάζει την απόφαση και τις περαιτέρω νομικές και τεχνικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της άσκησης προσφυγής ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Δικαστηρίου.

Δ) ΛΟΙΠΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Στις 22.1.2026 εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ferrovie dello Stato Italiane Holding S.p.A. το σύνολο του χρηματοοικονομικού πλάνου της Εταιρείας συνολικής αξίας €630 εκ, των οποίων €459 εκ. αφορούν νέες χρηματοδοτήσεις. Τα δανειακά εργαλεία αυτά θα χρησιμοποιηθούν, μεταξύ άλλου, για την ολοκλήρωση του επενδυτικού πλάνου όπως προβλεπόμενο από την τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ, καθώς και στην κεφαλαιοποίηση της ιδρυθείσας εταιρείας που θα αναλάβει την παραχώρηση του Θριασίου ΙΙ, εντός του έτος 2026. Η εν λόγω Εταιρεία, ήτοι FXD LOGISTICS, ιδρύθηκε την 29.5.2026 με μετοχικό κεφάλαιο 5.000.000 το οποίο και καταβλήθηκε εις ολόκληρον εντός του Ιουλίου 2026. Αναμένεται επίσης εντός του 2026 η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης καθώς και η έναρξη της 30ετούς περιόδου παραχώρησης.

Αθήνα, 10 Σεπτεμβρίου 2025

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.	Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Α.Δ.Τ. ΥΒ4698309	ROBERTO RINAUDO Α.Δ.Τ. AZ1554707
Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	Ο ΛΟΓΙΣΤΗΣ
GENTILE LORENZO Α.Δ.Τ. CA39478AC	Νικόλαος Ανδρεάδης Α.Μ Ο.Ε.Ε 0108625 Α.Φ.Μ 148693234