

Hodnota za peniaze projektu

Modernizácia ležadlových vozňov pre nočnú dopravu

august 2025

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície a projekty. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií SR k zverejnenej štúdii uskutočniteľnosti. Hodnotenie pripravili pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka, Rastislav Farkaš a Matej Petroci.

Ekonomické hodnotenie MF SR má odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Zhrnutie

Opis projektu podľa štúdie uskutočniteľnosti

- **Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) plánuje modernizovať 10 existujúcich osobných vozňov na spacie ležadlové vozne za 22,1 mil. eur s DPH s opciou na ďalších 10 kusov.** Vozne budú mať kapacitu 40 ležadiel a maximálnu rýchlosť 160 km/h.
- **Cieľom projektu je podľa štúdie zabezpečiť dostatok moderných ležadlových vozňov pre nočnú dopravu.** ZSSK si v súčasnosti prenájma ležadlové vozne od súkromnej spoločnosti resp. zahraničných partnerov, keďže nemá k dispozícii vlastné vozidlá. Prenajaté vozne sú prevažne neklimatizované, nie sú vybavené WIFI a ich vybavenie podľa ZSSK nezodpovedá modernému štandardu.
- **Modernizované vozne majú byť nasadené na štátom dotovaných nočných linkách Humenné – Bratislava (6 kusov) a Humenné – Praha (2 kusy).** Zostávajúce dve vozne budú tvoriť prevádzkovú zálohu.
- **Podľa štúdie je projekt nenávratný, keďže nárast príjmov nedokáže pokryť zvýšenie prevádzkových nákladov.** Okrem zvýšenia kvality prepravy spojenej s miernym zvýšením dopytu, projekt negeneruje významné prínosy a naopak povedie k vyšším prevádzkovým nákladom. Pomer prínosov a nákladov (BCR) projektu je 0,4.
- **Projekt má byť financovaný z vlastných zdrojov ZSSK a je aktuálne pred podpisom zmluvy.** ZSSK vyhlásila verejné obstarávanie pred zverejnením hodnotenia MF SR v rozpore s §19a zákona č. 523/2004 o rozpočtových pravidlách. Víťazom verejného obstarávania sa stala spoločnosť ŽOS Trnava.

Hodnotenie MF SR

- **Zámer zvýšiť kvalitu nočnej dopravy je oprávnený, ale projekt nemusí byť pre ZSSK bezprostrednou prioritou.** Neklimatizované prenájaté ležadlové vozne nezodpovedajú modernému štandardu v nočnej doprave. Spacie vozne predstavujú doplnkovú službu, ktorú využíva iba približne 0,2 % cestujúcich. Vyššiu prioritu môžu mať investície do modernizácie kapacít údržby alebo do nových vozidiel pre rýchlikové a prímestské trate.
- **ZSSK v štúdii jednoznačne nepreukazuje, že projekt predstavuje najlepší spôsob ako zvýšiť kvalitu nočnej prepravy.** ZSSK chýba koncepcia dotovanej nočnej dopravy, ktorá by podľa požiadaviek štátu preverila dopyt, zadefinovala potrebný počet a typ vozňov, cenovú politiku a vyčíslila dopad na štátne financovanie. Nie je preto zrejmé akým spôsobom sa určil požadovaný počet vozňov a ani ako bude projekt ovplyvnený plánovaným nákupom 10 lôžkových vozňov. Projekt povedie k zvýšeniu kapacity vlakov, ktorej využitie na hlavnej linke Humenné – Bratislava klesne z dnešných 75 % na 40-45 %, a to napriek predpokladanému nárastu počtu cestujúcich.
- **Nové ležadlové vozne môžu byť opodstatnené, ak pôjde o alternatívu k nákupu lôžkových vozňov.** Oproti lôžkovým vozňom sú ležadlové vozne efektívnejšie na prevádzku pri mierne nižšom komforte. Záujem o ležadlá je možné posilniť zvýšením cenového rozdielu medzi ležadlom a lôžkom a znížením počtu lôžkových vozňov vo vlaku. Možnosťou je aj poskytovať služby vo vnútroštátnych vlakoch len v ležadlových vozňoch v odstupňovanom štandarde kvality po vzore iných dopravcov. V prípade takéhoto riešenia by ZSSK mohla zredukovať alebo úplne zrušiť plánovaný nákup 10 lôžkových vozňov.
- **Projekt môže viesť k zvýšeniu potreby štátneho financovania ZSSK o približne 2 mil. eur ročne.** Nové vozne budú mať podľa štúdie vyššie prevádzkové náklady na prepravu jedného cestujúceho. Ak nedôjde k zvýšeniu príjmov od cestujúcich, bude musieť vyššie náklady kompenzovať štát. Časť vozňov má nahradiť české vozne na linke Humenné - Praha, pričom finančný dopad na ZSSK nie je v štúdii vyčíslený.

Odporúčania

- V prípade realizácie projektu, znížiť počet obstarávaných lôžkových vozňov v súbežne pripravovanom projekte a zvýšiť využitie ležadlových vozňov.

- Pripraviť koncepciu nočnej dopravy, ktorá identifikuje optimálny prevádzkový model vzhľadom na efektívnosť, dopady na štátny rozpočet a dopyt cestujúcich.
- Vyčíslíť vplyv realizácie projektu na potrebu financovania ZSSK zo štátneho rozpočtu a získať súhlas MD SR ako objednávateľa dopravy uhrádzať tieto zvýšené náklady.
- Prehodnotiť výšku cestovného s cieľom zvýšiť krytie nákladov nočnej dopravy tržbami.

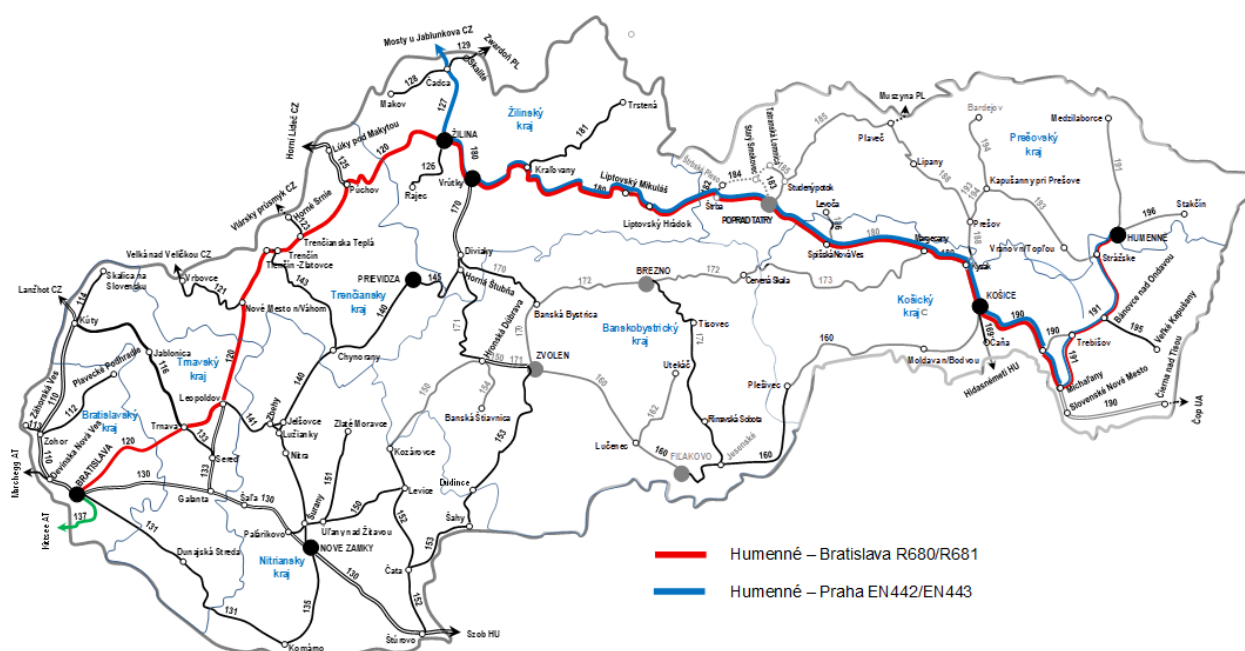
Popis projektu

Železničná spoločnosť Slovensko plánuje modernizovať 10 existujúcich osobných vozňov na spacie ležadlové vozne za 22,1 mil. eur s DPH s opciou na ďalších 10 kusov. Nové vozne plánuje Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) získať modernizáciou starších osobných vozňov radu Bmeer. Po prestavbe budú mať ležadlové vozne kapacitu 40 ležadiel rozdelenú do 4-miestnych kupé a budú schopné jazdy maximálnou rýchlosťou 160 km/h. Súčasťou modernizácie je aj inštalácia WIFI pripojenia, klimatizácie, nového interiéru a celková obnova vozňa. Jednotková cena za modernizovaný vozeň je 2,1 mil. eur s DPH.

Modernizované ležadlové vozne majú byť nasadené na nočných linkách (Obrázok 1):

- Humenné – Bratislava (6 kusov)
- Humenné – Praha (2 kusy)
- Prevádzková záloha (2 kusy)

Obrázok 1: Nasadenie modernizovaných ležadlových vozňov



Zdroj: ŠU 2025

ZSSK vyhlásila verejné obstarávanie bez hodnotenia MF SR v rozpore so zákonom o rozpočtových pravidlách. Verejné obstarávanie projektu bolo vyhlásené dňa 30.1.2025 a víťazný uchádzač spoločnosť ŽOS Trnava bol oznámený 25.6.2025. V zmysle §19a zákona č. 523/2004 je investor pri projektoch nad 40 mil. eur s DPH povinný pred vyhlásením verejného obstarávania predložiť štúdiu projektu na hodnotenie MF SR. ZSSK predložila štúdiu na hodnotenie až 1.8.2025.

Projekt nadväzuje na odporúčania Útvaru hodnoty za peniaze z hodnotenia nákupu lôžkových vozňov. V [hodnotení z júna 2023](#) Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP) odporúčal ZSSK zväziť prestavbu osobných vozňov Bmeer na ležadlové vozne. Ležadlové vozne sú vzhľadom na svoju väčšiu kapacitu efektívnejšie na prevádzku ako lôžkové. Pri obmedzení počtu miest a vyššom poskytovaných štandardoch služieb je možné ležadlové vozne využiť ako primeranú náhradu za lôžkové vozne predovšetkým vo vnútroštátnej doprave, a znížiť tak potrebu nákupu nových lôžkových vozňov. ZSSK [vyhlásila verejné obstarávanie](#) lôžkových vozňov 21.5.2025, pričom počet obstarávaných vozňov sa znížil oproti pôvodnej štúdii z 18 na 10 kusov.

Ciele projektu

Cieľom projektu je zabezpečiť dostatok moderných komfortných ležadlových vozňov pre nočnú dopravu. Modernizované vozne majú nahradiť prenájaté neklimatizované vozne radu Bcmh na linke Humenné – Bratislava a ležadlové vozne Českých dráh a na nočnej linke Humenné – Praha. Cieľom je podľa ZSSK mať dostatočnú kapacitu ležadlových vozňov v štandarde, ktorý bude zodpovedať požiadavkám cestujúcich. Príchod nových ležadlových vozňov by podľa štúdie taktiež umožnil ZSSK nahradiť vlastnými vozňami.

Projekt je formálne v súlade so všeobecným cieľom modernizovať železničné vozidlá. Pre chýbajúci prioritizovaný investičný plán nie je možné porovnať prioritu projektu voči iným plánovaným investíciám. Priorizovaný investičný plán pre investície ZSSK v zmysle uznesenia Vlády SR č. 649/2020, ktorý by porovnal prioritu hodnoteného projektu voči iným projektom, nebol v čase hodnotenia projektu zverejnený (termín do 31.3.2021).

Identifikácia potreby

Zvýšenie štandardu ležadlových vozňov je oprávnené, ale nepredstavuje pre ZSSK bezprostrednú prioritu. ZSSK nemá v súčasnosti k dispozícii vlastné ležadlové vozne. Tri prenájaté vozne sú neklimatizované a nezodpovedajú modernému štandardu v nočnej doprave. Z tohto pohľadu sa javí zámer zvýšiť kvalitu a komfort ležadlových vozňov ako opodstatnený. Na druhej strane predstavuje prevádzka spacích vozňov len doplnkovú službu, ktorá je navyše stratová a bez dotácie štátu by nebola s vysokou pravdepodobnosťou realizovaná. Ročne využíva spacie vozne približne 120 tis. cestujúcich, čo predstavuje len 0,2 % všetkých cestujúcich. V prípade ležadlových vozňov to je len približne 50 tis. cestujúcich ročne (0,08 % všetkých cestujúcich). Realizácia projektu tak nie je nevyhnutná z pohľadu hlavnej činnosti ZSSK a potenciálne pri obmedzených finančných zdrojoch môže viesť k oddialeniu iných investičných projektov s vyššou prioritou, napr. investícií do kapacít údržby alebo obnovy vozidiel v prímestskej a rýchlíkovej doprave.

Na základe štúdie nie je možné určiť, či projekt v predloženej podobe predstavuje najlepšiu hodnotu za peniaze. Štúdia pre nákup ležadlových vozňov by mala vychádzať z koncepcie nočnej dopravy, ktorá ale ZSSK chýba. Koncepcia by na základe požiadaviek MD SR ako objednávateľa dopravy mala overiť dopyt po ubytovacích službách, nastavenie cenovej politiky a zadefinovať požadovaný počet a typ vozidiel. Súčasťou návrhu by malo byť aj vyčíslenie vplyvu na štátne financovanie. Predložená štúdia sa venuje iba nákupu ležadlových vozňov bez ďalšieho potrebného kontextu. Bližšie nevysvetľuje na základe čoho navrhla obstaranie 10 vozňov a do akej miery môže nákup 10 lôžkových vozňov ovplyvniť dopyt po ležadlových vozňoch. Realizácia projektu, ktorá nebude vychádzať z dlhodobej koncepcie, môže byť spojená s rizikom nenaplnenia dopytu alebo obstarania nevhodného počtu a typu vozidiel.

Projekt povedie k zvýšeniu kapacity vlakov na linke Humenné - Bratislava, ktorá nemusí byť dostatočne využitá. ZSSK zredukovala od roku 2025 počet ležadlových vozňov na linke Humenné – Bratislava z dvoch na jeden z dôvodu optimalizácie nákladov (Tabuľka 1). Podľa údajov ZSSK je tento vozeň dnes obsadený v priemere na 75 %. Štúdia tu uvažuje s nasadením troch modernizovaných vozňov, pričom kapacita ležadliel sa tak zvýši z dnešných 60 miest na 120 miest a obsadenosť vozňov klesne na približne 40 %.

Zo štúdie nie je zrejmé aké prínosy pre ZSSK prinesie náhrada vozňov Českých dráh vlastnými vozňami na linke Humenné – Praha. Dnes tu jazdí jeden klimatizovaný ležadlový vozeň Českých dráh (ČD), ktorého prevádzku na slovenskom území finančne musí ZSSK kompenzovať českému dopravcovi finančne resp. naturálne tzv. vyrovnávkami výkonov slovenských vozidiel v Česku. Po projekte by tu chcela ZSSK nahradiť vozeň ČD vlastným ležadlovým vozňom, ktorého vyťaženosť by bola taktiež na úrovni približne 40 %. Zo štúdie nie je známe, či náklady na vlastný vozeň ZSSK budú nižšie ako súčasné náklady na vozeň ČD a či ČD súhlasia s takouto zámenou. Jeden prenájatý ležadlový vozeň jazdí aj na sezónnom letnom vlaku do Splitu. ZSSK ale neuvažuje s nasadením modernizovaných vozňov z projektu na túto linku.

Tabuľka 1: Nasadenie ležadlových vozňov ZSSK (2025)

Linka	Súčasný stav		Po projekte		Poznámka
	Počet	Kapacita*	Počet	Kapacita*	
Humenné - Bratislava	2	60	6	120	
Humenné - Praha	2 (ČD)	54	2	40	V súčasnosti vozne Českých dráh
Bratislava - Viedeň - Split	1	60	0	0	Jazdí od 30.4. do 13.10.

*Kapacita ležadliel vo vlaku

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti a vagonweb.cz, Spracovanie: ÚHP

Väčšiemu využitiu ležadlových vozňov môže brániť nevhodne nastavená cenová politika. Súčasné ceny ZSSK za miesto v spacích vozňov sú nižšie ako u českého, poľského a rakúskeho národného dopravcu, čo vedie k stratovej prevádzke nočnej dopravy (Tabuľka 2). Okrem toho motivuje cenová politika ZSSK cestujúcich využívať vo väčšej miere lôžkové vozne, ktoré sú nákladnejšie na prevádzku, ako efektívnejšie ležadlové vozne. Rozdiel v cene ležadla v 6-miestnom kupé a lôžka v 3-miestnom kupé je v prípade ZSSK len 6 eur. Po zohľadnení vyššej nákladovosti lôžkových vozňov a nižšej kapacity by cena za lôžko mala byť optimálne trojnásobná v porovnaní s ležadlom. Malý rozdiel v cene v kombinácii s väčším počtom lôžkových vozňov ako ležadlových vo vlaku môže znižovať záujem cestujúcich o ležadlá. Nové ležadlové vozne tak nemusia byť dostatočne využité. Úpravou ceny lôžok na úroveň adekvátnu ich nákladnosti je možné presunúť časť cestujúcich do ležadlových vozňov a optimalizovať tak budúcu potrebu lôžkových vozňov.

Tabuľka 2: Porovnanie cien za ubytovacie služby (eur)

Dopravca	Relácia	Ležadlo (6 miest.)	Ležadlo (4 miest.)	Lôžko (3 miest.)	Lôžko/ležadlo (6 miest.)
ZSSK	celosieťová cena	7	9	13	1,9
PKP	Varšava - Štetín	14		19	1,3
ČD	Praha - Varšava	10	15	15	1,5
ÖBB	Viedeň - Bregenz	40	40	135	3,4
Eurosleep	Berlín - Amsterdam	70		210	3,0

Zdroj: Predajné portály ZSSK, PKP, ČD, ÖBB, Eurosleep, Spracovanie: ÚHP

Analýza alternatív

Štúdia identifikuje dve alternatívy projektu, modernizáciu súčasných vozňov a nákup nových ležadlových vozňov, podrobnejšie ale analyzuje iba modernizáciu. Podľa štúdie je jedinou realizovateľnou alternatívou modernizácia a prestavba súčasných vozňov Bmeer na ležadlové vozne. Nákup nových vozňov nie je realizovateľný vzhľadom na vysoké náklady, ktoré by zvýšili stratu nočnej dopravy ZSSK ešte viac ako v prípade modernizácie vozňov. Z tohto dôvodu sa autori štúdie rozhodli ďalej vo finančnej a ekonomickej analýze rozpracovať už iba alternatívu s modernizáciou súčasných vozňov. Zo štúdie nie je zrejmé, či bola preverená alternatíva prenájmu ležadlových vozňov a či sú takéto vozidlá dostupné na trhu.

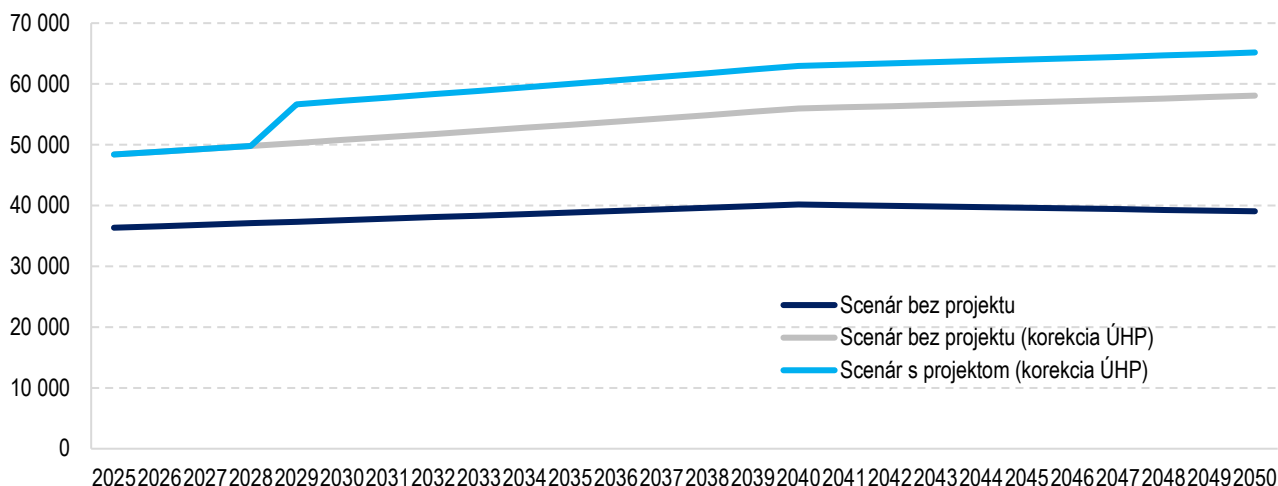
Modernizácia ležadlových vozňov môže byť vhodným riešením, ak pôjde o alternatívu k nákupu lôžkových vozňov.

ZSSK v súčasnosti obstaráva aj nákup 10 lôžkových vozňov s opciou na ďalších 14 kusov za 59,6 mil. eur s DPH (jednotková cena 2,5 mil. eur). Ležadlové vozne so 4-miestnymi kúpe predstavujú relevantnú náhradu za lôžkové vozne s 3-miestnymi kupé. Ak by sa znížil počet lôžkových vozňov radených vo vlaku v prospech ležadlových, môže to zabezpečiť lepšie využitie ležadlových vozňov a znížiť stratu predloženého projektu. Efektívnejšia prevádzka výmenou za mierne nižší komfort môže zlepšiť ekonomiku prevádzky nočnej dopravy a znížiť potrebu nákupu nových lôžkových vozňov. Služby poskytované v ležadlových vozňoch sú postačujúce pre kratšie vnútroštátne linky ako napr. Humenné – Bratislava. Inšpiráciou môže byť model dopravcu Regiojet, ktorý na nočných vlakoch Košice – Praha poskytuje služby v ležadlových vozňoch s 6-miestnymi kupé v štandarde lôžkové kupé s tromi miestami. Jednou z relevantných možností by mohlo byť pre ZSSK znížiť nasadenie lôžkových vozňov na minimum a väčšinu vnútroštátnej dopravy realizovať ležadlovými vozňami.

Analýza ponuky a dopytu

Prognóza počtu cestujúcich vychádza z nesprávne zadefinovaného východiskového stavu. Scenár bez projektu a scenár s projektom sa od seba odlišujú výberom liniek, čo vedie k zdanlivému skokovému nárastu počtu cestujúcich po projekte. V nulovom stave neuvažuje štúdia s cestujúcimi na linke Humenné – Praha, aj keď títo cestujúci tu jazdia už dnes, avšak vo vozňoch ČD. ZSSK musí kompenzovať jazdu vozňov zahraničné partnera na slovenskom území, čo v princípe zodpovedá prenájomu vozňov. Následne sa v prognóze objavujú títo cestujúci po príchode nových vozňov (rozdiel medzi scenármi tmavomodrou a svetlomodrou čiarou v Graf 1). Naopak v scenári bez projektu sú započítaní cestujúci na linke Bratislava – Viedeň – Split, na ktorej už nemajú po projekte jazdiť ležadlové vozne. Po zjednotení rozsahu scenárov v zmysle platnej metodiky sa zníži rozdiel v počte cestujúcich pred a po projekte z pôvodných 20 tis. na približne 6,5 tis. cestujúcich ročne.

Graf 1: Vývoj počtu cestujúcich na linkách projektu



Zdroj: Štúdiá uskutočniteľnosti, Spracovanie: ÚHP

Prognózovaný nárast počtu cestujúcich nie je dostatočne zdôvodnený a môže byť príliš optimistický. Štúdiá uvažuje v scenári bez projektu s rastom počtu cestujúcich na linke Humenné – Bratislava o 0,7 % ročne do roku 2040 a následne s poklesom o 0,3 % do roku 2064. Na linke Humenné – Praha rastie počet cestujúcich o 1,5% ročne do roku 2060. Zo štúdie nie je známy zdroj týchto predpokladov. V skutočnosti pandémie koronavírusu viedla k významnému poklesu počtu cestujúcich v nočnej doprave, ktorý sa ani v roku 2024 ešte nevrátil na historické maximum z roku 2019. Stagnáciu počtu cestujúcich potvrdzuje aj redukcia počtu ležadlových vozňov na vlakoch Humenné – Bratislava z dvoch na jeden v roku 2025. Po realizácii projektu predpokladá štúdiá presun cestujúcich z automobilovej dopravy do vlakov. Počet cestujúcich sa podľa štúdie zvýši oproti scenáru bez projektu o 15 % na linke Humenné – Bratislava a o 8 % na linke Humenné – Praha. Uvedené rastové koeficienty nie sú bližšie zdôvodnené a vzhľadom na negatívny a následne stagnujúci vývoj v posledných rokoch môžu byť nadmerne optimistické. Na vývoj počtu cestujúcich bude mať zásadný vplyv cenová politika ZSSK a vnútorná konkurencia zo strany lôžkových vozňov.

Ekonomické hodnotenie

Projekt je podľa štúdie nenávratný, keďže nárast prevádzkových výdavkov nie je dostatočne kompenzovaný prínosmi. Prínosy projektu pramenia z predpokladaného presunu časti cestujúcich z áut do vlakov a sú vyjadrené vo forme úspory času, prevádzkových nákladov automobilov a zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie (Tabuľka 3). Vyšší prevádzkový náklad na kilometer a zvýšenie počtu ležadlových vozňov sa prejaví na náraste celkových prevádzkových nákladov. Pri prognózovanom využití vozňov a platných cenách bude projekt finančne stratový. Podľa štúdie generuje projekt prínosy len na úrovni 43 % nárastu nákladov, čo je pod hranicou návratnosti. Po oprave metodických chýb v ekonomickej analýze môže byť návratnosť projektu ešte nižšia.

Tabuľka 3: Ekonomická analýza projektu (diskontované v mil. eur)

	ŠU 2025
Ekonomické náklady	36,0
<i>Ekonomické investičné náklady</i>	12,1
<i>Ekonomické prevádzkové náklady</i>	23,8
Ekonomické prínosy	14,3
<i>Úspora času cestujúcich</i>	5,2
<i>Úspora prevádzkových nákladov vozidiel (prevedená doprava)</i>	4,3
<i>Nehodovosť</i>	2,0
<i>Znečistenie životného prostredia</i>	0,4
<i>Emisie skleníkových plynov</i>	2,4
<i>Hlukové emisie</i>	0,0
Zostatková hodnota	1,2
Pomer prínosov a nákladov	0,43

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti, Spracovanie: ÚHP

Ekonomická analýza nie je vhodná pre vyhodnotenie navrhovaného riešenia, keďže projekt generuje iba malé spoločensko-ekonomické prínosy. Náhrada súčasných ležadlových vozňov za vozidlá vo vyššom štandarde by mala byť vyhodnotená primárne finančnou analýzou spojenou s analýzou trhu. Tie by mali identifikovať vhodný model prevádzky nočných vlakov, ktorý bude pre ZSSK a štát finančne udržateľný. Spôsobom ako to dosiahnuť môže byť minimalizácia nákladov prostredníctvom optimalizácie rozsahu a kvality poskytovaných služieb, zvyšovanie cien na potrebnú úroveň alebo ich kombinácia.

Štúdia vychádza z nesprávne zadaného scenára bez projektu, čo vedie k nesprávnemu vyčísleniu zmeny prevádzkových nákladov a príjmov. Ako už bolo bližšie opísané v kapitole Analýza ponuky a dopytu nasadenie vozidiel je odlišné v nulovom stave a scenári po projekte. ZSSK v štúdii nevyčísľuje náklady a príjmy z dopravy na linke Humenné – Praha v scenári bez projektu a naopak zahŕňa linku Bratislava – Viedeň – Split, na ktorej už v budúcnosti neplánuje nasadzovať ležadlové vozne. V štúdii tak chýba vyčíslenie dnešných nákladov za jazdu ležadlových vozňov Českých dráh na slovenskom území a aký bude finančný dôsledok ich náhrady vlastnými vozňami ZSSK. K takejto náhrade by malo dôjsť iba v prípade, ak je preukázateľne pre ZSSK finančne efektívna.

Štúdia uvažuje s prevádzkou nových vozňov o 20 rokov dlhšie ako je realistické. Existujúce osobné vozne radu Bmeer, ktoré plánuje ZSSK modernizovať a prestavať na ležadlové vozne, vznikli modernizáciou vozňov radu Bmee z roku 1986. V čase ich druhej modernizácie v rámci tohto projektu, tak bude mať základná konštrukcia vozňov už približne 40 rokov. Maximálna životnosť kostry vozidla sa pritom uvádza ako približne 60 rokov. Napriek tomu štúdia predpokladá využívanie týchto vozňov až do roku 2064, tzn. 20 rokov po ich faktickej životnosti. V skutočnosti nastane vyradenie týchto vozidiel s vysokou pravdepodobnosťou približne už okolo roku 2045, kedy budú mať prakticky nulovú zostatkovú hodnotu.

Projekt môže viesť k zvýšeniu potreby štátneho financovania ZSSK o približne 2 mil. eur ročne alebo zvýšeniu cien za ležadlo o 50 eur. Nové vozne budú mať podľa štúdie vyššie prevádzkové náklady na jeden kilometer o približne 12 % oproti existujúcim ležadlovým vozňom. V súvislosti so zvýšením počtu nasadených vozňov na vlakoch Humenné – Bratislava z jedného na tri, to povedie k zvýšeniu prevádzkových nákladov a potreby štátnej úhrady o približne 1,7 mil. eur ročne. Vzhľadom na optimistickú prognózu počtu cestujúcich, môže byť reálny negatívny vplyv približne 2 mil. eur. Zabezpečenie neutrálneho vplyvu na štátny rozpočet by si vyžadovalo redukcii nákladov alebo zvýšenie príjmov od cestujúcich napr. zvýšením ceny za ležadlové miesto o 50 eur (dnešná cena 7 eur).