



Polský Lublin se vodíkových autobusů nedočká

02.06 2026 18:41, Libor Hinčica, Autobusy

Dvacítky vodíkových autobusů se polský Lublin nedočká. Dotace na jejich pořízení propadla poté, co zkrachovala společnost Arthur Bus, jež měla být jejich dodavatelem. Dopravce se sice pokusil přesvědčit poskytovatele dotace o prodloužení termínu na vyčerpání dotace s tím, že by mohl buďto vypsát novou soutěž, anebo podepsat smlouvu s dalším účastníkem v pořadí, tomu ale nebylo vyhověno.

Arthur Bus je oficiálně německou firmou, jež však měla svůj výrobní závod od roku 2022 v Polsku. Její vývoj částečně stavěl na vozech Ursus Busu, jež o pár let dříve rovněž zkrachoval. Arthur Busu se podařilo uspět za dobu existence pouze ve dvou veřejných zakázkách – pro Świdnik, kam dodal tři vozy, a pro Lublin, kam měl dodat do března 2026 celkem 20 vozů.

Finanční situace společnosti byla už v době podpisu smlouvy s Lublinem (tj. v dubnu 2025) velmi komplikovaná. Na konci roku 2024 celkové zadlužení firmy vystoupalo na více než 300 mil. Kč a v průběhu roku 2025 se dále prohlubovalo. V závěru podzimu se ukázalo, že z dvaceti vodíkových elektrobuses je prozatím dokončena jen jedna hrubá stavba. Dne 24. 11. 2025 pak firma sama na sebe v neudržitelné situaci podala insolvenční návrh.



Trojici vodíkových autobusů se podařilo dodat Arthur Busu jen do Świdniku, který ale leží v těsném sousedství Lublinu a Lublin i zajišťuje provoz místní MHD. (foto: Úřad města Świdnik)

Firma v té době už nevyplácela výplaty, ředitel společnosti rezignoval na svou funkci v říjnu a vedení převzal Rafał Słomka, jenž měl roli technického ředitele, současně byl ale jediným členem představenstva. Ten měl zpočátku po vyhlášení insolvence se soudem spolupracovat, jenomže v lednu 2026 rovněž ohlásil svůj odchod, takže firma se ocitla zcela bez vedení. Dne 15. 4. 2026 nakonec soud rozhodl o úpadku. Insolvenční správkyň se stala Anna Łukasiewicz, která už po vyhlášení insolvence figurovala nejprve jako dočasný soudní dozor a po rozprchnutí vedení firmy coby nucený správce majetku.

Lublin se v mezích snažil zajistit cesty, jak o dotaci, jež měla hradit 100 % všech pořizovacích nákladů, nepřijít. Do doby rozhodnutí soudu ovšem nemohl zakázku jen jednoduše svěřit druhému účastníkovi v pořadí (přičemž přislíbit dodání vodíkových elektrobusů do sedmi měsíců po vyhlášení insolvence Arthur Busu by byla tak jako tak nejspíše sebevražedná mise). Jak se navíc rozhodnutí soudu protahovalo, lhůta se dále krátila, takže bylo nutné zajistit prodloužení termínu na čerpání dotace. Národní fond ochrany životního prostředí a vodního hospodářství (*Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej*; NFOŚiGW) ale už v závěru března prodloužení termínu na čerpání dotace odmítl. Stále tak platil – a platí – termín dodání do 30. 6. 2026. Jelikož je zřejmé, že vozidla nikdo nedodá, dotace propadne.



Pohled zezadu na vodíkové elektrobusy pro Świdnik. (foto: Úřad města Świdnik)

MPK Lublin formálně účtuje penále za pozdní dodání (3 000 zlotých/cca 17 000 Kč včetně DPH denně), ve věci vypovězení smlouvy prozatím čeká na formální stanovisko insolvenční správkyň, která musí oficiálně informovat dopravce o možnosti či nemožnosti dokončení předmětné zakázky. S ohledem na to, že ve firmě z původních pracovníků nikdo nezůstal, je zřejmé, jaký výsledek bude toto stanovisko obsahovat. MPK Lublin se každopádně přihlásil mezi věřitele a hodlá celou způsobenou škodu vymáhat, jenomže šance, že by mohl nějaké prostředky skutečně získat, je prakticky nulová.

Arthur Bus totiž nevlastnil takřka žádná aktiva. Výrobní hala v Lublinu byla pronajatá, vlastní výrobní zařízení firma téměř neměla, sklad náhradních dílů v podstatě neexistoval a velká část komponentů pocházela od subdodavatelů, kteří jsou nyní sami povětšinou věřiteli. Rozprodej firmy má přitom primárně uspokojit nároky zaměstnanců a státu (společnost dlužila i na sociálním a zdravotním pojištění), teprve v další vlně by přišli na řadu další věřitelé.

Lublin nicméně nadále vodíkové technologii věří. Možnost, že by mohl získat opětovně dotaci ve výši 80 až 100 %, je pro něj velice lákavá, a tak již dopravce avizoval, že se hodlá ucházet o prostředky na nákup vodíkových elektrobusů a klasických elektrobusů v další výzvě NFOŚiGW, jejíž vypsání je očekáváno na konci letošního roku.

Url: [Polský Lublin se vodíkových autobusů nedočká](#)