

Naše značka
VZ 43/19Vyřizuje/linka
Mohelská/543171511Místo odeslání/datum
Brno/19. 2. 2020**Zadávací řízení „Dodávka až 40 ks obousměrných velkokapacitních tramvají“****Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4**

Dobrý den,

v označené věci jeden ze zájemců v rámci veřejné zakázky „Dodávka až 40 ks obousměrných velkokapacitních tramvají“ vznesl následující dotazy, na které zadavatel níže uvádí odpovědi.

Vznesený dotaz č. 1:

ZD 2.1

Speciálním nářadím rozumíme nářadí a zařízení, které je specifické a unikátní pro dodávané vozidlo (přípravky na montáž/demontáž: kol a jejich obručí, nápravových ložisek, soustrojí motoru a převodovky, zvedací čepy vozidla apod.). Běžné nářadí a zařízení vozovny a DPMB do této kategorie nespadá a není jej potřeba dodávat (dílenské zvedáky, nakolejovací zařízení v případě nehody, podúrovňový soustruh, hydraulické lisy atd.). Je tomu tak?

Odpověď na dotaz č. 1:

Speciálním nářadím a přípravky se rozumí zařízení, které je určeno speciálně pro tento typ tramvaje, ale také zařízení, které je pro zadavatele nové, nemá jej dosud k dispozici a pro údržbu a opravy je potřeba. Pro přiblížení vybavenosti zadavatele byla uspořádána dne 4. 2. 2020 prohlídka místa plnění ve vozovně Medlánky.

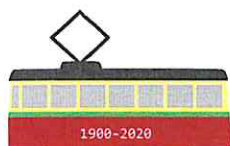
Zadavatel potvrzuje, že běžné nářadí a zařízení vozovny skutečně není součástí dodávky, pakliže je ovšem možné s tímto zařízením vozidla udržovat/opravovat. Součástí dodávky je případné doplnění tohoto zařízení (např. nástavce, redukce, mezikusy, speciální nářadí apod.), pokud bez tohoto doplnění není stávající zařízení použitelné.

K v dotazu uvedenému seznamu zařízení:

- Dílenské zvedáky – není nutné dodávat, ale je nutné dodat např. speciální přípravky či nadstavce/redukce pro zvedání (pokud jsou potřeba)
- Nakolejovací zařízení – není nutné dodávat, nutné je dodat případně speciální přípravky či mezikusy, pokud jsou pro nakolejování třeba
- Podúrovňový soustruh – samotný soustruh není nutné dodávat, je však nutné zabezpečit fixaci vozidla do stávající soustruhu, který má zadavatel k dispozici
- Hydraulické lisy – samotný lis není nutné dodávat, je však nutné dodat případně speciální přípravky pro lisování kol kompatibilní se stávajícím hydraulickým lisem

Vznesený dotaz č. 2:

ZD 2.1



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



Do jaké kategorie spadají: plnicí zařízení chladicího okruhu jednotek HVAC, zařízení pro plnění a čištění hydraulického okruhu kotoučové brzdy, nouzové podvozky pro případ zablokování nápravy, jalové podvozky pro vyvazovací opravy? Je nutné tato zařízení dodávat a pokud ano – v jakém počtu na celkovou dodávku tramvají?

V případě, že DPMB netrvá na dodání těchto zařízení, rozumíme tomu tak, že DPMB tato zařízení vlastní nebo si je sám zajistí

Odpověď na dotaz č. 2:

K jednotlivým položkám zadavatel uvádí:

- Plnicí zařízení HVAC – zadavatel nemá k dispozici, je požadováno jako součást dodávky, jedna sada zařízení společně s první dodávkou tramvají a další současně s 10. tramvají.
- Zařízení pro plnění a čištění hydraulické brzdy – v tomto případě je nutné posoudit, zdali je možné používat stávající zařízení pro hydraulické brzdy, které má zadavatel k dispozici. Jedná se o zařízení pro čištění hydraulických brzd od společnosti DAKO-CZ, a.s. Pokud je toto zařízení použitelné, požaduje zadavatel jako součást dodávky jednu sadu po plnění a čištění hydraulické brzdy současně s dodávkou 10. tramvaje.

V případě, že stávající zařízení nelze pro plnění a čištění hydraulické brzdy použít, požaduje se dodání v rámci dodávky celkem dvou sad - první sada společně s první dodávkou tramvají, druhá sada společně s 10. tramvají.

- Nouzové podvozky pro případ zablokování nápravy – je nutné posoudit, zdali je možné použít speciální pomocný podvozek (pojezd), který má zadavatel pro tento účel k dispozici a který je schválen pro použití Drážním úřadem. Pokud není možné tento podvozek (pojezd) využít, požaduje dodání pomocného podvozku (pojezdu) jako součást dodávky – jedna sada na podvozek při první dodávce a druhá sada společně s 10. vozidlem.
- Jalové podvozky pro vyvazovací opravy – pokud není možné použít standardní jalové podvozky, které má zadavatel k dispozici, požaduje se jejich dodání jako součást dodávky 2 ks (na dva podvozky) společně s první dodávkou tramvají a dalších 2 ks (na dva podvozky) současně s 10. tramvají.

Zařízení je nutné dodat v počtech dle smlouvy, pokud není výše uvedeno jinak.

V souladu s výše uvedeným zadavatel poskytuje přílohou tohoto vysvětlení výkres pomocného podvozku a pracovní postup montáže pomocného podvozku.

Vznesený dotaz č. 3:

ZD 2.1

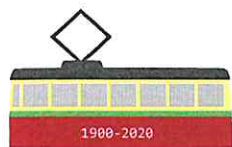
Jaké jsou limitní rozměry lávek ve vozovkách?

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel uvádí, že stávající rozměry lávek nelze brát jako limitní pro dodávku tramvají, neboť odpovídají provozu stávajících typů vozidel a nemusí odpovídat příslušné normě pro konstrukci vozidel. V rámci rekonstrukcí vozovny jsou lávky budovány/upravovány tak, aby byly ve vzdálenosti od osy kolejí 1 380 mm a spodní okraj lávky byl ve výšce 2 810 mm. Výrobce vozidel každopádně musí dodržet příslušné normy pro maximální rozměry tramvajových vozidel.

Vznesený dotaz č. 4:

Vyskytuje se v Brně kombinace S-oblouku bez přímého úseku? V případě, že ano, je možné tyto S-oblouky blíže specifikovat? V opačném případě, prosíme o popis nejhůřší kombinace Soblouku s přímým úsekem



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



(např. ve formě - Rxx-xx-Rxx -poloměr oblouku-délka přímé částipoloměr oblouku, nebo alespoň definovat minimální vyskytující se délku vložené mezipřímé).

Odpověď na dotaz č. 4:

Na tramvajové síti ve městě Brně a městě Modřice se oblouky s „S“ motivem bez mezipřímé části vyskytují a to obdobně, jako u jiných dopravních podniků. Při dodržení aktuálně platných technických norem pro tramvajová vozidla účastníkem by však v provozu neměl nastat problém.

V kolejové síti a vozovkách mají na žlábkových kolejnicích tyto protisměrné oblouky poloměr min. 25 m, protisměrné oblouky pro dosažení změny osové vzdálenosti kolejí z 3 m na 3,5 m mají poloměr 150 m.

Nejmenší poloměr protisměrných oblouků na tramvajových tratích s kolejnicí tvaru S 49 (49E1) na mostě mez zastávkami Mendlovo náměstí a Výstaviště, hlavní vstup, mají poloměr 70 m a jsou osazeny přídržnicí.

Vznesený dotaz č. 5:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží

Záruka na konstrukční a výrobní vady, trvající 300 měsíců (25 let), je definována jako záruka za vady vzniklé během používání vozidla v důsledku chybné konstrukce, únavové destrukce nebo nedodržení konstrukční či technologické dokumentace během výroby vozidla. Prosíme o přesnou definici pojmu "chybná konstrukce".

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel uvádí, že chybná konstrukce je konstrukční vada, jejíž příčinou je již samotné konstrukční řešení vozidla nebo jeho celku, nejčastěji již ve fázi projektu, výpočtu apod. Může se jednat např. o poddimenzování určitého konstrukčního celku, který pak z tohoto důvodu nevydrží očekávanou životnost vozidla. Zpravidla se taková chybná konstrukce projeví na více vozidlech nebo je reálný předpoklad, že by se mohla na více vozidlech projevit.

Vznesený dotaz č. 6:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží

V návaznosti na dotaz č. 18 týkající se provádění údržby bychom Vás chtěli požádat o potvrzení, že dodavatel nebude dle smlouvy vykonávat žádnou preventivní údržbu. V dané souvislosti prosíme o úpravu příslušné textace v čl. IV. smlouvy (str. 8) pouze na "korektivní údržbu vlastním servisním střediskem" namísto "údržbu a servisní úkony vlastním servisním střediskem".

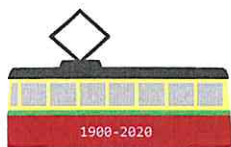
Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel potvrzuje, že výše uvedená formulace ohledně provádění údržby a servisních úkonů vlastním servisním střediskem dodavatele se týká pouze oprav (korekcí). Předpokládá se, že běžnou nekorektivní údržbu si bude provádět zadavatel vlastními silami.

V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 7:

Rámcová dohoda



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 1 - Záruka na hromadné a typově identické vady.

Hromadná vada. Chápeme správně, že textace „20 % vozů (min. dvě tramvaje)“ znamená, že k „hromadné vadě“ musí být vždy splněny obě podmínky zároveň? Hromadná vada zároveň neobsahuje žádné časové období, za které musí vícero rozličných vad nastat, pouze obecně hovoří o „době, kdy jsou tyto závady kryty některou ze záruk“. Dovolujeme si požádat, aby hromadná vada byla omezena pouze po doby záruky na tramvaj (36- 60 měsíců) a aby bylo přesně definováno, za jaké období musí „víceru rozličných vad“ nastat

(např. kalendářní rok). Jinak nebude dán rozdíl mezi existencí několika vad současně (vedoucích k běžné odpovědnosti za vady) a existencí „víceru rozličných vad“ (vedoucích k odpovědnosti za hromadnou vadu).

Odpověď na dotaz č. 7:

Zadavatel potvrzuje, že pro uplatnění hromadné vady musí být splněny obě podmínky současně. Tedy např. při dodávce pěti tramvajů min. u dvou tramvajů.

Zadavatel současně upřesňuje, že posuzování hromadné vady je omezeno obdobím pouze po dobu záruky na tramvaj (36-60 měsíců). Víceru rozličných vad pak musí nastat za období 12 po sobě jdoucích měsíců.

V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 1. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 8:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 1 - Záruka na hromadné a typově identické vady.

Typově identická vada. Chápeme správně, že textace „20 % vozů (min. dvě tramvaje)“ znamená, že k „typově identické vadě“ musí být vždy splněny obě podmínky zároveň? Dále si též dovolujeme požádat, aby i typově identická vada byla omezena pouze na dobu záruky na tramvaj (36-60 měsíců) a aby bylo přesně definováno, za jaké období musí „víceru stejných vad“ nastat (např. kalendářní rok). Jinak opět nebude dán rozdíl mezi existencí několika vad současně (vedoucích k běžné odpovědnosti za vady) a existencí „víceru stejných vad“ (vedoucích k odpovědnosti za typově identickou vadu).

Odpověď na dotaz č. 8:

Zadavatel potvrzuje, že pro uplatnění typově identické vady musí být splněny obě podmínky současně. Tedy např. při dodávce pěti tramvajů min. u dvou tramvajů.

Zadavatel současně upřesňuje, že posuzování typově identické vady je omezeno obdobím pouze po dobu záruky na tramvaj (36-60 měsíců). Víceru stejných vad pak musí nastat za 24 po sobě jdoucích měsíců.

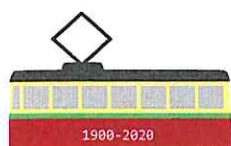
V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 1. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 9:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 1 - Záruka na hromadné a typově identické vady

Při včasné neodstranění hromadné či typově identické vady je prodávající povinen uhradit smluvní pokutu ve výši 0,05 % z kupní ceny za každý započatý den nemožnosti provozu vozidla. Rozumíme správně, že je tím myšleno 0,05 % denně z kupní ceny daného vadného vozidla?



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



Odpověď na dotaz č. 9:

Zadavatel potvrzuje, že smluvní pokuta se týká jen vozidel, která není možné provozovat.

V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 1. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 10:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 3. - Záruka provozuschopnosti tramvaj

Denní počet odstavených tramvajů nesmí překročit 5 % z celkového počtu dodaných tramvajů, které jsou aktuálně v záruční době, jinak je prodávající povinen hradit smluvní pokutu za nedodržení provozuschopnosti ve výši 5 000 Kč tramvaj/den. To však v praxi znamená, že pokud by zadavatel odebral méně než 20 tramvajů, bude i jediná odstavená tramvaj znamenat nedodržení provozuschopnosti s následkem smluvní pokuty (bude to více než 5 %). To nám přijde nestandardní neboť již i za samotné prodloužení s odstraněním vad bude dodavatel sankcionován (4 000 Kč denně/vada). Ve výsledku tak bude prodávající trestán dvakrát. Prosíme tedy o zmírnění toho ustanovení, aby neobsahovalo dvojí sankcionování prodávajícího za jedno pochybení.

Dále žádáme, zda by mohlo být překročení provozuschopnosti upřesněno např. tak, že kromě naplnění podmínky 5 % tramvajů musí být zároveň odstavena vždy více než 1 tramvaj?

Odpověď na dotaz č. 10:

Zadavatel doplňuje a upřesňuje podmínku 5 % odstavených tramvajů v rámci záruky provozuschopnosti tak, že bude v záruční době akceptováno odstavení jedné tramvaje bez sankce a sankcionováno bude odstavení dvou a více tramvajů.

V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 3. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 11:

Rámcová dohoda

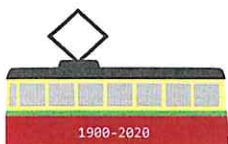
čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 4 - Výluky z odpovědnosti prodávajícího

"Jakékoliv nároky plynoucí z poskytnutých záruk, uplatněné kupujícím vůči prodávajícímu, považují obě strany za oprávněné a platné, pokud prodávající neprokáže písemnou zprávu o posouzení nezávislého zkušebního ústavu jejich neoprávněnost."

Toto ustanovení není zcela standardní. Je možné upravit znění smlouvy tak, že se k závadě vyjádří nejprve prodávající a pokud nenastane shoda mezi ním a kupujícím, následně se řeší prostřednictvím třetí osoby např. nezávislého zkušebního ústavu?

Odpověď na dotaz č. 11:

Zadavatel považuje tento postup za zcela standardní. Pokud nastane na vozidle závada, bude ji kupující standardním způsobem reklamovat u prodávajícího. Proávající tuto reklamaci může odmítnout jen z předem definovaných důvodů (uvedených ve výlukách z odpovědnosti). Samozřejmě mohou nastat případy, kdy může jít o spor, zdali důvod odmítnutí reklamace je v souladu s ustanovením o výlukách odpovědnosti. Zadavatel - kupující v tomto obecně předpokládá, že v těchto případech obdrží od prodávajícího nejprve stanovisko a teprve poté, když s ním nebude souhlasit, bude vypracován nezávislý posudek.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Pro odstranění nejasností ohledně tohoto postupu zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 4. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 12:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 5 - Poskytování Záručního servisu a smluvní pokuta.

Za pozdní odstranění vad je stanovena smluvní pokuta 4 000 Kč denně za každou tramvaj a to jak v případech, kdy vada brání užívání tramvaje, tak v případech, kdy užívání nebrání. Tato smluvní pokuta nám přijde nepřiměřeně vysoká, neboť stejně postihuje závažné i méně závažné vady. Podle judikatury by smluvní pokuta měla odpovídat významu zajišťované povinnosti, tj. nelze stejně sankcionovat závažná i banální pochybení. Dovolujeme si proto požádat o úpravu formulace této smluvní pokuty, aby tato pokuta byla uplatňována pouze u vad, které způsobí odstavení tramvaje.

Odpověď na dotaz č. 12:

Zadavatel upravuje výši smluvní pokuty za vady, které nebrání provozu vozidla na 1 000 Kč/vadu za každý započatý den prodlení s odstraněním takové vady.

V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 5. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

Vznesený dotaz č. 13:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 7 - Nároky z vad zboží

Zadavatel má mít kompletní výběr práv z odpovědnosti za vady (dodání náhradního zboží, oprava, přiměřená sleva z kupní ceny, odstoupení) jestliže má zboží „vady“. Oproti tomu občanský zákoník přiznává takto široká práva pouze v případě „podstatných vad“. Konstrukce sepsaná zadavatelem tedy znamená, že zadavatel je oprávněn i v případě banální vady požadovat např. dodání náhradního zboží nebo odstoupit od smlouvy. Takové ustanovení znamená pro každého dodavatele velké riziko, které bude nucen zohlednit v nabídkové ceně. Dovolujeme si proto požádat, aby zadavatel dané ustanovení zmínil omezením na „podstatné vady“ v souladu se zákonem.

Odpověď na dotaz č. 13:

Zadavatel upřesňuje text příslušného ustanovení, kdy doplňuje slovo „podstatné“.

V souvislosti s uvedeným zadavatel upravuje znění čl. IV. odst. 7. Rámcové dohody a poskytuje ji v tomto upraveném znění přílohou tohoto vysvětlení.

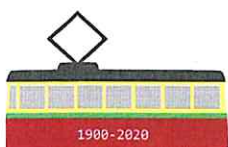
Vznesený dotaz č. 14:

Rámcová dohoda

čl. II. Lhůta a místo plnění, odst. 5 - Převzetí zboží

S odkazem na dříve položený dotaz č. 10 týkající se součinnosti zadavatele - zadavatel poskytne potřebnou obsluhu, energii a infrastrukturu, náklady budou následně fakturovány dodavateli dle kalkulačního vzorce. Chtěli bychom Vás požádat o ceník těchto služeb, abychom znali očekávané náklady.

Rozumíme tomu tak, že tyto náklady nebudou účtovány v momentě, kdy budou probíhat jízdní zkoušky již s cestujícími?



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Odpověď na dotaz č. 14:

Zadavatel upřesňuje, že budou prodávajícímu přefakturovány skutečné náklady, které vzniknou prodávajícímu nad rámec běžné činnosti nebo provozu. V případě jízdy vozidla po kolejové síti se bude jednat jen o jízdy bez cestujících (např. za účelem schválení vozidla do provozu, odladění SW, brzdové zkoušky apod.).

V případě jízdy s cestujícími (i v případě např. zkušebního provozu s cestujícími) nebudou účtovány žádné vícenáklady. Ty by byly účtovány jen v případě vzniku mimořádné události (např. vykolejení) nebo poruchy vozidla a nutnosti zajištění náhradní dopravy (doprava náhradní tramvaje, náhradní autobus a apod.)

Náklady na jeden vozový kilometr pro jízdy bez cestujících jsou stanoveny na 90 Kč/km. V této sazbě jsou zohledněny veškeré náklady kupujícího na zajištění provozu (včetně energie, infrastruktury, jednoho řidiče).

Vznesený dotaz č. 15:

Rámcová dohoda

čl. IV. Záruka a vady zboží, odst. 1 - Záruka na hromadné a typově identické vady

Chtěli bychom požádat DPMB o poskytnutí aktuálních sazeb v rámci odstraňování záručních vad např. přistavení tramvají do opravy, výměny tramvají na lince, odtahy nepojízdných tramvají atd.

Odpověď na dotaz č. 15:

Tyto náklady se víceméně omezí na náklady na přistavení náhradního a odtahového vozidla (tramvaje) a pohybují se okolo 100 - 156 Kč/km dle typu vozidla (v případě výměny či odtahu standardně najedou 5 - 30 km dle místa odstavení).

S pozdravem

Dopravní podnik města Brna, a.s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno

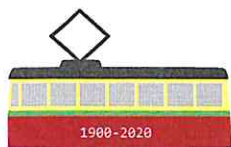
Doručovací číslo: 65646

Ing. Miloš Havránek
předseda představenstva

Ing. Josef Veselý
člen představenstva

Přílohy:

- Příloha č. 3 ZD – Rámcová dohoda (bez příloh)
- Výkres pomocného podvozku
- Pracovní postup montáže pomocného podvozku



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz

Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463

Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ22 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888