

Modul- und Leistungs-Beschreibung

Bitte beachten: Diese Beschreibung aller *Dienste*, die vom *Service-Provider* bereitgestellt werden, dient nur zu Informationszwecken und stellt keine Zusicherung, Garantie oder Gewährleistung dar. Die Bedingungen gelten nur, wenn die entsprechenden *Dienste* für den *Kunden* freigeschaltet worden sind.

1. Leistungen und Bedingungen

1.1. Support durch Customer Care (Helpdesk)

Der *Service-Provider* bietet auf der Plattform globalen Online-Support sowie Support per Telefon und E-Mail für den *Kunden* und die Logistikpartner des *Kunden* auf der *Plattform* an. Diese *Support-Leistungen* werden vom Team „Customer Care“ des *Service-Providers* erbracht. Der Support kann Folgendes umfassen:

Nutzer-Administration: Der *Service-Provider* bietet dem *Kunden* und den Logistikpartnern des *Kunden* auf der *Plattform* die technische Möglichkeit, die *Nutzer-Liste* des *Service-Providers* und die Zugriffsrechte dieser *Nutzer* auf dem neuesten Stand zu halten.

Nutzer-Helpdesk: Der Nutzer-Helpdesk steht sowohl dem *Kunden* als auch den Logistikpartnern des *Kunden* auf der *Plattform* in den Zeiträumen und mit den Reaktionszeiten zur Verfügung, die in ihren Verträgen festgelegt sind.

Nutzerschulung: Schulungen für die *Nutzer* des *Kunden* und die Logistikpartner des *Kunden* auf der *Plattform* stehen im Hilfebereich der *Plattform* zur Verfügung.

Technische Unterstützung und betriebliche Fragen: Support für technische Probleme steht dem *Kunden* und den Logistikpartnern des *Kunden* auf der *Plattform* in den Zeiträumen und mit den Reaktionszeiten zur Verfügung, die in ihren Verträgen festgelegt sind.

Verwaltungstechnische Fragen: *Support* und *Betreuung* des *Kunden* und der Logistikpartner des *Kunden* auf der *Plattform* bei verwaltungstechnischen Fragen, um reibungslose Abläufe bei der Nutzung der *Plattform* zu gewährleisten (z. B. organisatorische Fragen, vertragliche Fragen, Entscheidungsfindung oder Abrechnung)

1.2. Support-Sprachen

Die *Support-Leistungen* des *Service-Providers* werden derzeit in den folgenden Sprachen erbracht:

SPRACHE	PLATTFORM	ONBOARDING	PLATTFORMNUTZUNGSVERT RAG	SUPPORT
Englisch	✓	✓	✓	✓
Bulgarisch	✓	✓	✓	✓
Chinesisch	✓	✓	✓	✓
Kroatisch/Serbisch	✓	✓	✓	✓
Tschechisch	✓	✓	✓	✓
Niederländisch	✓	✓	✓	✓
Finnisch	✓	✗	✓	✗
Französisch	✓	✓	✓	✓
Deutsch	✓	✓	✓	✓
Hindi	✓	✗	✓	✗
Ungarisch	✓	✓	✓	✓
Indonesisch	✓	✗	✓	✗

SPRACHE	PLATTFORM	ONBOARDING	PLATTFORMNUTZUNGSVERT RAG	SUPPORT
Italienisch	✓	✓	✓	✓
Japanisch	✓	✗	✓	✗
Koreanisch	✓	✗	✓	✗
Polnisch	✓	✓	✓	✓
Portugiesisch (Brasilien)	✓	✓	✓	✓
Portugiesisch (Portugal)	✓	✗	✓	✗
Rumänisch	✓	✓	✓	✓
Russisch	✓	✓	✓	✓
Slowakisch	✓	✓	✓	✓
Slowenisch	✓	✗	✓	✓
Spanisch	✓	✓	✓	✓
Schwedisch	✓	✗	✓	✗
Thailändisch	✓	✗	✓	✗
Türkisch	✓	✗	✓	✗

1.3. Wartung

Der *Service-Provider* übernimmt für den *Kunden* den Support und die Wartung der *Plattform* wie unter <https://www.transporeon.com/en/avd/> beschrieben. Der *Service-Provider* stellt sicher, dass die Verfügbarkeit oder Funktionalität der *Cloud Services* durch die Wartung nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

2. Module und Bedingungen

Das folgende Kapitel beinhaltet eine generelle Beschreibung der Module, die auf der *Plattform* verwendet werden können, sowie alle Bedingungen für die Verwendung der Module.

Im Kontext dieses Dokuments haben „*Cloud Services*“ die Bedeutung von Funktionalitäten der *Plattform*, einschließlich regelmäßiger neuer Releases, Versionen, Updates, Upgrades und Standard-Support (Helpdesk).

2.1. Allgemeine Bestimmungen

- Möchte die *Spedition* einen oder mehrere Transportaufträge ausführen, kann er ein entsprechendes bindendes Angebot abgeben, welches er gegebenenfalls zeitlich begrenzen kann. Falls ein Angebot nicht mit einer zeitlichen Frist versehen ist, gilt das Angebot bis zum letzten Datum für die Einreichung von Angeboten, welches vom *Verlader* festgelegt wird.
- Zeitpunkte wie Vertragsschluss, Angebotsbindung und so weiter bestimmen sich im Zweifel nach der Systemuhrzeit der *Plattform*. Für den Zeitpunkt des Vertragsschlusses ist der Zeitpunkt des Eingangs der jeweiligen Erklärung maßgeblich.
- Falls der *Kunde* oder seine Logistikpartner auf der *Plattform* Endgeräte oder andere Hardware in Kombination mit der *Plattform* nutzt, haftet der *Service-Provider* nicht für solche Hardware, ihre Kompatibilität mit der *Plattform* sowie die Verfügbarkeit jedweder *Dienste* des *Service-Providers* auf solcher Hardware.
- Der *Verlader* entscheidet, welche *Speditionen* für die Nutzung der *Plattform* durch den *Service-Provider* aktiviert werden sollen. Nur vom *Verlader* autorisierte *Speditionen* haben Zugang zu Zeitfensterbuchungen bzw. zu Transporten dieses *Verladers* auf der *Plattform*. Der *Verlader* weiß dabei, welche *Spedition* ein bestimmtes Angebot abgegeben hat. Gleiches gilt für *Speditionen*, wobei jede weiß, welcher *Verlader* einen Transportauftrag anbietet oder dessen Annahme bestätigt haben möchte. Die *Speditionen* wissen

nicht, ob bzw. welche anderen *Speditionen* Angebote abgegeben haben und welche anderen *Speditionen* vom *Verlader* beauftragt wurden.

- (e) Der *Kunde* kann *Nutzer* sperren, was bedeutet, dass ihnen der Zugriff auf die *Plattform* vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Gesperrte *Nutzer* können vom *Kunden* jederzeit entsperrt werden und gesperrte *Nutzer* werden als aktive *Nutzer* behandelt.

2.2. Transport Assignment “Best Carrier”, Transport Assignment “Autonomous Procurement”

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht es einem *Verlader*, Angebote für einen bestimmten Transport von autorisierten *Speditionen* auf effiziente Art und Weise zu erhalten. Zu diesem Zweck kann der *Verlader* einen Transport für eine definierte Gruppe von *Speditionen* oder sogar für alle *Speditionen*, die mit dem *Verlader* über die *Plattform* verbunden sind, gleichzeitig veröffentlichen. Alle *Speditionen*, die eingeladen wurden, können in dem Spot-Angebotsprozess ein Angebot innerhalb der vom *Verlader* festgelegten Frist abgeben. Der Disponent des *Verladers* ist dann dafür verantwortlich, zu einem beliebigen Zeitpunkt eines der Angebote auszuwählen. Wenn der *Verlader* Transport Assignment “Autonomous Procurement” nutzt, enthalten die veröffentlichten Transporte ein Preisangebot an die *Spedition*, das diese annehmen kann, anstatt ein eigenes Preisangebot an den *Verlader* zu richten.
- (b) Transport Assignment erfolgt, sobald ein Angebot einer *Spedition* ausgewählt wurde, oder, wenn der *Verlader* ehemals Transport Assignment “Autonomous Procurement” nutzt, kann die Zuweisung erfolgen, wenn eine *Spedition* das an sie gerichtete Transportangebot annimmt. In beiden Fällen wird diese *Spedition* auf der *Plattform* mit dem Transport zu dem vereinbarten Transportpreis beauftragt, welcher im Angebot angegeben wurde. Alle anderen mitbietenden *Speditionen* erhalten gleichzeitig eine neutrale negative Antwort.

Bedingungen

- (a) Möchte die *Spedition* einen oder mehrere Transportaufträge ausführen, kann er ein entsprechendes bindendes Angebot abgeben, welches er gegebenenfalls zeitlich begrenzen kann. Falls ein Angebot nicht mit einer zeitlichen Frist versehen ist, gilt das Angebot bis zum letzten Datum für die Einreichung von Angeboten, welches vom *Verlader* festgelegt wird. Wenn der *Verlader* Transport Assignment “Autonomous Procurement” nutzt, kann die *Spedition* sich dafür entscheiden, angebotene Preise zu akzeptieren, anstatt ein eigenes Angebot zu machen. Und wenn sie ein Angebot macht, kann dieser Angebotspreis storniert oder gesenkt, aber nicht erhöht werden.
- (b) Der *Verlader* ist nicht an den Zeitraum zur Auftragsvergabe gebunden. Er kann den Zeitraum jederzeit verkürzen oder verlängern.
- (c) Ein Vertrag für eine Transaktion zwischen dem *Verlader* und der *Spedition* ist abgeschlossen, wenn der *Verlader* das für ihn am besten geeignete Angebot einer *Spedition* auswählt und es dieser *Spedition* bestätigt. Nutzt der *Verlader* Transport Assignment “Autonomous Procurement”, kann auch dann ein Vertrag zustande kommen, wenn eine *Spedition* das ihr unterbreitete Transportangebot annimmt.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht es einem *Verlader*, die Bestätigung eines Transportauftrags von einer bestimmten *Spedition* auf der *Plattform* anzufragen. Die Auswahl der *Spedition* kann entweder über das *Inhouse-System* des *Verladers*, manuell auf der *Plattform*, oder automatisch basierend auf den vom *Verlader* festgelegten Regeln durch Rate Management erfolgen.
- (b) Die *Spedition* hat die Möglichkeit, den Transportauftrag auf der *Plattform* innerhalb der vom *Verlader* vorgegebenen Annahmefrist anzunehmen. Im Falle der Annahme wird die *Spedition* mit dem Transport beauftragt. Falls die *Spedition* die Durchführung des Transports ablehnt oder nicht innerhalb der vorgegebenen Frist reagiert, wählt der *Verlader* üblicherweise eine andere *Spedition* aus (manuell oder automatisch über Regeln), oder beschließt, den entsprechenden Transport über den Spot-Markt unter Nutzung der Transport Assignment “Best Carrier” zu vergeben.

Bedingungen

- (a) Der *Verlader* ist nicht an den Zeitraum zur Auftragsvergabe gebunden. Er kann den Zeitraum jederzeit verkürzen oder verlängern.
- (b) Ein Vertrag für eine Transaktion zwischen dem *Verlader* und der *Spedition* kommt mit der Annahmestätigung durch die *Spedition* (manuell oder automatisch) zustande.

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Beschreibung

- (a) Die Transport Assignment "Supply Chain Sync" ermöglicht es den *Verladern*, bei jeder Transportlieferung die Bestellung des Einzelhandelsunternehmens zu senden, um Zugriff auf alle Vorgänge im Zusammenhang mit dem Transport entlang der Lieferkette

zu erhalten. Mit dieser Funktion erhalten *Verlader* Einblicke in alle Lieferbuchungen der Empfänger, die in einem Transport synchronisiert sind. *Verlader* erhalten einen Überblick über die gebuchten Zeitfenster, die voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) und den Versandstatus (Ankunft und Abfahrt) der einzelnen verknüpften Lieferbuchungen.

- (b) *Speditionen* können jede mit einem Transport verknüpfte Bestellung direkt aus der Transport Assignment in das Time Slot Management for Retailers buchen. Alle offenen *Bestellungen* und geplanten *Buchungen* mit der gesamten Sichtbarkeit werden in der Registerkarte *Zeitfenster* der Transport Assignment angezeigt.

Bedingungen

- (a) Als Voraussetzung für die Aktivierung der Transport Assignment "Supply Chain Sync" Basisversion wird die Bestellbestätigung als Feld in der Transport Assignment benötigt. Alle Einzelhandelsunternehmen des *Service Providers* werden nach der Aktivierung mit dem *Verlader* verbunden.
- (b) Es besteht die Möglichkeit, weitere Funktionen hinzuzufügen, z. B. eine Betreiber-Whitelist für die Übertragung von Daten von einer *Spedition* zum anderen oder eine zusätzliche Zuordnung von Standort- und Lieferantennummern. Daher ist ein zusätzlicher Projektaufwand erforderlich.

2.5. Freight Audit

Beschreibung

Dieser *Cloud Service* ermöglicht die Überprüfung (Audit) von Frachtrechnungen für Transporte, die über die *Plattform* abgewickelt werden. Es ist jedoch nur auf den Straßenverkehr beschränkt. Der Dienst funktioniert wie folgt:

- (a) Sobald ein Transport auf der *Plattform* durchgeführt wurde und die Tarife und Zuschläge zugewiesen wurden, erstellt der *Service Provider* eine Abrechnungsanweisung für *Speditionen*. In dieser Anweisung werden die Sendungen und die Kosten angegeben, die dem *Verlader* in Rechnung gestellt werden.
- (b) Der *Service Provider* weist jedem Transport auf der Grundlage der im Vorfeld mit dem *Verlader* vereinbarten Geschäftslogik ein Hauptbuchkonto zu. Dies ist nur für die Vollversion des Audits zutreffend.
- (c) Der *Service Provider* bietet eine Kommunikationsplattform für die Beilegung von Streitigkeiten zwischen *Verlader* und *Spedition*. Im Falle einer Streitigkeit kann der *Verlader* entweder zustimmen oder widersprechen. Wenn der *Verlader* zustimmt, muss der ursprüngliche Transportauftrag storniert und ein neuer Transportauftrag mit vollständigen und korrekten vereinbarten Kosten erstellt werden. Die alte Rechnungsanweisung wird überarbeitet, und der neueste Auftrag wird in den kommenden Rechnungszyklus aufgenommen.
- (d) Die *Spedition* stellt die Frachtrechnungen auf der Grundlage der Rechnungsanweisungen aus. Der *Service Provider* prüft die Vollständigkeit und Richtigkeit der Rechnung. In der Light-Version werden nur der Rechnungsbetrag und der Umsatzsteuerbetrag geprüft. In der Vollversion werden auch die rechtlichen Elemente der Rechnung geprüft und eine Prüfung auf doppelte Rechnungsnummern durchgeführt.
- (e) Wenn die Rechnung mit der Fakturierungsanweisung übereinstimmt, wird sie genehmigt, und die Kreditorenbuchhaltungsdatei wird für den *Verlader* in einem vom *Service Provider* vordefinierten Layout freigegeben.
- (f) Bei Unstimmigkeiten wird die Rechnung an die *Spedition* zur Korrektur gemäß der Rechnungsanweisung zurückgeschickt. Nachdem die korrigierte Frachtrechnung erneut eingereicht wurde, durchläuft sie erneut das Prüfverfahren, bis sie eine Übereinstimmung erzielt und den Status "genehmigt" erhält.
- (g) Für alle genehmigten Rechnungen erstellt der *Service Provider* eine Kreditorendatei als Ausgabe an das System des *Verladers*. Dies ist nur für das vollständige Audit zutreffend.
- (h) Der *Service Provider* erstellt für alle durchgeführten Transporte Rückstellungen, sobald die Hauptbuchzuweisung abgeschlossen ist, und bietet dem *Verlader* in seiner Berichtsanzuwendung Zugang zu den Abgrenzungsberichten.

Bedingungen

- (a) Nur Transporte, die über die *Plattform* mit Straßentransport durchgeführt werden, kommen für eine Frachtprüfung über das Zusatzprodukt in Frage.
- (b) Der *Verlader* gibt entweder die Kosten pro Sendung in den Transportauftragsdateien pro Ausführung an oder pflegt die vertraglich vereinbarten Raten in Ratenverwaltung, ehemals Rate Management. Die Unterscheidung der Kostenarten ist für eine ordnungsgemäße detaillierte Berichterstattung über die Frachtausgaben erforderlich.
- (c) Müssen zum vereinbarten Beförderungsentgelt Zusatzkosten hinzugerechnet werden, die im Voraus nicht bekannt waren, so vereinbaren *Spedition* und *Verlader* den Zuschlag mithilfe des Surcharge Management. Zuschläge können nicht nach einer vereinbarten Ausschlussfrist nach der Zustellung des Transports erhoben werden. Dieser *Cloud Service* bezieht die im Zuschlagsmodul vereinbarten Zuschläge in die Abrechnungsanweisungen ein.

- (d) Die Billiganweisungen werden der *Spedition* in einem vorgewählten Abrechnungsrhythmus übermittelt: wöchentlich, zweiwöchentlich oder monatlich.
- (e) *Spedition* und *Verlader* Stammdaten müssen dem *Service Provider* als Teil des Frachtprüfverfahrens zur Verfügung gestellt werden (Datenanforderungen werden vom *Service Provider* mitgeteilt).
- (f) Bei der Erstellung einer Kreditorendatei bietet *Verlader* eine Kontokodierungslogik.
- (g) Der *Spedition* stellt dem *Service Provider* eine Frachtrechnung in der vereinbarten Häufigkeit, dem vereinbarten Layout und unter Bezugnahme auf die erhaltene Rechnungsanweisung aus.

2.6. Freight Matching for Forwarders

Dieser *Cloud Service* ermöglicht einer *Spedition*, als Auftraggeber zu agieren. Im Freight Matching for Forwarders können Auftraggeber ihre eigenen Transporte sowie Transporte, die sie von ihren Transporeon-*Verladern* erhalten, über verschiedene Zuweisungsmethoden an autorisierte *Speditionen* vergeben.

2.6.1. Spot Match

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht Auftraggebern, Angebote für einen bestimmten Transport von autorisierten *Speditionen* auf effiziente Art und Weise zu erhalten. Zu diesem Zweck kann der Auftraggeber einen Transport für eine definierte Gruppe von *Speditionen* oder sogar für alle *Speditionen*, die mit dem Auftraggeber über die *Plattform* verbunden sind, gleichzeitig veröffentlichen. Alle *Speditionen*, die eingeladen wurden, können in dem Spot-Angebotsprozess ein Angebot innerhalb der vom Auftraggeber festgelegten Frist abgeben. Der Disponent des Auftraggebers ist dann dafür verantwortlich, eines der Angebote auszuwählen. Die Auswahl des Angebots kann entweder im *Inhouse-System* des Auftraggebers oder im Freight Matching for Forwarders erfolgen.
- (b) Sobald ein Angebot einer *Spedition* ausgewählt wurde, wird diese *Spedition* auf der *Plattform* mit dem Transport zu dem vereinbarten Transportpreis beauftragt, welcher im Angebot angegeben wurde. Alle anderen mitbietenden *Speditionen* erhalten gleichzeitig eine neutrale negative Antwort.

Bedingungen

- (a) Möchte die *Spedition* einen oder mehrere Transportaufträge ausführen, kann die *Spedition* ein entsprechendes bindendes Angebot abgeben, welches die *Spedition* gegebenenfalls zeitlich begrenzen kann. Wird für ein Angebot keine Frist angegeben, so gilt das Angebot bis zu dem vom Auftraggeber festgelegten Endtermin für die Übermittlung von Angeboten.
- (b) Der Auftraggeber ist nicht an den Zeitraum zur Auftragsvergabe gebunden. Er kann den Zeitraum jederzeit verkürzen oder verlängern.
- (c) Ein Vertrag für eine Transaktion zwischen dem Auftraggeber und der *Spedition* ist abgeschlossen, wenn der Auftraggeber das für ihn am besten geeignete Angebot einer *Spedition* auswählt und es dieser *Spedition* bestätigt.

2.6.2. Auto Match

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht Auftraggebern, mithilfe von künstlicher Intelligenz automatisch eine *Spedition* aus zugelassenen *Speditionen* und Transportpreisen für einen bestimmten Transport zu finden. Zu diesem Zweck können die Auftraggeber einer definierten Gruppe von *Speditionen* einen Transport mit einem maximal akzeptablen Transportpreis und einer Annahmefrist veröffentlichen. Allen *Speditionen* werden durch künstliche Intelligenz generierte Preisangebote präsentiert.
- (b) Die *Spedition* hat die Möglichkeit, den Transport zum angegebenen Transportpreis auf der *Plattform* innerhalb der vom Auftraggeber festgelegten Annahmefrist anzunehmen. Im Falle der Annahme wird die *Spedition* mit dem Transport beauftragt.

Bedingungen

- (a) Der Auftraggeber ist nicht an den Zeitraum zur Auftragsvergabe gebunden. Er kann den Zeitraum jederzeit verkürzen oder verlängern.
- (b) Ein Vertrag für eine Transaktion zwischen dem Auftraggeber und der *Spedition* kommt mit der Annahmestätigung durch die *Spedition* zustande.

2.6.3. Direct Match

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht es einem Auftraggeber, die Bestätigung eines Transportauftrags von einer bestimmten *Spedition* auf der *Plattform* anzufragen. Die Auswahl der *Spedition* kann entweder im *Inhouse-System* des Auftraggebers oder im Freight Matching for Forwarders erfolgen.
- (b) Die *Spedition* hat die Möglichkeit, den Transportauftrag auf der *Plattform* innerhalb der vom Auftraggeber vorgegebenen Annahmefrist anzunehmen. Im Falle der Annahme wird die *Spedition* mit dem Transport beauftragt. Falls die *Spedition* die Durchführung des Transports ablehnt oder innerhalb der vorgegebenen Frist nicht reagiert, wählt der Auftraggeber in der Regel eine andere *Spedition* aus oder beschließt, den konkreten Transport über eine andere Zuweisungsmethode zuzuweisen.

Bedingungen

- (a) Der Auftraggeber ist nicht an den Zeitraum zur Auftragsvergabe gebunden. Er kann den Zeitraum jederzeit verkürzen oder verlängern.
- (b) Ein Vertrag für eine Transaktion zwischen dem Auftraggeber und der *Spedition* kommt mit der Annahmestätigung durch die *Spedition* (manuell oder automatisch) zustande.

2.7. Autonomous Quotation

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* bietet Transportverkäufern die Möglichkeit, ihr Spot-Angebotsprozess vollständig zu automatisieren. Dieser Dienst umfasst die Aggregation und Priorisierung eingehender Transportanfragen, die Erstellung einer Einkaufspreisprognose und die Übermittlung des endgültigen Angebots an den Transportkunden.
- (b) Aggregation und Priorisierung von Ladungen: Der Transportverkäufer kann Regeln erstellen, die den Dienst anweisen, nur die Sendungen anzubieten, die für das Unternehmen von Interesse sind, und zwar unter allen Anfragen, die aus verschiedenen Quellen zusammengetragen wurden.
- (c) Generierung von Einkaufspreisen: Auf der Grundlage historischer und aktueller Daten wird ein unternehmensspezifischer Preisvorhersagealgorithmus trainiert, um den aktuellen Einkaufspreis für Spotkapazitäten auf dem Markt vorherzusagen.
- (d) Endgültige Angebotsabgabe: Der Transportverkäufer hat die Möglichkeit, den voraussichtlichen Ankaufspreis entsprechend einer unternehmensspezifischen Angebotsstrategie oder Kostenstruktur zu erhöhen. Auf der Grundlage dieser Eingaben wird der Kostenvoranschlag berechnet und dem Transportkunden automatisch vorgelegt.
- (e) Der Service bietet auch analytische Unterstützung für den Nutzer, um den Autonomous Quotation Prozess transparent zu machen und einen tieferen Einblick in sein Angebotsverhalten zu geben.

Bedingungen

- (a) Dieser *Cloud Service* muss aktiviert werden, damit der Transportanbieter ihn nutzen kann.
- (b) Der Transportanbieter muss historische Kursdaten in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung stellen, um sein individuelles Preismodell zu trainieren.
- (c) Der Transportverkäufer ist für die Auswahl der Transportanfragen, die angeboten werden, verantwortlich. Der Prozess kann durch den Regel-Manager orchestriert werden und kann dann autonom arbeiten.
- (d) Der Transportverkäufer gestattet dem Dienst, in seinem Namen Transportangebote zu unterbreiten.
- (e) Die Transportunternehmer erklären sich damit einverstanden, dass alle ausgetauschten Daten in anonymisierter Form vom *Cloud Service* verwendet werden, um den Dienst zu verbessern oder entsprechende Ergänzungen zu schaffen.

2.8. Time Slot Management

2.8.1. Zeitfensterbuchung

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* hilft *Verladern* dabei, die Beladungs- und Entladungszeiten sowie die Durchlaufzeiten der Fahrzeuge zu minimieren. Der *Verlader* definiert die Kapazitäten für die Be-/Entladung der Fahrzeuge und optional weitere Bedingungen/Einschränkungen wie z.B. Buchungsfristen oder Änderungen eines Zeitfensters. In Anbetracht der Transparenz verfügbarer Zeitfenster hat die *Spedition* die Möglichkeit, die Nutzung ihrer Fahrzeuge zu optimieren, indem er das für ihn beste verfügbare Zeitfenster wählt.

- (b) Obwohl es möglich ist, diesen *Cloud Service* als unabhängige Lösung allein zu nutzen, ist es allgemein üblich, eine Kombination aus Transport Assignment und Time Slot Management zu nutzen.

Bedingungen

- (a) Der *Verlader* hat das Recht, im Rahmen der mit der *Spedition* vereinbarten Auftragsvolumina für eine berechnete *Spedition* Zeitfenster zu buchen, welche der Verarbeitung der dazugehörigen Aufträge dienen.
- (b) Zusätzlich zum Modul Time Slot Management gibt es 3 optionale Module: Forward open bookings, quick login und Inbound.

2.8.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Beschreibung

- (a) Die *Spedition* kann die zu buchenden Transporte (im Folgenden **offene Buchungen**), die sie vom *Verlader* bekommen hat, an andere *Speditionen* weiterleiten, sofern die *Spedition* die *offenen Buchungen* nicht selbst ausführt.
- (b) Die *Spedition* leitet die *offenen Buchungen* in diesem Fall an eine andere *Spedition* weiter, die für den Erhalt der *offenen Buchungen* freigeschaltet wurde (nachfolgend **Empfänger**). Daraufhin kann der *Empfänger* ein Zeitfenster für die *offenen Buchungen* buchen.

Bedingungen

- (a) Dazu ist die Freischaltung der Funktion Forward open bookings durch den *Verlader* notwendig.
- (b) Der *Service-Provider* prüft nicht, an wen die *offene Buchung* weitergeleitet wird. Der *Service-Provider* prüft lediglich, ob eine Aktivierung der *Spedition* für das Weiterleiten *offener Buchungen* vorliegt und führt die Weiterleitung als solche durch.

2.8.3. Time Slot Management "quick login"

Beschreibung

- (a) Sowohl der *Verlader* als auch die *Spedition* können einen autorisierten *Dritten* für die Buchung von Zeitfenstern für *offene Buchungen* bestimmen. Technisch funktioniert dies über die Nutzung eines Links mit begrenzter Gültigkeit, welcher autorisierten *Dritten* eingeschränkten Zugang zum Time Slot Management auf der *Plattform* gibt, sodass sie das benötigte Zeitfenster für *offene Buchungen* am Standort des *Verladers* buchen können.
- (b) *Verlader* oder *Spedition* sind in diesem Fall „Veranlasser“. Autorisierter *Dritter* im Sinne dieser Bestimmung ist das Unternehmen, welches mit dem Veranlasser selbst eine Vertragsbeziehung hat, diesem folglich bekannt ist und vom Veranlasser zur Nutzung dieses *Cloud Services* autorisiert wird. Autorisierte *Dritte* müssen nicht auf der *Plattform* registriert sein.

Bedingungen

- (a) Der *Service-Provider* weist darauf hin, dass der versandte Link durch den autorisierten *Dritten* ebenfalls weitergeleitet werden kann, sofern der Link noch nicht zur Zeitfensterbuchung genutzt wurde.
- (b) Der *Service-Provider* versendet den genannten Link auf Anweisung des Veranlassers dem autorisierten *Dritten* auf elektronischem Weg. Der *Service-Provider* prüft hierbei nicht, in welcher Relation der autorisierte *Dritte* zum Veranlasser steht.
- (c) Der Veranlasser, welcher die Weiterleitung der *offenen Buchung* angefragt hat, haftet gegenüber dem *Service-Provider* für die Einhaltung der vertraglichen Vorschriften durch alle autorisierten *Dritten* und jede Partei, welche den Link von autorisierten *Dritten* erhält.

2.8.4. Time Slot Management "Inbound"

Beschreibung

- (a) Der *Verlader* kann eine mit dem *Lieferanten* vorab vereinbarte Warenmenge, die in einem vom *Verlader* vorgegebenen Zeitraum von der *Spedition* transportiert werden muss (nachfolgend **Mengenkontrakt**), auf der *Plattform* festlegen.
- (b) Der *Verlader* erzeugt dabei im Time Slot Management *offene Buchungen* und leitet diese an die *Spedition*/den *Lieferanten* weiter. Die/*der Spedition*/*Lieferant* kann im Anschluss zu den *offenen Buchungen* entsprechend ihrer aktuellen Auslastung Zeitfenster im Time Slot Management buchen. Der *Verlader* kann im Time Slot Management den aktuellen Status des *Mengenkontrakts* einsehen.

Bedingungen

Der *Verlader* hat das Recht, im Rahmen der mit der *Spedition* vereinbarten Auftragsvolumina für eine berechnete *Spedition* Zeitfenster zu buchen, welche der Verarbeitung der dazugehörigen Aufträge dienen, basierend auf Verträgen mit *Lieferanten*.

2.9. SMS Call-off

Beschreibung

Um die Kommunikation zur Fahrzeug-Call-off zu vereinfachen, ist es möglich, SMS-Nachrichten direkt aus dem Time Slot Management an den Fahrer zu versenden. Zu diesem Zweck wird die Mobilfunknummer des Fahrers normalerweise bei der durch die *Spedition* durchgeführten Buchung als Pflichtfeld-Angabe abgefragt. Die SMS-Nachrichten können manuell oder alternativ als vordefinierter Text eingegeben und in der Sprache des Fahrers versendet werden, welche während des Buchungsprozesses angegeben wurde.

Bedingungen

- (a) Eine SMS gibt zusätzliche Informationen über das gebuchte Zeitfenster, dient jedoch nicht zur Buchung, Verschiebung oder Entfernung von Zeitfenstern. Insoweit sind allein die über das Time Slot Management bereitgestellten Daten maßgeblich.
- (b) Der *Service-Provider* nutzt die Dienste *Dritter* für die SMS-Übertragung. Der *Service-Provider* kann die sofortige und korrekte Übertragung nicht in den Fällen garantieren, welche außerhalb des Einflusses und der Zuständigkeit von *Service-Provider* liegen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf fehlenden Empfang von Mobiltelefonen oder die Nichtverfügbarkeit von Netzanbietern. Deshalb empfiehlt der *Service-Provider*, den Status der Buchungen regelmäßig über die *Plattform* oder per Telefon zu überprüfen.

2.10. Visibility

Beschreibung

- (a) Das Grundkonzept dieses *Cloud Service* ist eine möglichst papierlose und schnelle Sendungsverfolgung. Der Tracking-Status kann automatisch in Echtzeit abgerufen werden – entweder über eine GPS-Datenverbindung, wenn die *Spedition* ihre GPS-Verbindung aktiviert hat, oder über eine Schnittstelle der *Spedition*, die zwischen dem *Inhouse-System* der *Spedition* und der *Plattform* eingerichtet wurde. Alternativ kann der Fahrer Teil des Prozesses werden, indem er Statusmeldungen über *Transporeon Trucker* auf einem mobilen Endgerät absetzt. Der *Verlader* kann diese Informationen nutzen, um eine neue Art von Kundenservice zu bieten.
- (b) Für eine Verfolgung, die nicht in Echtzeit stattfinden soll, können die Statusmeldungen von der *Spedition* über die Benutzeroberfläche abgegeben werden.

Bedingungen

- (a) Die Transporte, die der *Verlader* per Visibility verfolgen will, müssen vom *Verlader* als Visibility-relevant gekennzeichnet werden. Um diesen *Cloud Service* ausführen zu können, muss der *Service-Provider* vom *Verlader* mindestens die folgenden korrekten Informationen pro Transport erhalten:
 - Ladeort
 - Ladedatum
 - Ladezeit
 - Abladeort
 - Abladedatum
 - Abladezeit
 - Bestellnummer
 - Speditions-ID
- (b) Visibility erfordert die Bereitstellung von Verfolgungsdaten der *Spedition*. Abhängig von der jeweiligen Visibility bietet der *Service-Provider* der *Spedition* eine Vielzahl an technischen Möglichkeiten, die Verfolgungsdaten bereitzustellen, einschließlich der Nutzung von *Transporeon Trucker*, verschiedener APIs und GPS-Schnittstelle.
- (c) Die folgenden Faktoren sind für die Zuverlässigkeit der Echtzeitinformationen und aller Statusberichte, die über *Transporeon Trucker* abgegeben werden, wichtig. Der *Nutzer* von *Transporeon Trucker* muss sicherstellen, dass:
 - ein mobiles Endgerät zur Verfügung steht
 - *Transporeon Trucker* auf diesem Endgerät installiert und aktiviert ist,
 - Lokalisierungsdienste aktiviert sind
 - das Netz des entsprechenden Mobilfunkanbieters verfügbar ist und
 - alle notwendigen Statusberichte erstellt werden
- (d) Die Vollständigkeit, Richtigkeit oder Aktualität der gesetzten Statusmeldungen liegt im Verantwortungsbereich der Person, die die Statusmeldung absetzt.

2.10.1. Event Management

Beschreibung

- (a) Ereignisse, die während des jeweiligen Transports auftreten, können verfolgt werden, um die Transportdurchführung auch dann nachverfolgbar zu machen, wenn das Fahrzeug z.B. eine Fabrik zum Beladen verlassen hat und auf dem Weg zum *Empfänger* ist. Statusereignisse werden von der *Spedition* normalerweise per Benutzeroberfläche oder über eine Schnittstelle eingegeben, welche zwischen dem *Inhouse-System* der *Spedition* und der *Plattform* eingerichtet wurde. Beispiele für allgemeine Statusereignisse sind:
- Stau
 - Ankunft beim Kunden
- (b) Der *Verlader* kann die Statusereignisse definieren, durch die der Prozess erwartungsgemäß unterstützt wird, was auf Ebene eines Transports oder auch auf Ebene einer Lieferung sein kann. Es ist auch möglich, bestimmte Abhängigkeiten/Arbeitsabläufe zwischen bestimmten Statusmeldungen zu definieren.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.10.2. Event Management for Retailers

Beschreibung

- (a) Falls das Entladen eines Transports bei einem Einzelhändler stattfindet, der die *Plattform* nutzt, werden die Daten des gebuchten Zeitfensters automatisch als Status auf der *Plattform* angezeigt.
- (b) Der entsprechende Einzelhändler definiert, welche Statusmeldungen und Buchungsinhalte übertragen werden dürfen.
- (c) Die folgenden Statusmeldungen sind angelehnt an die Anwendungsempfehlung „Zeitfensterkontrolle von GS1“ und können übertragen werden:
- Gebuchtes Zeitfenster
 - Ankunft
 - Anruf Entladung
 - Entladungsbeginn
 - Entladungsende
 - Abfahrt

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.10.3. Road Visibility

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* bietet die Transparenz und Echtzeitnachverfolgung des Status, des Standorts und der voraussichtlichen Ankunftszeit (nachfolgend *ETA*) für die Transporte an *Speditionen* und weitere *Asset-Eigentümer* (im Folgenden **Datenanbieter**) und *Verlader*, andere *Speditionen*, Logistikdienstleister, Lieferanten, Warenempfänger und andere Parteien der Transportkette (im Folgenden zusammenfassend **Datenabonnenten**). Zu diesem Zweck gewährt die *Spedition* dem *Service-Provider* Zugriff auf die *Datenquellen* (Telematikplattform, mobile App, TMS-System und/oder jede andere Lösung zur Verarbeitung von Asset-Standort- und -Statusinformationen), während der *Service-Provider* der *Spedition* sowie *Datenabonnenten* Echtzeit-Sichtbarkeitsinformationen und Zugriff auf den *Cloud Service* und die API des *Service-Providers* bereitstellt. Zu diesem Zweck verknüpft der *Service-Provider* Standort- oder Statusinformationen, die vom *Datenanbieter* bereitgestellt werden, mit vom *Datenabonnenten* bereitgestellten Sendungsinformationen.
- (b) Die *Spedition* und *Datenabonnenten* können die Lieferung einem *Asset* zuordnen. Standardmäßig darf jeder *Datenabonnent* die Fahrzeuge der *Spedition* seinen Sendungen zuweisen, aber nur die Zuweisungen werden vom *Cloud Service* akzeptiert, welche die Parameter für die Zuweisung und Verfolgung erfüllen, d. h. es besteht eine Zustimmung zum aktiven Datenaustausch zwischen dem *Datenanbieter* und dem *Datenabonnent*, und das *Asset* ist über die integrierten *Datenquellen* verfügbar. Bei der Zuweisung sind transportbezogene Statusinformationen und die voraussichtliche *ETA* dem *Verlader*, der *Spedition* und weiteren relevanten *Datenabonnenten* während eines bestimmten Transports, der von der *Spedition* durchgeführt wird, automatisch sichtbar. Der ungefähre Standort des zugewiesenen Fahrzeugs und die optimierte Fahrzeugroute einschließlich des Standorts bereits platzierter Status werden berechnet und auf einer interaktiven Karte in der *Visibility-App* (zugänglich über und andere verbundene *Transporeon-Apps*, die mit dem *Visibility Data Hub* verbunden sind) angezeigt, wenn dies durch den *Datenanbieter* genehmigt wurde. Dasselbe

gilt für Transporte im Besitz anderer *Datenanbieter*, die der *Spedition* Einblick in ihre *Assets* (d. h. Lastwagen und Anhänger, aber auch Geräte wie Telefone) gewährt haben (z. B. „dedizierte“ oder „Wet-Lease“ Flotte).

- (c) Innerhalb der Funktion „Fahrzeugverwaltung“ kann sich die *Spedition* dafür entscheiden, jedem *Datenabonnenten* innerhalb von Road Visibility die Standortsichtbarkeit für alle oder einen Teil seiner *Assets* bereitzustellen, selbst wenn keine Sendung an diesen *Datenabonnenten* ausgeführt wird. Daher behält die *Spedition* die Kontrolle und entscheidet, welchen *Datenabonnenten* sie diese pauschale Sichtbarkeit gewähren oder jederzeit widerrufen möchte.
- (d) Die *Spedition* und *Datenabonnenten* werden über Sichtbarkeitsereignisse über die UI-Anwendung informiert. Wenn das zugewiesene *Asset* nicht pünktlich zu einem (Ent-)Ladetermin sein kann, werden die oben genannten Parteien auf der Grundlage ihrer Präferenzen über die zu erwartende Verzögerung informiert, wodurch sie proaktiv reagieren können.
- (e) Darüber hinaus bietet der *Service-Provider* den *Datenabonnenten* Funktionen zum Kapazitätsabgleich und zur Netzbetreibersuche, wodurch sie mehr Geschäftsmöglichkeiten erhalten. Kein *Datenabonnent* wird einzelne Fahrzeugstandorte durch diese Funktion sehen. Stattdessen werden den *Datenabonnenten* Merkmale wie die Wahrscheinlichkeit verfügbarer Kapazität in einer Region oder die Häufigkeit der Versorgung einer Region durch eine *Spedition* in aggregierter Form zur Verfügung gestellt. *Speditionen* können sich jederzeit an diesem kapazitätsbezogenen Wissensaustausch beteiligen oder die Teilnahme beenden.

Bedingungen

- (a) Dieser *Cloud Service* muss für den *Verlader* freigeschaltet werden, um auch von der *Spedition* genutzt werden zu können.
- (b) Dieser *Cloud Service* kann nur von *Verladern* verwendet werden, deren *Speditionen* den Plattformnutzungsvertrag abgeschlossen haben.
- (c) Um den Sendungsstatus für *Datenabonnenten* sichtbar zu machen, muss das entsprechende *Asset* mit Road Visibility verbunden und der Sendung zugeordnet werden. Bei einer fehlerhaften Zuordnung wird die Standortweiterleitung an *Datenabonnenten* nicht gestartet.
- (d) Das zur Anzeige der Echtzeitinformationen verwendete Kartenmaterial wird von einem Dritt-Anbieter bezogen. Der *Verlader* ist nur befugt, das Material zur Verfolgung der Transporte zu nutzen. Weitergehende Nutzung wie die Übersetzung, Bearbeitung, Änderung oder das Arrangement der Daten sowie die Verwendung der Daten und die unter deren Verwendung erzielten Ergebnisse für die Erstellung eines eigenen Produktes, wie beispielsweise geographische Karten des *Verladers*, sind nicht gestattet. Im Falle etwaiger urheberrechtlicher Zuwiderhandlung oder im Fall der unerlaubten Ausweitung des durch den *Service-Provider* gewährten Nutzungsumfangs, hat der *Drittanbieter* wie auch der *Service-Provider* unmittelbare Ansprüche auf Einhaltung der Nutzungsregeln und Schutzbestimmungen. Die Zurverfügungstellung des Kartenmaterials unterliegt Veränderungen, die der *Service-Provider* nicht immer beeinflussen kann.
- (e) Bei der Bereitstellung des Zugangs zu den *Datenquellen* versichert und gewährleistet die *Spedition*, dass alle gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind und dass die *Spedition* rechtlich berechtigt ist, *Service-Provider* mit den *Zugangsdaten* zu versorgen (d. h. *Zugangsdaten* wie, aber nicht beschränkt auf, Benutzername, E-Mail-Adresse oder Passwörter hinsichtlich des Benutzerkontos und hinsichtlich *Datenquellen*). *Service-Provider* kann *Speditionsdaten* an *Speditionskonten* auf Drittplattformen weiterleiten. Zu diesem Zweck ist die *Spedition* verpflichtet, *Zugangsdaten* für solche Drittplattformen auf seinem Road Visibility-Konto zu speichern.
- (f) Die *ETA*-Berechnung wird vom *Service-Provider* durchgeführt. Alternativ kann die *ETA* von der *Spedition* über die APIs des *Service-Providers* bereitgestellt werden.
- (g) Damit der *Service-Provider* die *ETA* berechnen und diesen *Cloud Service* allgemein bereitstellen und die Qualität und das Vertrauen seiner Vorhersagen sicherstellen kann, muss eine kontinuierliche Analyse der gesammelten Daten auch in den Zeiten durchgeführt werden, in denen keine Sendung einem *Asset* zugeordnet ist. Durch kontinuierliche Analysen soll ein optimiertes Geofencing von Be- und Entladestellen und Zwischenstopps erreicht werden. Durch die Aggregation von Daten aus allen Datensätzen werden kontinuierliche Optimierungen am erweiterten Geo-Info-Datensatz und den Routing-Karten von Road Visibility vorgenommen. Beim Rendern von Vorhersageanalysen ist der *Service-Provider* für die korrekte Berechnungslogik dahinter verantwortlich, nicht für die Richtigkeit der von den *Datenquellen* erhaltenen Daten.

2.10.4. Real-Time Workflow

Beschreibung

- (a) Über die von Visibility bereitgestellten Funktionen hinaus kann die *Verlader* individuelle zusätzliche Statusmeldungen und/oder Statusmeldungen mit zusätzlichen Informationen definieren.
- (b) Zum Beispiel werden die folgenden Workflows unterstützt:
 - Dokumentation der Ladungssicherung
 - Lieferung der Waren
 - Schadensdokumentation
- (c) Weitere Workflows können auf Anfrage erstellt werden.

- (d) Die folgenden Funktionen werden unterstützt:
- Foto
 - Elektronische Unterschrift
 - Auswahlfelder
 - Textfelder
- (e) Die *Spedition* meldet den zusätzlichen, vom *Verlader* definierten Status in Echtzeit über die Schnittstelle Tracking & Visibility oder *Transporeon Trucker*.
- (f) Basierend auf den erhaltenen Informationen kann eine *Kunden-spezifische* PDF-Datei automatisch pro Lieferung oder Transport erstellt werden.

Bedingungen

- (a) Es gelten die in 2.10.3 (*Road Visibility*) definierten Bedingungen.
- (b) Bestimmte Workflow-Statusangaben und -Dokumente (z.B. Foto von CMR oder Unterschrift) können nur von *Transporeon Trucker* oder Schnittstelle Tracking & Visibility bereitgestellt werden.
- (c) Der *Verlader*-spezifische Workflow muss vor dem Go-Live mit dem *Service-Provider* abgestimmt und definiert werden.

2.10.5. Ocean Visibility

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* bietet prädiktive Echtzeit-Transparenz für Seecontainertransporte mit allen großen Seefracht-*Speditionen*.
- (b) Ocean Visibility Daten werden von drei Hauptquellen erfasst:
- Seefracht-*Speditionen* und große Auftraggeber
 - Schiffsverfolgung mit globalem terrestrischem AIS und Satelliten-AIS-System
 - Hafenbetreiber und Hochseeterminals
- (c) Insbesondere werden die folgenden Daten zur Verfügung gestellt:
- Ankunft/Abfahrt, Be-/Entlade-/Umladeereignisse bei der Verladung, Häfen, Umschlag, Kundenstandorte
 - Vorhergesagte, geplante, geschätzte und tatsächliche Zeiten für zurückliegende und künftige Meilensteine
 - Ausnahmenmanagement: Verspätungen, Abweichungen vom geplanten Transport, Nichterreichen eines erwarteten Meilensteins
 - Aktuelle Schiffsstandorte: bisherige und künftig prognostizierte Routen.
 - Detention & Demurrage, Berichterstattung, Business Intelligence, Multimodalität

Bedingungen

- (a) Dieser *Cloud Service* muss für den *Verlader* aktiviert werden, um auch von der *Spedition*/dem Auftraggeber genutzt werden zu können.
- (b) Grundlegende Identifikatoren, die für die Verfolgung auf See benötigt werden, sind:
- Master-Frachtbrief
 - Master-Buchungs-ID
 - Container-ID
 - Seefrachtspeditions-ID (SCAC).

Nicht alle Identifikatoren sind erforderlich. In der Regel genügt eine Kombination aus zwei Identifikatoren.

2.10.6. Air Visibility

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* bietet einen Meilenstein in der Sichtbarkeit von Lufttransporten mit allen großen *Luftfracht-Speditionen*.
- (b) Daten über die Sichtbarkeit in der Luft werden von *Luftfracht-Speditionen* gesammelt.
- (c) Insbesondere werden die folgenden Daten zur Verfügung gestellt:
- Gebucht, erhalten vom *Verlader*, abgeflogen, angekommen, vom Flug erhalten, geliefert (auf Flughäfen)
 - Geplante, geschätzte und tatsächliche Zeiten für vergangene und zukünftige Meilensteine
 - Management von Ausnahmen: Verspätungen, Abweichungen vom geplanten Transport

Bedingungen

- (a) Dieser *Cloud Service* muss für den *Verlader* aktiviert werden, um auch von der *Spedition*/dem Auftraggeber genutzt werden zu können.
- (b) Die grundlegende Kennung, die für die Luftverfolgung benötigt wird, ist der Luftfrachtbrief.

2.10.7. Mobile Order Management**Beschreibung**

- (a) Während eines jeden Transportes, der durch die *Spedition* ausgeführt wird, werden der ungefähre Standort des zugewiesenen Fahrzeugs sowie transportbezogene Statusinformationen und die voraussichtliche *ETA* dem *Verlader*, der *Spedition* und auch dem *Lieferanten* und dem Warenempfänger sichtbar gemacht.
- (b) Der *Verlader* und andere Teilnehmer der Lieferkette können nur Nachverfolgungsdaten für Transporte sehen, die von der *Spedition* ausdrücklich angenommen wurden und für die eine Fahrzeugzuordnung vorgenommen wurde.
- (c) Es ist möglich, Kunden-spezifische Workflows zu definieren, die zusätzlichen Daten wie Foto, Unterschrift oder zusätzliche Felder beinhalten. Es ist auch möglich, bestimmte Abhängigkeiten zwischen bestimmten Statusmeldungen zu definieren.
- (d) Weiterhin wird die optimierte Fahrzeugroute, sowie die Position der bereits gesetzten Statusmeldungen berechnet und auf einer interaktiven Karte auf der *Plattform* angezeigt.

Bedingungen

- (a) Dieser *Cloud Service* kann nur von *Verladern* verwendet werden, die bereits Transport Execution auf der *Plattform* verwenden und deren *Speditionen* den Plattformnutzungsvertrag abgeschlossen haben.
- (b) Das zur Anzeige der Echtzeitinformationen verwendete Kartenmaterial wird von einem Dritt-Anbieter bezogen. Der *Verlader* ist nur befugt, das Material zur Verfolgung der Transporte zu nutzen. Weitergehende Nutzung wie die Übersetzung, Bearbeitung, Änderung oder das Arrangement der Daten sowie die Verwendung der Daten und die unter deren Verwendung erzielten Ergebnisse für die Erstellung eines eigenen Produktes, wie beispielsweise geographische Karten des *Verladerns*, sind nicht gestattet. Im Falle etwaiger urheberrechtlicher Zuwiderhandlung oder im Fall der unerlaubten Ausweitung des durch den *Service-Provider* gewährten Nutzungsumfangs, hat der *Drittanbieter* wie auch der *Service-Provider* unmittelbare Ansprüche auf Einhaltung der Nutzungsregeln und Schutzbestimmungen. Die Zurverfügungstellung des Kartenmaterials unterliegt Veränderungen, die der *Service-Provider* nicht immer beeinflussen kann.
- (c) Der *Verlader*-spezifische Workflow muss vor dem Go-Live mit dem *Service-Provider* abgestimmt und definiert werden.

2.10.7.1. Mobile Order Management „Real-Time Tracking“**Beschreibung**

- (a) Dieser *Cloud Service* ist das Basispaket und deshalb die Basisanforderung zur Nutzung von *Mobile Order Management*.
- (b) Workflows mit Statusmeldungen, die keine zusätzliche Daten (wie Fotos, Unterschriften, zusätzliche Felder) enthalten, können definiert werden.
- (c) *Speditionen* haben die Möglichkeit, Transportaufträge an ihre Fahrer/Fahrzeuge weiterzuleiten. Der Fahrer meldet den vom *Verlader* definierten Status in Echtzeit über *Transporeon Trucker*. Alternativ kann die Fahrzeugzuordnung und die Bereitstellung von definierten Statusmeldungen über die *Service-Provider*-APIs durch die *Spedition* erfolgen.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.10.7.2. Mobile Order Management „Real-Time Workflow“**Beschreibung**

- (a) Workflows mit Statusmeldungen, die zusätzliche Daten enthalten, können über *Real-Time Workflow* definiert werden.
- (b) Zum Beispiel werden die folgenden Workflows unterstützt:
 - Dokumentation der Ladungssicherung
 - Lieferung der Waren
 - Schadensdokumentation

- (c) Weitere Workflows können auf Anfrage erstellt werden.
- (d) Die folgenden Funktionen werden unterstützt:
 - Foto
 - Elektronische Unterschrift
 - Auswahlfelder
 - Textfelder
- (e) Basierend auf den erhaltenen Informationen kann eine Kunden-spezifische PDF-Datei automatisch pro Lieferung oder Transport erstellt werden.

Bedingungen

Neben den unter Ziffer 2.10.7 (Mobile Order Management) beschriebenen Bedingungen, gelten zusätzlich die folgende Bedingungen:

- (a) Die digitale Unterschrift im Mobile Order Management stellt kein Beweismittel im Rahmen von Gerichtsverfahren dar, im Besonderen in der Hinsicht, dass die Unterschrift:
 - echt ist;
 - auf autorisierte Art und Weise geleistet wurde;
 - von der angegebenen ausstellenden Person stammt;
 - jedweden Anforderungen an die Form genügt, insbesondere stellt die digitale Unterschrift keine elektronische Unterschrift im Sinne von §126a BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) dar.
- (b) Im Falle der Nutzung der Fotofunktion von Mobile Order Management überträgt der *Service-Provider* das Bild auf die Plattform. Der *Service-Provider* ist hierbei nur Übermittler eines Datensatzes.

2.10.7.3. Mobile Order Management „Geofencing/ETA“

Beschreibung

- (a) Die folgenden Leistungen werden bereitgestellt:
 - Berechnung der *ETA* für die Beladestelle im Time Slot Management: Die Zeitfensterbuchung wird ergänzt um die geschätzte Ankunftszeit. Ausgehend von dieser Information kann der *Verlader* mögliche Verspätungen schon zu dem Zeitpunkt erkennen, wenn der Fahrer auf dem Weg zur Abholstation ist, so dass proaktiv reagiert werden kann und eventuell der Kommissioniervorgang angepasst werden kann.
 - Berechnung der *ETA* für die Entladestelle im Transport Assignment: In diesem Fall wird die geschätzte Ankunftszeit im Transport Assignment angezeigt. Falls der Fahrer nicht rechtzeitig bei einem Abladetermin sein kann, wird der *Verlader* automatisch über die erwartete Verzögerung informiert und er kann somit proaktiv reagieren und z.B. Kunden informieren.
- (b) Geofencing kann pro Workflow-Status vom *Verlader* konfiguriert werden, um den Fahrer zu erinnern oder um den Status automatisch zu setzen, sobald der Fahrer einen bestimmten Bereich um die Belade- bzw. Entladestation verlassen hat.

Bedingungen

Neben den unter Ziffer 2.10.7 (Mobile Order Management), beschriebenen Bedingungen, gelten zusätzlich die folgende Bedingungen:

- (a) Die *ETA*-Berechnung erfolgt über einen *Dritt*-Anbieter. Alternativ kann die *ETA* über die Schnittstelle Tracking & Visibility von der *Spedition* zur Verfügung gestellt werden.
- (b) Die Vollständigkeit, Richtigkeit oder Aktualität der *ETA*-Berechnung oder der Statusmeldungen liegt im Verantwortungsbereich des *Dritt*-Anbieters, der die Berechnung und Statusmeldungen zur Verfügung stellt.

2.11. Control Tower

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht die interaktive Verfolgung von Fahrzeugen auf einer Karte, basierend auf den Echtzeitdaten von *Transporeon Trucker*, der GPS-Schnittstelle der *Spedition* oder von der *Spedition* über die APIs des *Service-Providers*.
- (b) Mithilfe der Filterfunktionen können die *Nutzer* alle oder nur vordefinierte Transporte verfolgen. Durch Klicken auf einen Transport werden die optimierte Route, sowie Fahrzeug- und Transportdetails angezeigt. Die Auto-Zoom Funktion zeigt immer den bestmöglichen Ausschnitt der Karte, abhängig von den derzeitigen Positionen der Transporte.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.12. Rate Management

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* findet über definierte Kriterien die am besten geeignete *Spedition* (Automatische Speditionsfindung) und/oder berechnet den Transportpreis gemäß definierten Kriterien für einen Transport (Automatische Preisfindung).
- (b) Übliche Kriterien sind:
 - Fahrzeug
 - Verbindung (Start zu Ziel)
 - Postleitzahl der Entladestation
 - Zuschläge (z.B. für zusätzliches Abholen oder Entladen, nur anwendbar bei der automatischen Preisfindung)
- (c) Es ist möglich, mehr als eine *Spedition* für eine bestimmte Verbindung zu definieren. In diesem Fall kann der Transport automatisch zur zweiten, dritten und so weiter *Spedition* für einen effizienten Bestätigungsprozess geschickt werden. Um Prioritäten unter den *Speditionen* für eine Verbindung zu definieren, ist vorgesehen, eine bestimmte Reihenfolge zu definieren oder eine Quote pro *Spedition* zu nutzen („Marktanteil“, z.B. 60% *Spedition A*, 40% *Spedition B*).
- (d) Die berechneten Preise können im Transport Assignment angezeigt werden.
- (e) Die Daten werden tabellarisch gespeichert und können direkt in der Anwendung bearbeitet werden. Alternativ können die Tabellen exportiert und nach ihrer Offline-Bearbeitung wieder in die Anwendung importiert werden.

Bedingungen

- (a) Der *Service-Provider* hat keinen Einfluss darauf, welche Daten verfügbar sind, da dies von den entsprechenden Daten abhängt, welche der *Verlader* bzw. die *Spedition* auf der *Plattform* eingeben, der Anzahl der *Speditionen* und der Art der Daten.
- (b) Die automatische Findung von *Speditionen* und/oder die automatische Preisfindung ist eine mathematische Berechnung (nachfolgend *Ergebnis*), basierend auf den eingegebenen und vorhandenen Datensätzen von *Dritten*.
- (c) Die *Ergebnisse* geben nicht immer die besten oder üblichsten *Speditionen* auf dem Markt an, da die Richtigkeit und Aktualität der Datensätze davon abhängen, welche Daten von den *Nutzern* aktualisiert wurden. Diese Daten liegen in der Verantwortung der Partei, welche solche Daten in das System eingibt.
- (d) Der *Service-Provider* ist verantwortlich für die mathematische Korrektheit der *Ergebnisse* basierend auf den bereitgestellten Kriterien und den eingegebenen Datensätzen.

2.13. Rate Acceptance

Beschreibung

- (a) Falls ein *Verlader* diese Funktion nutzt, kann die *Spedition* die entsprechenden, vom *Verlader* gespeicherten Raten im Rate Management einsehen. Bei neuen oder geänderten Raten hat der *Verlader* die Möglichkeit, seine Raten bei der *Spedition* zu prüfen und die Raten zu bestätigen und/oder abzulehnen. Zu diesem Zweck löst der *Verlader* den Genehmigungsprozess aus und die *Spedition* kann die Anfrage des *Verladers* prüfen, indem sie sich auf der *Plattform* anmeldet. Der *Verlader* kann entscheiden, welche Aktionen die *Spedition* durchführen darf und wie viele Informationen einer Rate der *Spedition* angezeigt werden.
- (b) Eine mögliche Konfiguration für *Kunden* auf Freight Procurement ermöglicht verifizierten *Verlader*-Nutzern weltweit, standort- sowie abteilungsübergreifend den Zugriff auf zentrale Rateninformationen. Die Ratendaten werden in Tabellenform gespeichert und können direkt in der Anwendung gepflegt werden. Alternativ können die Tabellen exportiert und nach der Offline-Bearbeitung wieder in die Anwendung importiert werden. Die *Nutzer* können verfügbare Routings einschließlich der Kalkulation des Gesamttransportpreises (inkl. Zuschläge) pro *Spedition* auf verfügbaren Bahnen abfragen. Es besteht die Möglichkeit, die Routing-Informationen oder kalkulierten Preise via Schnittstelle an Transporeon oder andere Systeme von Drittanbietern zu übertragen.

Bedingungen

- (a) Der *Verlader* muss das Rate Management nutzen.
- (b) Nur der *Verlader* kann diese Funktion auslösen. Die Funktion muss für den *Verlader* freigeschaltet sein.
- (c) Die *Spedition* muss auf der *Plattform* sowie als *Spedition* für diesen *Verlader* aktiv sein.

2.14. Container Booking

Beschreibung

- (a) Die Schnittstelle zwischen Transporeon und einer Seefrachtplattform erlaubt es dem *Verlader*, Seefrachtaufträge (Container) an seine Seefracht-*Speditionen* über die *Plattform* zu beauftragen.
- (b) Der *Verlader* sendet die Container an eine Seefracht-*Spedition* zur Bestätigung über die Transport Assignment "No-Touch Order". Die Seefracht-*Spedition* nimmt den Transportauftrag über die Seefrachtplattform an und der *Verlader* erhält die Bestätigung über die Plattform.

Bedingungen

- (a) Der *Verlader* beschließt mit einem bestimmten Anbieter einer Seefrachtplattform zu arbeiten. Hierzu stehen der *Verlader* als auch die *Spedition* mit dem Seefrachtplattform-Anbieter in Vertragsbeziehungen.
- (b) Der *Service-Provider* benötigt die vom *Verlader* oder der *Spedition* eingegebenen Daten, welche über die Seefrachtplattform an die *Plattform* weitergeleitet werden. Der *Service-Provider* stellt die korrekte Übernahme der Datensätze sicher und ermöglicht die Transport Assignment "No-Touch Order".
- (c) Eine etwaige Nichtverfügbarkeit der Seefrachtplattform wirkt sich unmittelbar auf die Nichtverfügbarkeit dieses Cloud Service aus. In diesen Fällen ist der *Service-Provider* von der Leistung befreit. Jedwede sich aus der Nichtverfügbarkeit der Seefrachtplattform ergebenden Ansprüche werden direkt mit dem Anbieter der Seefrachtplattform geregelt.
- (d) Im Übrigen gelten die Bestimmungen in 2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order") entsprechend.

2.15. Attachment Services

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* bietet den elektronischen Austausch von transport- und buchungsrelevanten Dateien für eine optimierte Kommunikation. Dateien können vom *Verlader* bzw. von der *Spedition* auf Transportebene oder Lieferungsebene und für Unternehmen des Einzelhandels bzw. für *Speditionen* auf Buchungsebene angehängt werden.
- (b) Beispiele üblicher Dateianhänge sind:
 - CMR
 - Bilder
 - Zertifikate
 - Zolldokumente
- (c) Die Anhänge werden für 10 Jahre archiviert.
- (d) Die maximale Größe einer Anlage beträgt 10 Megabyte.

Bedingungen

- (a) Der *Service-Provider* weist darauf hin, dass allein der Kunde bestimmt, welche Dateien er hochlädt. Hieraus kann das Hochladedatum vom tatsächlichen Aufnahmedatum abweichen, andere Sachverhalte abbilden und dient deshalb nicht als gerichtsfester (zwingender) Nachweis über einen transportspezifischen Sachverhalt.
- (b) Der Kunde verpflichtet sich, keine personenbezogenen Daten zu verwenden.

2.16. Transport Planning

Beschreibung

Ein *Verlader* übermittelt einzelne Transporte bzw. *offene Buchungen* an seine registrierten *Speditionen*. Damit können die *Speditionen* die einzelnen Transporte durch Kombinieren der *offenen Buchungen* kombinieren und daraus einen kombinierten Transport bzw. eine kombinierte *offene Buchung* zusammenstellen.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.17. Freight Settlement

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* optimiert die Transportabrechnungen und fungiert als zentrale Kommunikationsplattform zwischen *Verlader* und *Spedition*.
- (b) Nach der Beauftragung eines Transports über die *Plattform* hat der *Verlader* die Möglichkeit, die Fracht-Settlement-Informationen für den jeweiligen Transport von der *Spedition* anzufordern, um die Rechnung zu überprüfen. Die *Spedition* kann den angeforderten Abrechnungspreis akzeptieren oder ablehnen. Anschließend erhält der *Verlader* eine Nachricht, ob sein Fracht-Settlement angenommen oder abgelehnt wurde.

Bedingungen

Der *Service-Provider* übernimmt keine Verantwortung für die Genauigkeit und Richtigkeit der Frachtabrechnungsinformationen, die der Kunde während der Nutzung der Plattform eingibt bzw. bereitstellt.

2.18. Analytics

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* hilft den *Verladern*, auf der *Plattform* zusammengestellte Daten zu extrahieren und zu analysieren. Berichte können grundsätzlich auf *Spedition*-Ebene oder auf Transportebene erstellt werden. Aufgrund der großen Anzahl möglicher Felder gibt es eine riesige Menge an möglichen Kombinationen, die analysiert werden können. Einfache Berichte können folgende sein:
 - Menge des bewegten Gewichts pro *Spedition* und Entladestelle innerhalb eines bestimmten Zeitraums
 - Alle abgeschlossenen Transporte einschließlich aller Angebote innerhalb eines bestimmten Zeitraums mit Anzeige der höchsten, niedrigsten und der ausgewählten Angebote
- (b) Wiederkehrende Anfragen können gespeichert und für eine regelmäßige (z.B. monatliche) Weiterversendung gekennzeichnet werden.
- (c) Die Ausgabe der Daten erfolgt in einer Roh Tabellenform und kann über Excel exportiert werden.

Bedingungen

- (a) Der *Service-Provider* hat keinen Einfluss darauf, welche Daten verfügbar gemacht werden, da dies von den entsprechenden Dateneingaben auf der Plattform, der Anzahl der *Speditionen* und der Art der Daten abhängt.
- (b) Die Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität der entsprechenden Daten liegen in der Verantwortung der Partei, welche solche Daten in das System eingibt.

2.19. Surcharge Management

Beschreibung

- (a) Nach der Beauftragung eines Transports über die *Plattform* hat die *Spedition* die Möglichkeit, vom *Verlader* Zuschläge für den entsprechenden Transport zu verlangen.
- (b) Zuschläge sind Kosten, welche nicht im Voraus von *Verlader* und *Spedition* in Betracht gezogen werden können, aber direkten Einfluss auf die Kosten des entsprechenden Transports haben. Typische Beispiele für Zuschläge sind Wartezeiten, die während der Durchführung eines Transports auftreten.
- (c) Der *Verlader* kann die verlangten Zuschläge annehmen oder ablehnen. Nachfolgend erhält die *Spedition* eine Nachricht, ob sein Zuschlag angenommen oder abgelehnt wurde.
- (d) Der Umfang möglicher Zuschlagsanforderungen (Art, Menge und Zeitrahmen) wird vom *Verlader* definiert.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.20. Trailer Avis**Beschreibung**

- (a) Dieser *Cloud Service* ermöglicht es dem *Verlader*, Anhänger zur Vorbeladung zusätzlich zu Fahrzeugen in Time Slot Management zu verwalten. Damit hat der *Verlader* einen Überblick über alle Anhänger vor Ort sowie deren aktuellen Ladestatus (leer oder voll). Auch die *Spedition* hat so einen Überblick über ihre Anhänger.
- (b) Dieser Cloud Service kann auf Container angepasst werden.

Bedingungen

Dieser Cloud Service benötigt das Time Slot Management.

2.21. Empfängerportal**Beschreibung**

- (a) Dieser *Cloud Service* gibt dem Warenempfänger die Möglichkeit, ausgewählte Transportaufträge oder deren entsprechenden Status auf der *Plattform* einzusehen.
- (b) Der *Verlader* kann dem Warenempfänger das Recht gewähren, die Lieferungen einzusehen, die der *Spedition* über die *Plattform* zugewiesen wurden. Die Verbindung zwischen den Lieferungen und dem Warenempfänger wird durch den *Verlader* erstellt. Die Art und der Umfang der Lieferinformationen, die der Warenempfänger einsehen kann, werden vom *Verlader* bestimmt.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.22. Lieferantenportal**Beschreibung**

- (a) Bei der Erstellung der Lieferung kann der Verlader einen dazugehörigen Lieferanten angeben. Mit diesem *Cloud Service* kann dieser *Lieferant* Lieferungen in Transporeon einsehen, für die er eine Berechtigung erhalten hat.
- (b) Zu diesem Zweck hat der Lieferant seine eigene Ansicht, die nur die relevanten Lieferungen anzeigt. Im Rahmen des Event Managements kann der *Lieferant* zudem Status verfolgen und, je nach Berechtigung, auch Status setzen.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.23. Exchange Platform**Beschreibung**

- (a) Die Exchange Platform dient als Datenkonverter zwischen dem *Inhouse-System* des *Kunden* und der *Plattform*. Sie wird als Teil eines *Cloud Service* zur Verfügung gestellt und ermöglicht eine direkte Kommunikation zwischen der *Plattform* und dem *Inhouse-System* des *Kunden*. Sie ermöglicht es dem *Kunden* und dem *Service-Provider*, transportbezogene Daten auszutauschen, einschließlich aber nicht beschränkt auf die Verwendung der Standard Transporeon-API.
- (b) Der *Kunde* und der *Service-Provider* definieren gemeinsam das Datenformat und das Übertragungsprotokoll (auf Grundlage der möglichen Datenformate und Übertragungsprotokolle).
- (c) Der *Service-Provider* übernimmt keine Verantwortung für die Genauigkeit und Richtigkeit der Daten, die aus dem *Inhouse-System* des *Kunden* an die Exchange Platform übertragen werden. Die korrekte Datenübermittlung liegt ausschließlich in der Verantwortung des *Kunden*.

Bedingungen

Das *Inhouse-System* des *Kunden* ist ein IT-System, das eine direkte Verbindung zur Exchange Platform hat. Es ist ebenfalls möglich, mehr als 1 *Inhouse-System* des *Kunden* anzubinden (z. B. ein *Inhouse-System* für Transport Assignment und ein *Inhouse-System* für Yard Management, beide mit der Exchange Platform verbunden).

2.24. CMR Sign-on-Glass

Beschreibung

- (a) Dieser Cloud Service ist eine Lösung, welche die Verwendung von digitalen Frachtbriefen bei der Zusammenarbeit mit anderen Parteien auf der Plattform ermöglicht.
- (b) Wenn die *Spedition* ein Fahrzeug einem zugewiesenen Transport zuordnet; wird das digitale Frachtbriefdokument von der *Plattform* generiert und in *Transporeon Trucker* zur Verfügung gestellt. Der Fahrer kann die Unterschriften von Absender und sich selbst auf einem mobilen Gerät einholen. Zusammen mit Transport- und Lieferdaten werden diese Unterschriften auf einem automatisch erstellten digitalen Frachtbrief (PDF-Dokument) hinterlegt, der dann in Attachment Services sowohl für den *Verlader* als auch für die *Spedition* als Anlage gespeichert wird. Während des Transports wird der digitale Frachtbrief in *Transporeon Trucker* zugänglich sein (Unterschriften und Kommentare).
- (c) Die digitalen Frachtbriefdokumente werden vom *Service-Provider* erstellt und per Attachment Services der jeweiligen Lieferung beigefügt. Sie sind als Anlage auf der *Plattform* gespeichert. Alle Beteiligten (*Verlader*, *Spedition* und optional Warenempfänger via Empfängerportal) können über die *Plattform* auf die digitalen Frachtbriefdokumente zugreifen. Der digitale Frachtbrief ist auch für den Fahrer in *Transporeon Trucker* verfügbar.

Bedingungen

- (a) Der *Verlader* muss einen bestimmten Transport als relevant für den digitalen Frachtbrief markieren. Der *Verlader* muss angeben, wann die Transportinformationen endgültig sind, damit der digitale Frachtbrief ausgestellt werden kann.
- (b) Die *Spedition* muss ein Fahrzeug einem zugewiesenen Transport zuordnen.
- (c) Der Fahrer der *Spedition* muss *Transporeon Trucker* verwenden.
- (d) Bei dieser Lösung ist die technische Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs mittels Signatur durch „Sign-on-Glass“ nicht vorgesehen.
- (e) Die hochgeladenen Daten können vom tatsächlichen Aufnahmedatum abweichen und andere Sachverhalte aufweisen. Das Dokument wird vom *Service-Provider* auf Grundlage der vom Benutzer ausgefüllten oder hochgeladenen Informationen ausgestellt. Jede Partei, die Informationen ausfüllt oder Inhalte (einschließlich Anlagen, Bildern oder Logos) hochlädt, ist für den Inhalt, die Vollständigkeit, die Richtigkeit und die Aktualität dieser Informationen allein verantwortlich.
- (f) Der *Service Provider* gibt keine Garantie, dass die Dokumente/das Verfahren eine Beweiswirkung für die Anwendung geltenden Rechts oder für Gerichtsverfahren darstellen.

2.25. Digital Transport Documents - eCMR**Beschreibung**

- (a) Dieser *Cloud Service* ist eine Lösung, die die Verwendung von digitalen Frachtbriefen (eCMR) bei der Zusammenarbeit mit anderen Parteien auf der *Plattform* ermöglicht.
- (b) Der *Verlader* oder die *Spedition* stellt den eCMR aus.
- (c) Zum Zeitpunkt des *Verladens* muss der Absender die Angaben auf dem digitalen Frachtbrief überprüfen und gegebenenfalls korrigieren und die Übergabe unterzeichnen.
- (d) Der Fahrer der *Spedition* prüft die Waren, gibt eventuelle Bemerkungen ab und unterschreibt auf einem mobilen Gerät, dass er die Waren übergeben hat.
- (e) Bei der Entladung kontrolliert der Empfänger die Ware und quittiert den Empfang.
- (f) Aus den Informationen können Frachtbriefe (CMR) im PDF-Format erstellt werden, um sie als Dokument an *Dritte* weiterzugeben.
- (g) Alle Beteiligten (*Verlader*, *Spedition* und optional Warenempfänger via Empfängerportal) können über die *Plattform* auf die digitalen Frachtbriefdokumente zugreifen.

Bedingungen

- (a) Der *Verlader* muss einen bestimmten Transport als relevant für den digitalen Frachtbrief markieren. Der *Verlader* muss angeben, wann die Transportinformationen endgültig sind, damit der digitale Frachtbrief ausgestellt werden kann.
- (b) Der Fahrer der *Spedition* muss ein mobiles Gerät verwenden.
- (c) Diese Lösung entspricht der "fortgeschrittenen" elektronischen Signatur von eIDAS, die die Identifizierung des Unterzeichners ermöglicht.
- (d) Die hochgeladenen Daten können vom tatsächlichen Aufnahmedatum abweichen und andere Sachverhalte aufweisen. Das Dokument wird vom *Service-Provider* auf Grundlage der vom Benutzer ausgefüllten oder hochgeladenen Informationen ausgestellt. Jede Partei, die Informationen ausfüllt oder Inhalte (einschließlich Anlagen, Bildern oder Logos) hochlädt, ist für den Inhalt, die Vollständigkeit, die Richtigkeit und die Aktualität dieser Informationen allein verantwortlich.
- (e) Der *Service Provider* übernimmt keine Gewähr dafür, dass die Dokumente/Verfahren Beweise für die Zwecke des anwendbaren Rechts oder eines Gerichtsverfahrens darstellen.

2.26. Partner Performance Score**Beschreibung**

Dieser *Cloud Service* bietet einen Vorteil für *Speditionen* und erlaubt ihnen, neue Geschäftsbeziehungen mit *Verladern* auf der *Plattform* einzugehen. Basierend auf Informationen der Leistung und Aktivität von *Speditionen* auf der *Plattform*, und der Verwendung von bestimmten Kriterien und Algorithmen, wird eine Bewertung für jede *Spedition* erstellt. Diese Bewertung rangiert zwischen 0 und 100 und aktualisiert sich in Echtzeit. Dieser durch den *Service-Provider* entwickelte Algorithmus basiert ausschließlich auf objektiven Kriterien; einschließlich, aber nicht beschränkt auf die Annahme des aktuellsten Plattformnutzungsvertrages und die Nutzung der *Visibility Services*. Die Bewertung könnte ein ausschlaggebender Faktor für die spätere Zusammenarbeit der *Spedition* mit *Verladern* auf der *Plattform* sein. Der *Service-Provider* bietet

der *Spedition* Beratung an, wie diese ihre Bewertung erhöhen und die notwendigen Tools nutzen kann, um die Bewertung auf einem hohen Niveau halten zu können.

Bedingungen

- (a) Der Algorithmus, der vom *Service-Provider* verwendet wird, um die Bewertung zu generieren, ist alleiniges Eigentum des *Service-Provider* und wird *Speditionen* nicht offengelegt werden.
- (b) Der *Service-Provider* wird die objektiven Kriterien ausschließlich für die Bewertung nutzen.
- (c) Die Bewertung wird für alle *Verlader* auf der *Plattform* sichtbar sein, jedoch nicht für andere *Speditionen*.
- (d) Jede Kunden-ID wird ihre eigene Bewertung erhalten. *Nutzer* mit derselben ID werden eine einzige Bewertung erhalten. Wenn die *Spedition* mehrere verbundene Unternehmen hat, jedes von ihnen mit einer separaten ID, wird jedes verbundene Unternehmen seine eigene Bewertung erhalten.
- (e) Der *Service Provider* haftet nicht für Schäden, die durch die Nutzung des Partner Performance Score entstanden sind, insbesondere nicht für Schäden aufgrund von Geschäftsausfällen. Der *Service-Provider* ist nur dafür verantwortlich, die Ergebnisse des Algorithmus zu generieren (zusammenfassende Informationen).

2.27. Carbon Visibility

Der *Service Provider* bietet eine Zuteilung von CO2 auf Sendungsebene auf der Grundlage der bereitgestellten Sendungsdaten an. Hierzu berechnet der *Service Provider* verschiedene Parameter (insbesondere die Well-to-Wheel-CO2e-Emissionen) im Hinblick auf die auf Sendungsebene zurechenbaren Treibhausgasemissionen (THG). Diese Berechnung basiert auf wissenschaftlichen Standardwerten.

Darüber hinaus hat der *Kunde* Zugang zu einem von GLEC akkreditierten Bericht über Treibhausgasemissionen des Transports in CO2e.

Beschreibung

1. Carbon Visibility – Insights Module

- (a) Das *Carbon Visibility Insights Module* bietet mehrere vorkonfigurierte Business Intelligence(BI)-Ansichten (Dashboards), mit denen *Kunden* ihre Transportemissionsdaten auf der Grundlage einer Vielzahl von Dimensionen, wie z. B. Sendung, Spedition und Fahrspur, analysieren können.
- (b) Die Daten können gefiltert werden, um analytische Erkenntnisse zu gewinnen, die den *Kunden* helfen, einen Überblick über ihre Verkehrsemissionen zu gewinnen sowie die Ursachen für hohe Emissionen und potenzielle Bereiche für eine Senkung der Verkehrsemissionen zu ermitteln.

2. Carbon Visibility – Intelligence Module

- (a) Das *Carbon Visibility Intelligence-Module* bietet Zugang zu Primärdatenberechnungen für Verkehrsemissionen auf der Grundlage der von den Verkehrsdienstleistern des *Kunden* zur Verfügung gestellten Energieverbrauchsdaten (Kraftstoff), einschließlich, aber nicht beschränkt auf Telematikdaten, sowie anderer energieverbrauchs- und emissionsbezogener Daten. Der *Service Provider* kann dadurch die tatsächlichen Transportemissionen genauer berechnen.
- (b) Für jeden Transport und jede Transportstrecke wird automatisch die beste verfügbare Datenqualität für die Berechnung verwendet.

Bedingungen

- (a) Algorithmen, die vom *Service-Provider* zur Berechnung der Treibhausgasemissionen verwendet werden, sind vom Smart Freight Centre für das GLEC-Rahmenwerk akkreditiert und werden dem *Kunden* nicht offengelegt.
- (b) Der *Service-Provider* wird die objektiven Kriterien ausschließlich für Berechnungen nutzen.
- (c) Die Berechnungsmethode basiert auf dem GLEC-Rahmen, wobei sich der *Service Provider* das Recht vorbehält, sie durch eine andere, ähnlich anerkannte Methode zu ersetzen, z. B. die ISO 14083 (2023). Der GLEC-Bericht ist nur verfügbar, wenn die Daten die in der API-Dokumentation genannten Anforderungen erfüllen.
- (d) Die *Spedition* kann die THG-Berechnungen beeinflussen, indem es relevante Daten über die Anbieter von Telematiksystemen bereitstellt, z. B. Kraftstoffverbrauch, Standort oder Ereignisinformationen (Stoppes). Der *Service Provider* haftet nicht für das Versäumnis der *Spedition*, entsprechend genaue Daten zu liefern.
- (e) Der *Service-Provider* wird nicht für eventuelle Schäden, die aus Treibhausgas-Berechnungen entstehen, zur Verantwortung gezogen werden, insbesondere nicht für den Verlust von Geschäftsbeziehungen. Der *Service Provider* ist nur für die Erstellung der Ergebnisse des Algorithmus verantwortlich.
- (f) Im Rahmen von Carbon Visibility erhält der *Kunde* nur die Ergebnisse der CO2-Emissionsberechnung. Um jeden Zweifel auszuschließen, erhält der *Kunde* keine anderen Daten, wie z. B. den Verbrauch von Ansichten oder andere personenbezogene Daten, die für Berechnungen usw. verwendet werden.

- (g) Der *Kunde* verpflichtet sich, alle notwendigen Anstrengungen zu unternehmen, um bei der Bereitstellung von transportbezogenen Daten für diesen *Cloud Service* keine Daten zu übermitteln, die als "personenbezogene Daten" im Sinne der GDPR gelten.
- (h) Der *Kunde* ist dafür verantwortlich, die Sendungsdaten in dem erforderlichen Format und der erforderlichen Struktur gemäß der API-Beschreibung bereitzustellen: API für Nachhaltigkeit - Transporeon API Developer Portal - Confluence.

2.28. Freight Marketplace

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* fungiert als neutrale, aber aktive Schnittstelle für *Verlader* und *Spedition*, um den richtigen Preis und die ideale Gegenpartei für eine Transportdienstleistung zu finden.
- (b) *Verlader* nutzen diesen *Cloud Service*, um Transportaufträge zu erstellen und auszuführen. *Verlader* können in unserem *Speditionskatalog* nach *Speditionen* suchen und festlegen, welche *Speditionen* vollen Zugriff auf die Transportaufträge haben sollen. Die *Spedition* können ihrerseits Angebote unterbreiten und Gegenangebote von *Verladern* annehmen. *Verlader* können Angebote, die sie von der *Spedition* erhalten, vergeben und eigene Gegenangebote an die *Spedition* erstellen. Eine Transportanfrage ist abgeschlossen, sobald der *Verlader* den Zuschlag erteilt hat oder die *Speditionen* Gegenangebote akzeptiert haben.
- (c) *Spedition* und *Verlader* können Profile erstellen, um sich der Gegenpartei zu präsentieren. Auf diese Weise kann jede Seite Informationen über die Gegenpartei erhalten, um Vertrauen zwischen den beiden Parteien zu schaffen.

Bedingungen

- (a) Sowohl für *Verlader* als auch für *Spedition* müssen Unternehmens- und Benutzerkonten eingerichtet werden, damit sie den *Cloud-Service* nutzen können.
- (b) *Verlader* definieren den Inhalt der Transportaufträge und die darin enthaltenen Anforderungen.
- (c) *Spedition* und *Verlader* sind für die Richtigkeit der Ergebnisse auf der Grundlage der vorgegebenen Kriterien und der eingegebenen Daten verantwortlich.

2.29. Time Slot Management for Retailers

Beschreibung

- (a) Der *Verlader* ermittelt in Time Slot Management for Retailers die verfügbaren Be- und Entladekapazitäten für seine Standorte. Nur die *Speditionen* innerhalb der Gruppe der *Speditionen* des jeweiligen *Verladers* haben Zugriff auf diese Entladekapazitäten. Die Kriterien, nach denen der *Service-Provider* dazu berechtigt ist, *Speditionen* für einen *Verlader* freizuschalten, werden vom jeweiligen *Verlader* festgelegt. Auf diese Entladekapazitäten haben nur diejenigen *Speditionen* Zugriff, die vom entsprechenden *Verlader* die zugehörige Bestellnummer erhalten haben (nachfolgend **berechtigte Speditionen**).
- (b) Die Firmennamen und Standorte der auf der in Time Slot Management for Retailers registrierten *Verlader* sind für die *Speditionen* sichtbar, soweit nichts anderes vereinbart ist. Für *Verlader* sind dabei die Firmennamen der registrierten *Speditionen* einsehbar.
- (c) Die Bereitstellung der Belade- und Entladekapazitäten durch den *Verlader* an die *Spedition* stellt eine Aufforderung zum Buchen eines Zeitfensters dar, sofern die *Spedition* einen Transportauftrag zu oder vom jeweiligen Standort des *Verladers* erhalten hat.
- (d) Die **berechtigte Spedition** bucht per Time Slot Management for Retailers ein Zeitfenster für die Be- oder Entladung. Hierbei hat die **berechtigte Spedition** stets die Vorgaben des jeweiligen *Verladers* zu beachten. Je nach Abholung/Anlieferung kann es notwendig sein, mehr als 1 Zeitfenster für solch eine Abholung/Anlieferung zu buchen, z. B. falls mehrere Entladestellen innerhalb des Zielorts angefahren werden müssen.
- (e) Der *Verlader* hat das Recht, Zeitfenster für eine **berechtigte Spedition** zu buchen. Diese Buchungen werden der entsprechenden *Spedition* berechnet.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.30. Time Slot Management for Retailers Reporting

Beschreibung

- (a) Auf Antrag des *Lieferanten* kann der *Verlader* dem *Lieferanten* das Recht einräumen, die Zeitslotsbuchungen einzusehen, die *Spedition* für die Transporte des *Lieferanten* vornehmen oder vornehmen lassen. Dieses Recht bezieht sich auf Zeitfenster, die die *Spedition*, der *Lieferant* oder der *Verlader* an einem Ort des *Verladers* bucht, wenn er einen Beförderungsauftrag des *Verladers*

ausführt. Der *Verlader* bestimmt die Art und den Umfang der in den Zeitnischenbuchungen enthaltenen Informationen, die der *Lieferant* einsehen kann.

- (b) Der *Lieferant* kann nur Einsicht in die Zeitfensterbuchungen bekommen, die für die Bestellungen dieses *Lieferanten* durchgeführt wurden.
- (c) Der *Verlader* kann dem *Lieferanten* jederzeit das Recht entziehen, die Zeitfensterbuchungen einzusehen. In diesem Fall wird der *Service Provider* den *Lieferanten* darüber informieren. Auf Antrag kann der *Service Provider* dem *Lieferanten* für weitere sechs Monate Zugang zu den Zeitnischenbuchungen gewähren, die in dem vom *Verlader* aktivierten Zeitraum vorgenommen wurden.
- (d) Die *Spedition* kann nur Einsicht in die eigenen Zeitfensterbuchungen bekommen, die diese *Spedition* durchführt oder in der Vergangenheit durchgeführt hat.
- (e) Die Anzahl der Zeitfenster kann von der Anzahl der beauftragten Lieferungen abweichen und bestimmt sich nach den Anforderungen des *Verladers*.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

2.31. Time Slot Management for Retailers SMS

Beschreibung

Time Slot Management for Retailers SMS stellt *Speditionen* Benachrichtigungen über die Vorgänge zur Verfügung, die im Time Slot Management for Retailers stattfinden.

Bedingungen

- (a) Time Slot Management for Retailers SMS dient ausschließlich als Benachrichtigungssystem über die Änderungen, Neubuchungen sowie Löschungen von Zeitfenstern, die im Time Slot Management for Retailers stattfinden. Insoweit sind allein die über das Time Slot Management for Retailers bereitgestellten Daten maßgeblich.
- (b) Der *Service-Provider* nutzt die Dienste *Dritter* für die SMS-Übertragung. Der *Service-Provider* kann die sofortige und korrekte Übertragung nicht in den Fällen garantieren, welche außerhalb des Einflusses und der Zuständigkeit von *Service-Provider* liegen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf fehlenden Empfang von Mobiltelefonen oder die Nichtverfügbarkeit von Netzanbietern. Deshalb empfiehlt der *Service-Provider*, den Status der Buchungen regelmäßig über Time Slot Management for Retailers oder per Telefon zu überprüfen.

2.32. Mobile Yardbook Registration

Beschreibung

- (a) Die Funktion Mobile Yardbook Registration hilft dem Einzelhandelsunternehmen, den internen Arbeitsaufwand im Zusammenhang mit der Yardbook-Verwaltung zu minimieren, indem es diese an die *Spedition* auslagert. So kann der Fahrer bei seiner Ankunft im Rangierbahnhof selbstständig Yardbook-Einträge erstellen. Die Funktion erleichtert dem Unternehmen die Onboarding-Prozesse und ermöglicht den Abruf wichtiger Daten aus Lieferungen, was zukünftige Auswertungen erleichtert.
- (b) Die Time Slot Management-Anwendung enthält eine Funktion namens "Yardbook", mit der Einzelhandelsnutzer einen QR-Code oder einen Link einfach mit Fahrern teilen können. Dieser QR-Code oder Link öffnet die Funktion Mobile Yardbook Registration als eigenständige Anwendung auf ihrem mobilen Gerät. Durch den Zugriff auf diese Funktion können die Fahrer bequem alle erforderlichen *Spedition*- und Lieferdaten für ihre Aufgaben eingeben.

Bedingungen

- (a) Um diese Funktion nutzen zu können, müssen Einzelhandelsunternehmen das Time Slot Management for Retailers als Voraussetzung haben.
- (b) Um Time Slot Management for Retailers zu aktivieren, muss die Yardbook-Funktion richtig konfiguriert sein. Einzelhandelskunden haben auch die Möglichkeit, Yardbook-Einträge für Lieferungen zu erstellen, denen kein bestimmtes Zeitfenster zugewiesen ist.

2.33. Freight Procurement

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* unterstützt das Ausschreibungsmanagement und die strategische Entscheidungsfindung bei allen Transportarten. *Verlader* nutzen diesen *Cloud Service* auf der *Plattform*, um RFQ und/oder RFI zu erstellen und auszuführen, die den

gesamten Prozess abdecken – von der Kommunikation mit *Speditionen* bis zur Angebots-/Ratenanalyse. *Verlader*, die *Speditionen* beauftragen, können jede *Spedition* zum Freight Procurement einladen und/oder ihr Lieferantennetzwerk durch das Auswählen von *Speditionen* aus einer globalen Speditions-Datenbank erweitern (nur sofern aktiviert). *Speditionen* haben nur dann Zugriff auf RFI oder RFQ des *Verladers*, wenn der *Verlader* sie eingeladen oder die Bewerbung der jeweiligen *Spedition* akzeptiert hat. Diese Einladung oder das Bestätigen einer Bewerbung ist Voraussetzung zur bewilligten Teilnahme an einem RFQ oder einem RFI.

- (b) Wenn *Speditionen* für einen RFQ ihre Preise abgeben oder Fragen eines RFIs beantworten möchten, müssen sich diese mit ihrem Nutzer-Namen und ihrem Passwort bei Freight Procurement anmelden. Allerdings werden sie keine Daten anderer *Speditionen* einsehen können, außer der *Verlader* berechtigt das Anzeigen des Bestpreises oder der Platzierung. In diesem Fall können *Speditionen* ihre Platzierung und/oder den Bestpreis einsehen (ohne Angabe von *Speditions*-Namen).

Bedingungen

- (a) Der *Service-Provider* hat keinen Einfluss darauf, welche Daten verfügbar sind, da dies von den entsprechenden Daten abhängt, welche der *Verlader* bzw. die *Spedition* auf der *Plattform* eingeben, der Anzahl der *Speditionen* und der Art der Daten.
- (b) Der *Service-Provider* ist verantwortlich für die mathematische Korrektheit der *Ergebnisse* basierend auf den bereitgestellten Kriterien und den eingegebenen Datensätzen.

2.34. Billing

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* steht auf der *Plattform* zur Verfügung und dient zur Optimierung von Transporten, indem er als zentrale Kommunikationsplattform zwischen *Verlader* und *Spedition* fungiert.
- (b) Dieser *Cloud Service* kann die Erstellung von Frachtbriefen oder Rechnungsanforderungen unterstützen. Über Workflows können *Speditionen* den berechneten Rechnungsbetrag akzeptieren oder ablehnen und strittige Raten mit dem *Verlader* klären. Der *Verlader* hat die Möglichkeit, die Transportinformationen für den jeweiligen Transport der *Spedition* zu Zwecken der Rechnungsprüfung anzufordern. Die *Spedition* kann den angeforderten Preis akzeptieren oder ablehnen. Anschließend erhält der *Verlader* eine Nachricht, ob sein Transport angenommen oder abgelehnt wurde. Finale, unstrittige Rechnungen inklusive Umsatzsteuer (falls zutreffend) können über diesen *Cloud Service* sowohl an die *Speditionen* als auch an den *Verlader* übermittelt werden.

Bedingungen

- (a) Der *Service-Provider* übernimmt keine Verantwortung für die Genauigkeit und Richtigkeit der Daten, die der *Verlader* und/oder die *Spedition* während der Nutzung der *Plattform* eingibt und/oder bereitstellt.
- (b) Der *Service-Provider* ist verantwortlich für die mathematische Korrektheit der *Ergebnisse* basierend auf den bereitgestellten Kriterien und den eingegebenen Datensätzen.

2.35. Instant Pay

Instant Pay ist eine Finanzdienstleistung, bei der die *Spedition* ihre Forderungen (Transportaufträge, die sie von *Verladern* über die *Plattform* erhält und ausgeführt hat und für die ihm eine Vergütung vom *Verladern* zusteht) an einen Factoring-Partner verkauft, beispielsweise zur Deckung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs der *Spedition*.

Durch das erstmalige Anklicken des Registrieren-Buttons wird die *Spedition* auf die Website des Factoring-Partners vom *Service-Provider* weitergeleitet, um sich dort zu registrieren. Daher verlässt die *Spedition* die Transporeon-Umgebung. Alle Angaben während des Registrierungsprozesses werden direkt in die Eingabemaske unseres Factoring-Partners eingegeben. Nach Abschluss des Registrierungsprozesses kann die *Spedition* Forderungen auswählen und dem Factor ein Angebot zum Verkauf der Forderungen per Instant Pay unterbreiten. Nach Annahme des Verkaufsangebots durch den Factor wird der Kaufpreis für die Forderungen abzüglich der vereinbarten Factoring-Gebühr dem Verrechnungskonto der *Spedition* durch den Factor gutgeschrieben. Gegenforderungen des Factors (z. B. aus Weiterleitungsforderungen eingehender Zahlungen) werden ebenfalls auf dem Verrechnungskonto der *Spedition* verbucht. Nach Ausgleich des Verrechnungskontos wird in der Regel ein Guthaben nach marktüblicher Praxis zur Zahlung angewiesen.

In Verbindung mit Instant Pay erbringt der *Service-Provider* die folgenden Dienstleistungen für die *Spedition*:

- Ermöglichung des Zugangs zur Registrierung für den integrierten Factoring-Service
- Anzeige möglicher Sendungen, für die Instant Pay genutzt werden kann, sowie die Möglichkeit, Sendungen zur Übermittlung an den Factoring-Partner auszuwählen
- Übermittlung von Factoring-Anfragen inkl. Preis und Aufnahme zusätzlich erforderlicher Informationen an den Factoring-Partner im Auftrag der *Spedition* (insbesondere Zahlungsbedingungen sowie Aufnahme abweichender Preise/Kosten für Transportleistungen). Für die Richtigkeit der übermittelten Daten ist die *Spedition* verantwortlich.
- Übersicht über versendete Aufträge inkl. Status ob die Forderungen vom Factoring-Partner angekauft wurden oder nicht
- Weitere Unterstützung zu den angebotenen Factoring-Dienstleistungen, auch durch den Kundenservice (per Telefon, E-Mail) des *Service-Providers* oder durch entsprechende Weiterleitung an den Factoring-Partner des *Service-Providers*

2.36. Real-Time Yard Management

Beschreibung

- (a) Dieser *Dienst* ist eine Desktop-Anwendung zur Koordinierung anstehender und aktueller Beladungs- und Entladungsvorgänge und Abweichungen vom ursprünglichen Plan. Der Zweck dieses *Dienstes* liegt darin, eine ausgewogene Nutzung der verfügbaren Ressourcen zu gewährleisten, die nächsten Arbeitsschritte bereitzustellen und eine reibungslose Verarbeitung aller Beladungs- und Entladungsaufgaben zu erreichen.
- (b) *Verlader* und Einzelhändler nutzen diesen *Dienst*, um sich einen Überblick über alle Aufgaben zu verschaffen, die auf den Zeitfensterbuchungen entweder im Time Slot Management oder im Time Slot Management for Retailers basieren. Jede Aufgabe in diesem *Dienst* wird auf Basis der Versandstatus aus dem Time Slot Management oder Time Slot Management for Retailers in die jeweils aktuelle Statuskategorie „Herannahend“, „Wartend“, „In Bearbeitung“ oder „Erledigt“ eingeordnet. Basierend auf diesen Informationen werden dem *Nutzer* wichtige Indikatoren wie Verarbeitungszeit und Wartezeit bis zum Abruf angezeigt.
- (c) Sämtliche Aufgaben werden in einer schematischen Karte visualisiert, um den aktuellen Status entsprechend der für jeden *Nutzer* definierten Zugriffsrechte im Rahmen der Nutzung von Time Slot Management oder Time Slot Management for Retailers anzuzeigen.

Bedingungen

Der *Kunde* muss als *Verlader* oder Einzelhändler auf der *Plattform* agieren und entweder das Time Slot Management oder Time Slot Management for Retailers verwenden.

2.37. SAML Single Sign-On

Beschreibung

- (a) Dieser *Cloud Service* wird als Teil des erweiterten Sicherheitspakets bereitgestellt.
- (b) Security Assertion Markup Language (nachfolgend *SAML*) ist ein Standardprotokoll, das von Webbrowsern verwendet wird, um Single Sign-On (nachfolgend *SSO*) über sichere Token zu ermöglichen.
- (c) *SAML* ist ein offener Standard für den Austausch von Authentifizierungs- und Autorisierungsdaten zwischen Parteien, insbesondere zwischen einem Identitätsanbieter und einem Dienstleister.
- (d) *SAML* macht Passwörter vollständig überflüssig, indem es Standardkryptografie und digitale Signaturen verwendet, um ein sicheres Sign-On-Token von einem Identitätsanbieter an eine Software-as-a-Service-Anwendung (nachfolgend *SaaS*) zu übergeben.
- (e) *SAML* nutzt sichere Token, die digital signierte und verschlüsselte Nachrichten mit Authentifizierungs- und Autorisierungsdaten sind.
- (f) *SAML* übergibt diese Token von einem Identitätsanbieter an eine Cloud-Anwendung unter Verwendung einer hergestellten Vertrauensstellung.

Bedingungen

Der *Kunde* muss das erweiterte Sicherheitspaket verwenden oder es freigeschaltet haben.

3. *Verlader-spezifische Dienste*

3.1. *Basis-Leistungen*

3.1.1. *Plattform-Nutzung*

Nach der Implementierungsphase, dem Onboarding der *Speditionen* und dem Go-Live kann der *Verlader* mit der *Plattform-Nutzung* beginnen. Hierfür erhält er Zugang zur *Plattform*, einschließlich der Funktionen der bestellten Module.

Der *Verlader* benennt seine Nutzer, die Zugang zur *Plattform* erhalten werden und legt fest, ob diese Nutzer aktiv auf der *Plattform* arbeiten können und welche Nutzer nur Lesezugriff haben. Die Nutzer-Rollen können individuell pro Modul und *Nutzer* festgelegt werden. Die folgenden Leistungen sind inbegriffen:

- Personalisierte *Nutzer*-Konten
- Sichere Passwortrichtlinie
- Nutzer- und Rollenverwaltung
- Zugang zu integrierten Modulen: Analytics (für aktive *Nutzer*), Standard-Dashboard, Web Browser-Benachrichtigungen

3.2. Support-Leistungen

3.2.1. Onboarding der Speditionen

Im Rahmen des Onboardings der Speditionen führt der Service-Provider mehrere Aktivitäten durch, die nachstehend beschrieben sind.

- (a) Vor Beginn des Onboardings der *Speditionen* legt der *Verlader* fest, welche seiner *Speditionen* für die Zusammenarbeit mit dem *Verlader* auf der *Plattform* freigeschaltet werden sollen, indem er die *Speditions*-Liste bereitstellt. Der *Verlader* verwendet die Vorlage für die *Speditions*-Liste ausschließlich in dem vorgegebenen Vorlagenformat des *Service-Providers*.
- (b) Nach der Bereitstellung der *Speditions*-Liste wird diese vom *Service-Provider* überprüft. Dabei konzentriert er sich auf spezifische rechtliche und vertragliche Anforderungen, die erfüllt werden müssen, um der *Spedition* die *Plattform*-Nutzung ermöglichen zu können. Neue *Speditionen* müssen die als *Plattformnutzungsvertrag* bezeichneten Rahmenbedingungen annehmen, um auf die *Plattform* zugreifen zu können und Transaktionen mit dem *Verlader* starten zu können. Vorhandene *Speditionen* auf der *Plattform* werden daraufhin geprüft, ob sie die vertraglichen Voraussetzungen für die neue Zusammenarbeit erfüllen. Wenn *Speditionen* eine ältere Version des *Plattformnutzungsvertrags* mit dem *Service-Provider* abgeschlossen haben (die z. B. nicht mit neuen Modulen oder anderen technischen und wirtschaftlichen Anforderungen kompatibel ist), führt sie der *Service-Provider* durch den Onboarding-Prozess, der erforderlich ist, um der *Spedition* die *Plattform*-Nutzung zu ermöglichen. Wenn vorhandene *Speditionen* ausstehende Verbindlichkeiten gegenüber dem *Service-Provider* (z. B. unbeglichene Schulden) haben, kann der *Service-Provider* die Freischaltung des betreffenden *Spedition* auf der *Plattform* bis zur Tilgung dieser Verbindlichkeiten durch die *Spedition* ablehnen.
- (c) Darüber hinaus kann es erforderlich sein, dass einige oder alle *Speditionen* eine *Zusatzvereinbarung* annehmen, wenn diese beispielsweise gesetzlich vorgeschrieben oder aufgrund bestimmter wirtschaftlicher Beschränkungen erforderlich ist. Der *Service-Provider* informiert die *Speditionen* über dieses Erfordernis. *Zusatzvereinbarungen*, in denen besondere Bedingungen niedergelegt sind, sind erst nach dem Abschluss des *Master Service Agreement* mit dem *Verlader* und des *Plattformnutzungsvertrags* mit der *Spedition* gültig. Der *Service-Provider* kann die Freischaltung der betreffenden *Spedition* auf der *Plattform* bis zum Abschluss einer solchen *Zusatzvereinbarung* ablehnen.
- (d) Der *Service-Provider* unterstützt die *Spedition* in der Anfangsphase beim Zugriff auf die *Plattform* und stellt sicher, dass die *Spedition* weiß, wie sie die *Plattform* nutzen und auf Selbsthilfe-Ressourcen zugreifen kann, und dass sie ihre Aktivität auf der *Plattform* ordnungsgemäß abwickeln kann. Der *Service-Provider* betreut und unterstützt die *Spedition* vor und nach dem Go-Live bei technischen, abrechnungsbezogenen und vertraglichen Themen.

3.2.2. Support durch Customer Care (Helpdesk)

Technischer Support und Betriebsprobleme: Der *Service-Provider* bietet zudem Support bei Betriebsproblemen an, sofern diese Probleme mit der Nutzung der *Plattform* verbunden sind. Betriebsprobleme, die durch die Organisation des *Verladers* oder die Beziehungen zur *Spedition* entstehen, liegen in der alleinigen Verantwortung des *Verladers*.

Aktivierung von *Speditionen*: Freischaltung neuer *Speditionen* nach der Implementierungsphase

3.3. *Verlader*-spezifische Wartung

Der *Service-Provider* übernimmt für den *Verlader* die Wartung und die Weiterentwicklung von *Verlader*-spezifischen Funktionen, die auf Anforderung des *Verladers* entwickelt werden. Der *Service-Provider* testet *Verlader*-spezifische Entwicklungen für jedes geplante Update der *Plattform* und unterstützt den *Verlader* bei Bedarf bei diesem Update.

3.4. Module und Bedingungen

3.4.1. Distance Calculation

Beschreibung

- (a) Dieser Cloud Services erlaubt es dem *Verlader*, zwischen 2 verschiedenen Berechnungsmethoden zu wählen:
 - Tatsächliche Entfernung zwischen erster Beladestation und letzter Entladestation (mit allen Zwischenstopps)
 - Entfernung zwischen Beladestation und Entladestation (Zwischenstopps werden so behandelt, als lägen sie auf dem Weg)
- (b) Die Berechnung erfolgt auf Basis der vom *Verlader* bereitgestellten Informationen über die Beladestation und Entladestation sowie die Zwischenstopps. Die *Spedition* kann die Ergebnisse in der Verladekommission und entsprechenden Übersichten einsehen.

Bedingungen

Die Berechnung der Entfernung erfolgt über einen Dritt-Anbieter. Die Zurverfügungstellung der Berechnung unterliegt Veränderungen, die der *Service-Provider* nicht immer beeinflussen kann.

3.4.2. Connecting Load Agent

Beschreibung

Dieser Cloud Service bestimmt die potenziellen Anschlussladungen. Basierend auf einem Transport, der zugewiesen werden soll, werden die Anzahl der Transporte, die in der Nähe der Ladestation des Transportes entladen werden und die Speditionen, die diese Transporte durchführen, festgelegt. Die festgelegte Anzahl und die *Speditionen*, die den Transport durchführen, werden dem *Verlader* angezeigt. *Verlader*, die miteinander kooperieren, können zudem die *Speditionen* ihrer Kooperationspartner sehen.

Bedingungen

Keine zusätzlichen Bedingungen

4. Schnittstellen zur Plattform

4.1. Allgemeines

- (a) Auf Anfrage implementiert der *Service-Provider* für den *Kunden* Schnittstellen zur *Service-Provider-Plattform*.
- (b) Die Schnittstellen ermöglichen eine direkte Kommunikation zwischen der *Service-Provider-Plattform* und dem *Inhouse-System* des *Kunden*. Dadurch können der *Kunde* und der *Service-Provider* transportbezogene Daten über einen Server auszutauschen, auf dem sie zu diesem Zweck zwischengespeichert werden.
- (c) Der *Kunde* und der *Service-Provider* definieren gemeinsam das Datenformat und das Übertragungsprotokoll (auf Grundlage der möglichen Datenformate und Übertragungsprotokolle) für die ausgewählte Schnittstelle.
- (d) Der *Service-Provider* übernimmt keine Verantwortung für die Genauigkeit und Richtigkeit der Daten, die *Speditionen* und *Verlader* während der Nutzung der Schnittstellen zur *Plattform* des *Service-Provider* eingeben und/oder bereitstellen. Der *Service-Provider* ist allein und ausschließlich für die korrekte Datenübertragung verantwortlich, außer in den Fällen, in denen *Dritte*, die einen separaten Vertrag mit dem *Kunden* hat, die Schnittstelle/den Anschluss entwickelt hat, um die Datenübertragung zu ermöglichen.

4.2. Schnittstelle zugewiesene Transporte (inkl. Time Slot Management Link)

Übertragene Daten	Zugewiesene Transporte inklusive Weblink, der zu einem Transport in Time Slot Management führt
Von	<i>Plattform</i>
An	<i>Spedition</i>
Datenübertragung via	FTP oder Webservice
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine <i>Spedition</i> hat einen Transport angenommen • Ein <i>Verlader</i> hat einen Transport zugewiesen • Ein <i>Verlader</i> hat einen Transport geändert • Ein <i>Verlader</i> hat einen Transport storniert

4.3. Schnittstelle Transportdatenbearbeitung

Übertragene Daten	Aktualisierung von Transport- und Lieferungsparametern
Von	<i>Spedition</i>
An	<i>Plattform</i>
Datenübertragung via	FTP oder Webservice
Exportformat	XML

-
- Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen**
- Eine *Spedition* hat die Transportparameter aktualisiert
 - Eine *Spedition* hat die Lieferungsparameter aktualisiert
-

4.4. Schnittstelle Angebotsabgabe und Transportannahme

Übertragene Daten Angebotseinholungen und Bestätigungseinholungen

Von *Plattform*

An *Spedition*

Datenübertragung via FTP oder Webservice

Exportformat XML

- Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen**
- Ein *Verlader* hat ein Angebot für einen Transport angefordert
 - Ein *Verlader* hat eine Bestätigung für einen Transport angefordert
-

Übertragene Daten Abgegebene Angebote und Transportbestätigungen

Von *Spedition*

An *Plattform*

Datenübertragung via FTP oder Webservice

Exportformat XML

- Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen**
- Eine *Spedition* hat ein Angebot für einen Transport abgegeben
 - Eine *Spedition* hat einen Transport angenommen
-

4.5. Schnittstelle Ladeauftragsausdruck

Übertragene Daten Ladeaufträge oder zugewiesene Transporte

Von *Plattform*

An *Spedition*

Datenübertragung via FTP

Exportformat PDF

- Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen**
- Eine *Spedition* hat einen Transport angenommen
 - Ein *Verlader* hat einen Transport zugewiesen
 - Ein *Verlader* hat einen Transport geändert
-

4.6. Schnittstelle gebuchte Zeitfenster (Time Slot Management und Time Slot Management for Retailers)

Übertragene Daten Time-Slot-Management-Daten

Von *Plattform*

An	<i>Spedition</i>
Datenübertragung via	FTP oder Webservice
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Ein <i>Verlader</i> oder eine <i>Spedition</i> hat eine Buchung erstellt • Ein <i>Verlader</i> oder eine <i>Spedition</i> hat eine Buchung modifiziert • Ein <i>Verlader</i> oder eine <i>Spedition</i> hat eine Buchung gelöscht

4.7. Event Management - Schnittstelle

Übertragene Daten	Event Management - Status
Von	<i>Spedition</i>
An	<i>Plattform</i>
Datenübertragung via	FTP oder Webservice
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine <i>Spedition</i> hat einen Transportstatus abgegeben • Eine <i>Spedition</i> hat einen Lieferstatus abgegeben

4.8. Schnittstelle Tracking & Visibility – Vollversion

Übertragene Daten	Tracking & Visibility-Daten
Von	<i>Spedition</i>
An	<i>Plattform</i>
Datenübertragung via	Webservice (REST call über das HTTP-Protokoll)
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine <i>Spedition</i> hat Transportdetails angefordert • Eine <i>Spedition</i> hat einen <i>Verlader</i>-Workflow für einen Transport angefordert • Eine <i>Spedition</i> hat eine Fahrzeug- oder Gerätezuweisung (Alias) für einen Transport festgelegt oder entfernt • Eine <i>Spedition</i> hat einen Fahrzeugstatus festgelegt • Eine <i>Spedition</i> hat einen Zustellstationsstatus für einen Transport abgegeben • Eine <i>Spedition</i> hat <i>ETA</i> eingerichtet, aktualisiert oder deaktiviert • Eine <i>Spedition</i> hat Geokoordinaten (Fahrzeugposition) aktualisiert

4.9. Schnittstelle Tracking & Visibility – Basisversion

Übertragene Daten	Tracking & Visibility-Daten
Von	<i>Spedition</i>
An	<i>Plattform</i>
Datenübertragung via	Webservice (REST call über das HTTP-Protokoll)
Exportformat	XML

Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine <i>Spedition</i> hat Transportdetails angefordert • Eine <i>Spedition</i> hat eine Fahrzeug- oder Gerätezuweisung (Alias) für einen Transport festgelegt oder entfernt • Eine <i>Spedition</i> hat einen Zustellstationsstatus für einen Transport abgegeben • Eine <i>Spedition</i> hat <i>ETA</i> eingerichtet, aktualisiert oder deaktiviert • Eine <i>Spedition</i> hat Geokoordinaten (Fahrzeugposition) aktualisiert
--	---

Die Basisversion unterstützt nur 1 Standard-Workflow des *Service-Providers*. Dies bedeutet, dass für alle *Visibility Services* relevanten Transporte die *Speditionen* nur 5 vordefinierte Status (Vom Fahrer angenommen, Beladen Ankunft, Beladen Abfahrt, Entladen Ankunft, Entladen Abfahrt) setzen können. Zusätzlich kann der *Verlader* die voraussichtliche *ETA* und Fotos & Signatur per Status anfordern. Die voraussichtliche *ETA* und Fotos & Signatur sind optional und werden per Schnittstelle nur bereitgestellt, wenn die *Spedition* die Möglichkeit zur Nutzung hat.

4.10. Schnittstelle Anlagen-Upload

Übertragene Daten	Anlagen
Von	<i>Spedition</i>
An	<i>Plattform</i>
Datenübertragung via	Webservice
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine <i>Spedition</i> hat eine Anlage hinzugefügt

4.11. Schnittstelle Zuschläge

Übertragene Daten	Vom <i>Verlader</i> angenommene Zuschläge
Von	<i>Plattform</i>
An	<i>Spedition</i>
Datenübertragung via	FTP oder Webservice
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Ein <i>Verlader</i> hat eine Zuschlagsanfrage angenommen

4.12. Schnittstelle Fahrzeugzuordnung

Übertragene Daten	KFZ-Kennzeichen der Fahrzeuge, denen Transporte zugewiesen wurden
Von	<i>Spedition</i>
An	<i>Plattform</i>
Datenübertragung via	FTP oder Webservice
Exportformat	XML
Ereignisse, die die Datenübertragung auslösen	<ul style="list-style-type: none"> • Die <i>Spedition</i> hat einem Transport ein Fahrzeug zugewiesen

5. Verbindliche Fassung

Im Falle von Widersprüchen zwischen der englischen und der deutschen Fassung hat die englische Fassung Vorrang. Ungeachtet der vorstehenden Regelung hat die deutsche Fassung dann Vorrang, wenn der *Kunde* seinen Sitz in Deutschland hat.

Modules and Services description

Please note: This description of all *Services* provided by *Service Provider* is only for informational purposes and does not constitute any representation, guarantee or warranty. The conditions only apply if the corresponding *Services* are activated for *Customer*.

1. *Services* and conditions

1.1. Customer Care support (Helpdesk)

Service Provider will provide global online support and support by phone and e-mail for *Customer* and *Customer's* logistic partners on *Platform*. These support *Services* will be performed by *Service Provider's* team "Customer Care". Such support can include:

User administration: *Service Provider* offers the technical possibility to *Customer* and *Customer's* logistic partners on *Platform* to keep *Service Provider's* *User* list and level of access of these *Users* up-to-date.

User helpdesk: User helpdesk is available for both *Customer* and *Customer's* logistic partners on *Platform* within the timeframes and with the response times relevant in their agreements.

User training: training for *Users* of *Customer* and *Customer's* logistic partners on *Platform* is available on *Platform*, in Help Area.

Technical support and operational issues: support for technical issues is available for *Customer* and *Customer's* logistic partners on *Platform* within the timeframes and with the response times relevant in their agreements.

Administrative issues: *Support* and assisting *Customer* and *Customer's* logistic partners on *Platform* in administrative issues in order to ensure smooth workflow during the usage of *Platform* (e.g. organisation issues, contractual issues, decision making issues, or invoicing).

1.2. Support languages

Service Provider's support *Services* are currently provided in the following languages.

LANGUAGE	PLATFORM	ONBOARDING	PLATFORM USER AGREEMENT	SUPPORT
English	✓	✓	✓	✓
Bulgarian	✓	✓	✓	✓
Chinese	✓	✓	✓	✓
Croatian/Serbian	✓	✓	✓	✓
Czech	✓	✓	✓	✓
Dutch	✓	✓	✓	✓
Finnish	✓	✗	✓	✗
French	✓	✓	✓	✓
German	✓	✓	✓	✓
Hindi	✓	✗	✓	✗
Hungarian	✓	✓	✓	✓
Indonesian	✓	✗	✓	✗
Italian	✓	✓	✓	✓
Japanese	✓	✗	✓	✗

LANGUAGE	PLATFORM	ONBOARDING	PLATFORM USER AGREEMENT	SUPPORT
Korean	✓	✗	✓	✗
Polish	✓	✓	✓	✓
Portuguese (Brazil)	✓	✓	✓	✓
Portuguese (Portugal)	✓	✗	✓	✗
Romanian	✓	✓	✓	✓
Russian	✓	✓	✓	✓
Slovak	✓	✓	✓	✓
Slovenian	✓	✗	✓	✓
Spanish	✓	✓	✓	✓
Swedish	✓	✗	✓	✗
Thai	✓	✗	✓	✗
Turkish	✓	✗	✓	✗

1.3. Maintenance

Service Provider will render to *Customer* support and maintenance of *Platform* as described under <https://www.transporeon.com/en/avd/>. *Service Provider* ensures that maintenance will not materially reduce the availability or functionality of *Cloud Services*.

2. Modules and conditions

Following chapter includes a general description of the modules that can be used on *Platform* as well as conditions necessary for using the modules.

In the context of this document, "*Cloud Services*" have the meaning of features of *Platform* including regular new releases, versions, updates, upgrades and standard support (helpdesk).

2.1. General conditions

- (a) If a *Carrier* wants to undertake one or more transport orders, it can place a corresponding binding offer, which it can limit in terms of time if so desired. If no time limit is given for an offer, the offer will be valid until the final date for the submission of offers as determined by *Shipper*.
- (b) The respective times of the concluding of the contract, the offer being binding et cetera shall be determined in case of any doubt in accordance with the system clock time of *Platform*. The time of receipt of the respective declaration shall determine the time of the concluding of a contract.
- (c) If *Customer* or its logistic partners on *Platform* use any end devices or other hardware in combination with *Platform*, *Service Provider* is not liable for such hardware, its interoperability with *Platform* and the availability of any *Service Provider Services* on such hardware.
- (d) *Shipper* decides which *Carriers* shall be activated by *Service Provider* for the usage of *Platform*. Only *Carriers* who have been authorised by *Shipper* have access to the time slot bookings and/or transports of this *Shipper* on *Platform*. *Shipper* knows in this regard which *Carrier* has made a specific offer. The same applies to *Carriers*: each knows which *Shipper* is offering a transport order or wants an acceptance confirmed. *Carriers* are not aware whether or which other *Carriers* have provided offers and which other *Carriers* have been contracted by *Shipper*.
- (e) *Customer* may lock *Users*, which means that access to *Platform* will be temporarily unavailable to them. Locked *Users* can be unlocked by *Customer* at any time and locked *Users* are being treated as active *Users*.

2.2. Transport Assignment “Best Carrier”, Transport Assignment “Autonomous Procurement”

Description

- (a) This *Cloud Service* enables a *Shipper* to receive offers from authorised *Carriers* for a specific transport in an efficient way. For that purpose, *Shipper* can publish a transport to a defined group of *Carriers* or even to all *Carriers* that are connected to *Shipper* via *Platform* at the same time. All *Carriers* that are invited to the spot-bidding process can place an offer within the deadline that is defined by *Shipper*. It is within the responsibility of *Shipper*'s scheduler to select one of the offers at any time. If Transport Assignment “Autonomous Procurement” is used by the *Shipper*, the published transports include an offered price to the *Carrier* which they may accept rather than placing their own offer price in return to the *Shipper*.
- (b) Transport assignment occurs as soon as an offer from one *Carrier* has been selected, or if Transport Assignment “Autonomous Procurement” is used by the *Shipper*, assignment may occur when a *Carrier* accepts the offer made to them for the transport. In both cases, the transport is assigned to this *Carrier* on *Platform* at the agreed transport price stated in the offer. All other bidding *Carriers* receive a neutral negative reply at the same time.

Conditions

- (a) If a *Carrier* wants to undertake one or more transport orders, it can place a corresponding binding offer, which it can limit in terms of time if so desired. If no time limit is given for an offer, the offer will be valid until the final date for the submission of offers determined by *Shipper*. If Transport Assignment “Autonomous Procurement” is used by the *Shipper*, the *Carrier* may choose to accept offered prices rather than make its own offer in return. And if it does make an offer, this offer price may be cancelled or decreased, but not increased.
- (b) *Shipper* is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.
- (c) An agreement for a transaction between *Shipper* and *Carrier* is concluded when *Shipper* selects the offer of a *Carrier* best suited to it and confirms it to this *Carrier*. If the *Shipper* uses Transport Assignment “Autonomous Procurement”, an agreement may also occur if a *Carrier* accepts the offer made to them for the transport.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Description

- (a) This *Cloud Service* allows *Shipper* to request the confirmation for a transport order from one specific *Carrier* on *Platform*. The selection of *Carrier* can be either done in *Shipper*'s *In-House System*, manually on *Platform* or automatically based on defined rules by *Shipper* making use of Rate Management.
- (b) *Carrier* has the possibility to accept the transport order on *Platform* within the given acceptance deadline defined by *Shipper*. In case of acceptance, the transport is assigned to *Carrier*. If *Carrier* declines the execution of the transport or does not react at all within the given deadline, *Shipper* usually selects a different *Carrier* (manually or automatically via rules) or decides to assign the specific transport via the spot market using Transport Assignment “Best Carrier”.

Conditions

- (a) *Shipper* is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.
- (b) An agreement for a transaction between *Shipper* and *Carrier* is concluded upon the acceptance confirmation by *Carrier* (manual or automatic).

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Description

- (a) Transport Assignment “Supply Chain Sync” allows *Shippers* to send the purchase order from the retail company within each transport delivery for getting access about all operations regarding the transport alongside the supply chain. With this feature *Shippers* get insights about all delivery bookings of the recipients which are synchronized to a transport. *Shippers* will get the visibility about the booked time slots, ETA and the dispatch statuses arrival and departure of each linked delivery booking.
- (b) *Carriers* can book each purchase order linked to a transport directly from Transport Assignment into Time Slot Management for Retailers. All open purchase orders and planned bookings with the whole visibility are shown in tab time slots of Transport Assignment.

Conditions

- (a) As a prerequisite for activating Transport Assignment “Supply Chain Sync” basic version, the purchase order is needed as a field in Transport Assignment. All retail companies of *Service Provider* will be linked to *Shipper* after activation.

- (b) There is the possibility to add further features like carrier whitelist for transferring data from one *Carrier* to the other or an additional location and supplier number mapping. Therefore, additional project effort is needed.

2.5. Freight Audit

Description

This *Cloud Service* allows for the verification (audit) of freight invoices for transports completed via *Platform*. However, it is limited to road transportation only. The service operates as follows:

- (a) Once a transport is executed on *Platform* and rates and surcharges have been assigned, *Service Provider* creates a billing instruction for *Carriers*. This instruction states the shipments and cost to be invoiced to *Shipper*.
- (b) *Service Provider* assigns a general ledger account to each transport based on the business logic agreed upon with *Shipper* upfront. This is only applicable to the full version of the audit.
- (c) *Service Provider* offers a communication platform for dispute resolution between *Shipper* and *Carrier*. In the case of a dispute, *Shipper* may either agree or disagree. If *Shipper* agrees, the original transport order must be cancelled and a new transport order with complete and correct agreed costs must be created. The old billing instruction will be revised, and the newest order will be included in the upcoming billing cycle.
- (d) *Carrier* provides freight invoices based on the billing instructions. *Service Provider* verifies the completeness and correctness of the invoice. In the light version, only the invoice amount and VAT amount are verified. In the full version, legal elements of the invoice are also verified, and a check for invoice number duplication is conducted.
- (e) If the invoice matches the billing instruction, it is approved, and the account payable file is enabled for *Shipper* in a pre-defined layout by *Service Provider*.
- (f) If there is a mismatch, the invoice is sent back to *Carrier* for correction according to the billing instruction. After the corrected freight invoice is resubmitted, it will go through the verification procedure again until it reaches a match and receives approved status.
- (g) For all approved invoices, *Service Provider* creates an accounts payable file as output to the system of *Shipper*. This is applicable to the full audit only.
- (h) *Service Provider* creates accruals for all executed transports once general ledger allocation is finished and provides *Shipper* with access to accrual reports in their reporting application.

Conditions

- (a) Only transports executed via *Platform* with road transportation are eligible for freight audit via the add-on product.
- (b) *Shipper* either provides the cost per shipment in the transport order files per execution or maintains contractually agreed rates in Rate Management. Cost types differentiation is required for proper detailed reporting of freight spend.
- (c) In case accessorial costs need to be added to the agreed transport rate, which were not known upfront, *Carrier* and *Shipper* use Surcharge Management to agree on the surcharge. Surcharges cannot be added to the transport after an agreed cut-off time past the delivery of the transport. This *Cloud Service* includes surcharges agreed in surcharge module into the billing instructions.
- (d) Billing instructions are sent to *Carrier* in a pre-selected billing frequency: weekly, bi-weekly, or monthly.
- (e) *Carrier* and *Shipper* master data must be provided to *Service Provider* as part of the freight audit process (data requirements shared by *Service Provider*).
- (f) In case of the creation of an accounts payable file, *Shipper* provides account coding logic.
- (g) *Carrier* provides freight invoice to *Service Provider* in an agreed frequency, agreed layout, and with reference to received billing instruction.

2.6. Freight Matching for Forwarders

This *Cloud Service* enables a *Carrier* to act as orderer. In Freight Matching for Forwarders, orderers can subcontract their own transports as well as transports received from their Transporeon *Shippers* to authorised *Carriers* using various assignment methods.

2.6.1. Spot Match

Description

- (a) This *Cloud Service* enables orderers to receive offers from authorised *Carriers* for a specific transport in an efficient way. For that purpose, orderers can publish a transport to a defined group of *Carriers* or even to all *Carriers* that are connected to the orderer via *Platform* at the same time. All *Carriers* that are invited to the spot-bidding process can place an offer within the deadline that is

defined by the orderer. It is within the responsibility of the orderer's scheduler to select one of the offers. The selection of the offer can be either done in the orderer's *In-House System* or within Freight Matching for Forwarders.

- (b) As soon as an offer from one *Carrier* has been selected, the transport is assigned to this *Carrier* on *Platform* at the agreed transport price stated in the offer. All other bidding *Carriers* receive a neutral negative reply at the same time.

Conditions

- (a) If a *Carrier* wants to undertake one or more transport orders, *Carrier* can place a corresponding binding offer, which *Carrier* can limit in terms of time if so desired. If no time limit is given for an offer, the offer will be valid until the final date for the submission of offers determined by orderer.
- (b) Orderer is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.
- (c) An agreement for a transaction between orderer and *Carrier* is concluded when orderer selects the offer of a *Carrier* best suited to it and confirms it to this *Carrier*.

2.6.2. Auto Match

Description

- (a) This *Cloud Service* enables orderers to use Artificial Intelligence to find a carrier from authorised *Carriers* and transport price for a specific transport automatically. For that purpose, orderers can publish a transport to a defined group of *Carriers* with a maximum acceptable transport price and an acceptance deadline. All *Carriers* will be presented price offers generated through Artificial Intelligence.
- (b) *Carrier* has the possibility to accept the transport at the given transport price on *Platform* within the given acceptance deadline defined by orderer. In case of acceptance, the transport is assigned to *Carrier*.

Conditions

- (a) Orderer is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.
- (b) An agreement for a transaction between orderer and *Carrier* is concluded upon the acceptance confirmation by *Carrier*.

2.6.3. Direct Match

Description

- (a) This *Cloud Service* allows orderer to request the confirmation for a transport order from one specific *Carrier* on *Platform*. The selection of the *Carrier* can be either done in the orderer's *In-House System* or within Freight Matching for Forwarders.
- (b) *Carrier* has the possibility to accept the transport order on *Platform* within the given acceptance deadline defined by orderer. In case of acceptance, the transport is assigned to *Carrier*. If *Carrier* declines the execution of the transport or does not react at all within the given deadline, orderer usually selects a different *Carrier* or decides to assign the specific transport via a different assignment method.

Conditions

- (a) Orderer is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.
- (b) An agreement for a transaction between orderer and *Carrier* is concluded upon the acceptance confirmation by *Carrier* (manual or automatic).

2.7. Autonomous Quotation

Description

- (a) This *Cloud Service* provides transportation sellers with the ability to fully automate their spot quotation process. This service includes aggregation and prioritization of incoming transport requests, generation of a buying price prediction, and submission of the final quote to the transport buyer.
- (b) Load aggregation and prioritization: the transportation seller can create rules that direct the service to quote only those shipments that are of interest to the company from among all requests that were aggregated from different sources.
- (c) Buying price generation: based on historical and current data, a company specific price prediction algorithm is trained to predict the current buying price for spot capacity in the market.

- (d) Final offer submission: the transportation seller has the option to augment the predicted buying price according to a company specific bidding strategy or cost structure. Based on this input, the quote is calculated and presented to the transport buyer automatically.
- (e) The service also provides analytical support for the user to make the Autonomous Quotation process transparent and to provide deeper insight into their quotation behavior.

Conditions

- (a) This *Cloud Service* must be activated for the transportation seller to use.
- (b) The transportation seller must provide historical quote data of sufficient quantity and quality to train its custom predictive pricing model.
- (c) The transportation seller is responsible for the selection of transport requests that will be quoted. The process can be orchestrated through the rule manager and can then operate autonomously.
- (d) The transportation seller allows the service to submit transportation quotes on its behalf.
- (e) The transportation sellers agree for all shared data to be used in anonymous form by the *Cloud Service* to improve the service or create related additions.

2.8. Time Slot Management

2.8.1. Time slot booking

Description

- (a) This *Cloud Service* helps *Shippers* to minimise loading and unloading times as well as vehicle turnaround times. *Shipper* defines the capacities for the loading/unloading of vehicles and, optionally, further conditions/restrictions like e.g. deadlines for the booking or the modification of a time slot. Given the transparency on available time slots for a specific transport, *Carrier* has the possibility to optimise the usage of its vehicles by selecting the best available time slot for itself.
- (b) While it is possible to use this *Cloud Service* in an isolated way as a “standalone” solution, the common practice is to use a combination of Transport Assignment and Time Slot Management.

Conditions

- (a) *Shipper* has the right in terms of the volume for orders agreed with *Carrier* to book time slots for the authorised *Carrier* related to the processing of the respective orders.
- (b) In addition to the Time Slot Management module, there are 3 optional modules: Forward open bookings, quick login and Inbound.

2.8.2. Time Slot Management “Forward open bookings”

Description

- (a) *Carrier* can forward the transports it received from *Shipper* and that need to be booked (hereinafter **Open Bookings**) to other *Carriers*, provided that *Carrier* does not carry out *Open Bookings* itself.
- (b) *Carrier* forwards *Open Bookings* in this case to another *Carrier* that was activated for the reception of *Open Bookings* (hereinafter **Recipient**). After that, *Recipient* can book a time slot for *Open Booking*.

Conditions

- (a) For this purpose, the activation of the feature Forward open bookings by *Shipper* is required.
- (b) *Service Provider* does not check to whom *Open Booking* is forwarded. *Service Provider* only checks whether the activation of *Carrier* for the forwarding of *Open Bookings* has been given and carries it out.

2.8.3. Time Slot Management “quick login”

Description

- (a) Both, *Shipper* and *Carrier*, can have an authorised *Third Party* that books time slots for *Open Bookings*. Technically this is done by using a link with limited validity that gives authorised *Third Parties* limited access to Time Slot Management on *Platform*, so they can book the required time slot for the *Open Bookings* at the location of *Shipper*.

- (b) *Shipper* or *Carrier* are in that case “initiator”. The authorised *Third Party* within the meaning of this provision is the company that has a contractual relationship with the initiator itself, therefore is known and authorised by the initiator to use this *Cloud Service*. The authorised *Third Party* thus does not have to be registered on *Platform*.

Conditions

- (a) *Service Provider* points out that the link that was sent can also be forwarded by the authorised *Third Party*, provided that the link was not used for booking of a time slot yet.
- (b) *Service Provider* sends the mentioned link to the authorised *Third Party* upon request of the initiator electronically. *Service Provider* does not check the existing relationship between the authorised *Third Party* and the initiator.
- (c) The initiator that requested the forwarding of *Open Booking* is liable to *Service Provider* for the compliance of the contractual provisions by all authorised *Third Parties* and every Party that receives the link from an authorised *Third Party*.

2.8.4. Time Slot Management “Inbound”

Description

- (a) *Shipper* may determine a quantity of goods on *Platform* that has been agreed upon in advance with *Supplier* and has to be transported by *Carrier* within the period given by *Shipper* (hereinafter **Quantity Contract**).
- (b) *Shipper* thereby generates *Open Bookings* in Time Slot Management and forwards them to *Carrier/Supplier*. *Carrier/Supplier* can subsequently book time slots for *Open Bookings* in Time Slot Management in accordance with its current capacities. *Shipper* can view the current status of *Quantity Contract* in Time Slot Management.

Conditions

Shipper has the right in terms of the volume for orders agreed with *Carrier* to book time slots for the authorised *Carrier* related to the processing of the respective orders, based on contracts with *Suppliers*.

2.9. SMS Call-off

Description

To simplify the communication for vehicle call-off, it is possible to send SMS messages from Time Slot Management directly to the driver. For that purpose, the driver’s mobile phone number is usually requested as mandatory data entry during the booking done by *Carrier*. The SMS texts can be entered manually or, alternatively, a pre-defined text can be sent in the driver’s language that has been indicated during the booking process.

Conditions

- (a) An SMS provides supplementary information for the booked time slot, but it does not serve for booking, postponing or removing time slots. In this regard, only the data provided via Time Slot Management are decisive.
- (b) *Service Provider* uses the services of *Third Parties* for the transmission of SMS. *Service Provider* cannot guarantee prompt and correct transmission in cases when it is beyond the influence and responsibility of *Service Provider*, including but not limited to missing reception of mobile phones or the non-availability of network providers. Therefore, *Service Provider* recommends that the status of the bookings should be checked regularly via *Platform* or by telephone.

2.10. Visibility

Description

- (a) This *Cloud Service* is based on enabling transport tracking for preferably paperless and fast processes. The tracking status can be automatically obtained in real-time, either via GPS data connection, if *Carrier* has enabled their GPS connection, or via an interface of *Carrier* that has been established between *Carrier’s In-House System* and *Platform*. Alternatively, the driver can become a part of the process by setting status messages via *Transporeon Trucker* on a mobile device. *Shipper* can use this information to provide a new kind of customer service.
- (b) For non-real-time tracking, the status messages can be placed by *Carrier* via user interface.

Conditions

- (a) The transports that *Shipper* wants to track via Visibility must be flagged by *Shipper* as visibility relevant. To perform this *Cloud Service*, *Service Provider* needs to receive at least the following correct information per transport from *Shipper*:

- loading place
 - loading date
 - loading time
 - unloading place
 - unloading date
 - unloading time
 - order number
 - Carrier ID
- (b) Visibility requires provision of tracking data from *Carrier*. Depending on the particular Visibility, *Service Provider* offers *Carriers* a wide range of technical possibilities to provide tracking data including the usage of *Transporeon Trucker*, various APIs and GPS integration.
- (c) The following factors are crucial for the reliability of real-time information and any status reports placed via *Transporeon Trucker*. The *Transporeon Trucker User* has to ensure that:
- a mobile end device is available
 - *Transporeon Trucker* is installed and activated on this end device
 - localisation services are enabled
 - the network of the respective mobile phone service provider is available
 - all necessary status reports are issued
- (d) The completeness, correctness and up-to-date nature of any status report is the responsibility of the person providing such a status report.

2.10.1. Event Management

Description

- (a) Events that occur for the given transport can be tracked to keep the visibility on the transport execution also after e.g. the vehicle has left a plant for loading and is on the way to the *recipient*. Usually status events are entered by *Carrier* via user interface or via an interface that has been established between *Carrier's In-House System* and *Platform*. Examples of common status events are:
- Traffic jam
 - Arrival at customer
- (b) *Shipper* can define the status events that are expected to support the process, which can be on the level of a transport or also on the level of a delivery. It is furthermore possible to define certain dependencies/workflows between certain status messages.

Conditions

No additional conditions

2.10.2. Event Management for Retailers

Description

- (a) If the unloading of a transport takes place at a retailer that uses *Platform*, the data of the booked time slot will automatically be shown as a status on *Platform*.
- (b) The respective retailer defines which status messages and booking contents may be transferred.
- (c) The following status messages lean on the application recommendation "time slot control of the GS1" and can be transferred:
- Booked time slot
 - Arrival
 - Call unloading
 - Unloading begin
 - Unloading end
 - Departure

Conditions

No additional conditions

2.10.3. Road Visibility

Description

- (a) This *Cloud Service* is providing transparency and real-time visibility of the status, of location and estimated time of arrival (hereinafter **ETA**) for the transports to *Carriers and further asset-owners* (hereinafter **Data Providers**) and *Shippers*, other carriers, logistics providers, *Suppliers*, goods recipients and other parties to the transportation chain (hereinafter collectively **Data Subscribers**). For this purpose, *Carrier* provides *Service Provider* with access to the *Data Sources* (telematics platform, mobile app, TMS system and/or any other solution for processing asset location and status information), whereas *Service Provider* provides *Carriers* as well as *Data Subscribers* with real-time visibility information and access to the *Cloud Service* and *Service Provider's* API. To this end, *Service Provider* links location or status information that is provided by *Data Provider*, with shipment information provided by *Data Subscriber*.
- (b) *Carrier* and *Data Subscribers* can allocate shipment to an *Asset*. By default, any *Data Subscriber* is allowed to allocate *Carrier's* vehicles to their shipments, but only those allocations are accepted by the *Cloud Service*, that fulfil the parameters for allocation and tracking i.e. there is an active data sharing consent between *Data Provider* and *Data Subscriber*, and the asset is available via the integrated *Data Sources*. Upon allocation, transport-related status information and *ETA* is automatically visible for *Shipper*, *Carrier* and further relevant *Data Subscribers* during any given transport that is carried out by *Carrier*. The approximate location of the allocated vehicle and the optimised vehicle route including the location of already placed statuses is calculated and made visible on an interactive map in *Visibility* application (accessible via and other associated *Transporeon* applications connected to the *Visibility Data Hub*) if approved by the *Data Provider*. The same applies to transports owned by other *Data Providers* who have granted visibility over their *Assets* (i.e. trucks and trailers but also devices like phones) to the *Carrier* (e.g. 'dedicated' or 'wet leased' fleet).
- (c) Within "Vehicle Management" feature, *Carrier* may choose to provide location visibility for all or a subset of their *Assets* to any *Data Subscriber* within *Road Visibility* even if no shipment is carried out to that *Data Subscriber*. Therefore, *Carrier* stays in control and decides to which *Data Subscribers* they want to provide such blanket visibility to, or revoke from, at any time.
- (d) *Carrier* and *Data Subscribers* are informed about visibility events via UI application. If the allocated *Asset* cannot be on time for an (un-)loading appointment, the aforementioned parties will be informed about the expected delay based on their preferences, which allows them to react proactively.
- (e) Further, *Service Provider* provides capacity matching and carrier finder functionality to *Data Subscribers*, bringing them more business opportunities. No *Data Subscriber* will see individual vehicle locations through this functionality. Instead, characteristics like probability of available capacity in a region or frequency of servicing a region by a *Carrier* are provided in aggregated form to the *Data Subscribers*. *Carriers* may choose to participate in this capacity related knowledge sharing, or stop participation, at any time.

Conditions

- (a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* in order to be also used by *Carrier*.
- (b) This *Cloud Service* can only be used by *Shipper* whose *Carriers* have concluded the Platform User Agreement.
- (c) In order to provide visibility of shipment status to *Data Subscribers*, the respective *Asset* has to be connected to *Road Visibility* and allocated to the shipment. If the allocation was done incorrectly, location forwarding to *Data Subscribers* will not start.
- (d) The map material used for displaying the real-time information is taken from a *Third Party* provider. *Shipper* is authorised to use the material only for the tracing of the transport. Any further use such as the translation, processing, changing or arranging of the data as well as the use of the data and any results received from the application for the purposes of setting up its own product such as, for example, geographical maps of *Shipper* is not permitted. In case of any infringement of copyright or in case of any unauthorised extension of the use permitted by *Service Provider*, the *Third Party* provider as well as *Service Provider* shall have an immediate right to claim for compliance with the rules of use and safeguard provisions. Any provision of map materials is subject to changes that *Service Provider* cannot always influence.
- (e) When providing access to the *Data Sources*, *Carrier* ensures and warrants that all legal preconditions are complied with and that *Carrier* is legally entitled to provide *Service Provider* with the *Access Data* (i.e. credentials such as, but not limited to, user name, e-mail address or passwords in relation to the user account and in relation to the *Data Sources*). *Service Provider* may forward *Carrier* data to *Carrier* accounts on third party platforms. For this purpose, *Carrier* is required to store *Access Data* for such third-party platforms on their *Road Visibility* account.
- (f) The *ETA* calculation is provided by *Service Provider*. Alternatively, the *ETA* may be provided by *Carrier* via *Service Provider's* APIs.
- (g) In order for *Service Provider* to be able to calculate *ETA* as well as generally provide this *Cloud Service* and assure the quality and confidence of its predictions, continuous analysis of collected data has to be conducted also during the times when no shipment is assigned to an *Asset*. By continuous analysis, better geofencing of loading and unloading stations and intermediary stops will be achieved. By aggregating data across all the datasets, continuous improvements to *Road Visibility* advanced geo info dataset and routing maps are made. When rendering prediction analysis *Service Provider* is responsible for the correct calculation logic behind, not for correctness of the data received from the *Data Sources*.

2.10.4. Real-Time Workflow

Description

- (a) On top of the features available within Visibility, individual additional status messages and/or status messages containing additional information can be defined by *Shipper*.
- (b) For example, the following workflows are supported:
 - Documentation of load securing
 - Delivery of the goods
 - Damage documentation
- (c) Further workflows can be created upon request.
- (d) The following functions are supported:
 - Photo
 - Electronic signature
 - Dropdown fields
 - Text fields
- (e) *Carrier* reports the additional status defined by *Shipper* in real time via the Tracking & Visibility interface or via *Transporeon Trucker*.
- (f) Based on the gained information, a *Customer* specific PDF file can be created automatically per delivery or transport.

Conditions

- (a) The conditions stipulated in 2.10.3 (Road Visibility) apply accordingly.
- (b) Some specific workflow status and documents (e.g. photo from CMR or signature) can only be provided by *Transporeon Trucker* or Tracking & Visibility interface.
- (c) The *Shipper*-specific workflow must be aligned and defined with *Service Provider* before go-live.

2.10.5. Ocean Visibility

Description

- (a) This *Cloud Service* is providing predictive real-time visibility for container transports over sea, with any major ocean *Carrier*.
- (b) Ocean Visibility data is collected from three key sources:
 - Ocean *Carriers* and major orderers
 - Vessel tracking, using global terrestrial AIS and satellite-AIS system
 - Port operators and deep-sea terminals
- (c) In particular, the following data is made available:
 - Arrival/departure, loading/unloading/reloading events on loading, ports, transshipments, customer sites
 - Predicted, planned, estimated and actual times to past and future milestones
 - Management of exceptions: delays, deviations on planned transportation, absence of achieving a milestone that was expected
 - Up-to-date vessel locations: past and future predicted paths
 - Detention & demurrage, reporting, Business Intelligence, multimodality

Conditions

- (a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* in order to be also used by *Carrier/orderer*.
- (b) Basic identifiers needed for ocean tracking are:
 - Master bill of lading
 - Master booking ID
 - Container ID
 - Ocean carrier ID (SCAC)

Not all identifiers are required. Typically, a combination of two identifiers is sufficient.

2.10.6. Air Visibility

Description

- (a) This *Cloud Service* is providing milestone visibility for transports over air, with any major air *Carrier*.
- (b) Air Visibility data is collected from air *Carrier*.
- (c) In particular, the following data is made available:
 - Booked, received from *Shipper*, departed, arrived, received from flight, delivered (on airports)
 - Planned, estimated and actual times to past and future milestones
 - Management of exceptions: delays, deviations on planned transportation

Conditions

- (a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* in order to be also used by *Carrier/orderer*.
- (b) Basic identifier needed for air tracking is airway bill.

2.10.7. Mobile Order Management

Description

- (a) During any given transport that is carried out by *Carrier*, the approximate location of the allocated vehicle as well as transport-related status information and *ETA* is made visible for *Shipper*, *Carrier* and also to *Supplier* and goods recipient.
- (b) *Shipper* and other participants of the supply chain can only see visibility data for transports that have been explicitly accepted by *Carrier* and for which vehicle allocation has been done.
- (c) It is possible to define *Customer*-specific workflows with statuses which may include additional data like photo, signature or additional fields. It is also possible to define certain dependencies between certain status messages.
- (d) Furthermore, the optimised vehicle route including the location of already placed statuses is calculated and displayed on an interactive map on *Platform*.

Conditions

- (a) This *Cloud Service* can only be used by *Shipper* who already uses Transport Execution on *Platform* and whose *Carriers* have concluded the Platform User Agreement.
- (b) The map material used for displaying the real-time information is taken from a *Third Party* provider. *Shipper* is authorised to use the material only for tracing of the transport. Any further use such as the translation, processing, changing or arranging of the data as well as the use of the data and any results received from the application for the purposes of setting up its own product such as, for example, geographical maps of *Shipper* is not permitted. In case of any infringement of copyright or in case of any unauthorised extension of the use permitted by *Service Provider*, the *Third Party* provider as well as *Service Provider* shall have an immediate right to claim for compliance with the rules of use and safeguard provisions. Any provision of map materials is subject to changes that *Service Provider* cannot always influence.
- (c) The *Shipper*-specific workflow must be aligned and defined with *Service Provider* before go-live.

2.10.7.1. Mobile Order Management “Real-Time Tracking”

Description

- (a) This *Cloud Service* is the basic package and therefore the basic requirement for the usage of Mobile Order Management.
- (b) Workflows with status messages that contain no additional data (like photo, signature, additional fields) can be defined.
- (c) *Carriers* have the possibility to forward transport orders to their drivers/vehicles. The driver reports the status defined by *Shipper* in real time via *Transporeon Trucker*. Alternatively, the vehicle allocation and provision of the defined status messages can be done by *Carrier* via the *Service Provider*'s APIs.

Conditions

No additional conditions

2.10.7.2. Mobile Order Management “Real-Time Workflow”

Description

- (a) Workflows with status messages that contain additional data per transport order can be defined via Real-Time Workflow.
- (b) For example, the following workflows are supported:
 - Documentation of load securing
 - Delivery of the goods
 - Damage documentation
- (c) Further workflows can be created upon request.
- (d) The following functions are supported:
 - Photo
 - Electronic signature
 - Dropdown fields
 - Text fields
- (e) Based on the gained information, a *Customer*-specific PDF file can be created automatically per delivery or transport.

Conditions

Besides the conditions described under 2.10.7 (Mobile Order Management), the following conditions apply:

- (a) The digital signature in Mobile Order Management does not establish the evidence for the purposes of court proceedings that this signature in particular:
 - is genuine
 - was provided in an authorised manner
 - originates from the indicated issuer
 - satisfies any requirements of form; in particular, the digital signature is not the electronic signature in terms of §126a Civil Code (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB)
- (b) In case of use of the photo function of Mobile Order Management, *Service Provider* transmits the picture to *Platform*. In doing so, *Service Provider* is merely the transmitter of data sets.

2.10.7.3. Mobile Order Management “Geofencing/ETA”

Description

- (a) The following *Services* are provided:
 - Calculation of *ETA* for the loading station in Time Slot Management: The time slot booking will be complemented by the estimated time of arrival. Based on this information, *Shipper* can recognise potential delays already at the time the driver is on the way to the pickup location, which allows to react proactively and e.g. adapt the commissioning.
 - Calculation of *ETA* for the unloading station in Transport Assignment: In this case, the estimated time of arrival is displayed in Transport Assignment. If the driver cannot be on time for an unloading appointment, *Shipper* will be informed automatically about the expected delay, which allows to react proactively and e.g. to inform customers.
- (b) Geofencing can be configured per *Shipper*'s workflow status in order to remind the driver or to automatically place the status by crossing the defined radius to/from loading station or unloading station.

Conditions

Besides the conditions described under 2.10.7 (Mobile Order Management), the following conditions apply:

- (a) The *ETA* calculation is done by a *Third Party* provider. Alternatively, the *ETA* may be provided by *Carrier* via the Tracking & Visibility interface.
- (b) The completeness, correctness and up-to-date nature of any *ETA* calculation or status is the responsibility of the *Third Party* provider who provides such calculation or status.

2.11. Control Tower

Description

- (a) This *Cloud Service* allows interactive tracking of vehicles on a map, based on the real-time data from *Transporeon Trucker*, via *Carrier*'s GPS integration or from *Carrier* via *Service Provider*'s APIs.

- (b) By search and filtering functions, *Users* can track all or only pre-defined transports. By clicking on a transport, the optimised route is displayed, including vehicle details and transport details. The auto-zoom feature always shows the best possible fit of the map, depending on the current locations of the transports.

Conditions

No additional conditions

2.12. Rate Management

Description

- (a) This *Cloud Service* determines the best suited *Carrier* by defined criteria (automatic carrier allocation) and/or calculates the transport price according to defined criteria for a transport (automatic pricing).
- (b) Common criteria are:
- Vehicle
 - Relation (origin to destination)
 - Postal code of the unloading station
 - Surcharges (e.g. for additional pick-up or unloading, only applicable for automatic pricing)
- (c) It is possible to define more than one *Carrier* for a specific relation. In that scenario, the transport can be automatically sent to the second, the third and so on *Carrier* for an efficient confirmation process. To define priorities among *Carriers* for a relation, it is foreseen to define a ranking or to make use of a quota per *Carrier* ("market share", e.g. 60% *Carrier A*, 40% *Carrier B*).
- (d) The prices calculated can be displayed in Transport Assignment.
- (e) The data is stored in tabular form and can be edited directly in the application, or alternatively, the tables can be exported and imported again into the application after editing them offline.

Conditions

- (a) *Service Provider* cannot influence which data are available as this depends on the corresponding data entered by *Shipper* and/or *Carrier* on *Platform*, the number of *Carriers* and the type of the data.
- (b) The automatic allocation of *Carriers* and/or the automatic price definition is a mathematical calculation (hereinafter **Result**) based on the entered and existing data sets of *Third Parties*.
- (c) *Results* do not always show the best or most common *Carriers* on the market as the correctness and up-to-date nature of the data sets depends on which data have been updated by *Users*. These data are the responsibility of the party entering such data into the system.
- (d) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of *Results* based on the provided criteria and the entered data sets.

2.13. Rate Acceptance

Description

- (a) If a *Shipper* uses this feature, *Carrier* sees its rates stored by *Shipper* in Rate Management. In case of new or changed rates, *Shipper* has the possibility to check its rates with *Carrier* and confirm and/or decline the rates. For this purpose, *Shipper* initiates the approval process and *Carrier* can check the request from *Shipper* by logging in on *Platform*. *Shipper* can decide which actions *Carrier* is allowed to perform and how much information of a rate is displayed to *Carrier*.
- (b) A possible configuration for *Customers* on Freight Procurement provides access to central rate information worldwide, across different sites and departments to verified *Shipper* users. The rate data is stored in tabular form and can be maintained directly in the application, or alternatively, the tables can be exported and imported again into the application after editing them offline. *Users* can query available routings including the calculation of the total transport price (incl. surcharges) per *Carrier* on available lanes. It is possible to transfer the routing information or calculated prices via interface to Transporeon or other third-party systems.

Conditions

- (a) *Shipper* must use Rate Management.
- (b) Only *Shipper* can initiate this feature. The feature needs to be activated for *Shipper*.
- (c) *Carrier* must be active on *Platform* and active as *Carrier* for this *Shipper*.

2.14. Container Booking

Description

- (a) The interface between Transporeon and an ocean-freight platform enables *Shipper* to assign sea freight orders (containers) to its ocean *Carrier* via *Platform*.
- (b) *Shipper* sends the containers to an ocean *Carrier* via Transport Assignment “No-Touch Order” for confirmation. The ocean *Carrier* accepts the transport order through the ocean-freight platform and *Shipper* receives the confirmation via *Platform*.

Conditions

- (a) *Shipper* chooses to work with a certain ocean-freight platform provider. Hereunto *Shipper* and *Carrier* have a contractual relationship with this ocean-freight platform provider.
- (b) *Service Provider* needs the data entered by *Shipper* or *Carrier* that are forwarded via the ocean-freight platform to *Platform*. *Service Provider* ensures the correct retrieval of data sets and enables Transport Assignment “No-Touch Order”.
- (c) An eventual non-availability of the ocean-freight platform has a direct effect on the non-availability of this *Cloud Service*. In such cases, *Service Provider* is released from its duty to perform. Any claims arising from the non-availability of the ocean-freight platform shall be settled directly with the provider of the ocean-freight platform.
- (d) Furthermore, the conditions stipulated in 2.3 (Transport Assignment “No-Touch Order”) apply correspondingly.

2.15. Attachment Services

Description

- (a) This *Cloud Service* offers the electronic exchange of transport and booking relevant files to allow an optimised communication. Files can be attached by *Shipper* and/or by *Carrier* on transport level or delivery level and for retail companies and/or by *Carriers* on a booking level.
- (b) Examples of common file attachments are:
 - CMR
 - Pictures
 - Certificates
 - Customs documents
- (c) The attachments will be archived for 10 years.
- (d) The maximum size of an attachment is 10 megabytes.

Conditions

- (a) *Service Provider* expressly gives notice that *Customer* will alone determine which data is to be uploaded. In this regard, the uploading date may vary from the actual exposure date, may show different factual circumstances and therefore cannot be used as court binding (compulsory) evidence as to a specific transport-related fact situation.
- (b) *Customer* undertakes not to use any personal data.

2.16. Transport Planning

Description

Shipper transmits individual transports or *Open Bookings* to its registered *Carriers*. This way, *Carriers* can combine the individual transports by combining *Open Bookings* and thereby create one combined transport or one combined *Open Booking*.

Conditions

No additional conditions

2.17. Freight Settlement

Description

- (a) This *Cloud Service* optimises the transport settlements and acts as a central communication platform between *Shipper* and *Carrier*.

- (b) After the assignment of a transport via *Platform*, *Shipper* has the possibility to request the freight settlement information for the respective transport from *Carrier* to verify the invoice. *Carrier* can accept or decline the requested settlement price. Subsequently *Shipper* obtains a message whether his freight settlement was accepted or declined.

Conditions

Service Provider is not responsible for the accuracy and correctness of the freight settlement information that *Customer* enters and/or provides when using *Platform*.

2.18. Analytics

Description

- (a) This *Cloud Service* helps *Shippers* to extract and analyse data that is compiled within *Platform*. Reports can be created on *Carrier* level or on transport level as a basic principle. Because of the large number of possible fields, there is an enormous amount of possible combinations to be analysed. Simple reports can be:
- Amount of driven weight per *Carrier* and per unloading station in a certain time period
 - All finished transports including all offers in a certain time period displaying the highest, the lowest and the chosen offers
- (b) Recurring queries can be saved and marked for a cyclic (e.g. monthly) forwarding creation.
- (c) The output of the data is done in a raw tabular form and can be exported via Excel.

Conditions

- (a) *Service Provider* cannot influence which data are made available as this depends on the corresponding data entries on *Platform*, the number of *Carriers* and the type of the data.
- (b) The completeness, correctness and up-to-date nature of the respective data is the responsibility of the party entering such data into the system.

2.19. Surcharge Management

Description

- (a) After the assignment of a transport via *Platform*, *Carrier* has the possibility to request surcharges for the respective transport from *Shipper*.
- (b) Surcharges are costs that cannot be considered in advance by *Shipper* and *Carrier*, but which have a direct impact on the cost for a given transport. Typical examples are surcharges for waiting times that occurred during transport execution.
- (c) *Shipper* can accept or decline the requested surcharges. Subsequently, *Carrier* obtains a message whether his surcharge was accepted or declined.
- (d) The set of possible surcharge requests (type, amount and timeframe) is defined by *Shipper*.

Conditions

No additional conditions

2.20. Trailer advice

Description

- (a) This *Cloud Service* allows *Shipper* to manage trailers for pre-loading in addition to vehicles in Time Slot Management. Herewith *Shipper* has an overview of all trailers on-site and their current loading status (empty or full). Also, *Carrier* has an overview of its trailers.
- (b) This *Cloud Service* can also be adapted to containers.

Conditions

This *Cloud Service* requires Time Slot Management.

2.21. Recipient portal**Description**

- (a) This *Cloud Service* provides a goods recipient with the possibility of viewing selected transport orders and related statuses on *Platform*.
- (b) *Shipper* can grant the goods recipient the right to view the deliveries that have been assigned to *Carrier* via *Platform*. The link between deliveries and goods recipient is made by *Shipper*. The nature and extent of the delivery information that the goods recipient can view is determined by *Shipper*.

Conditions

No additional conditions

2.22. Supplier portal**Description**

- (a) When creating the delivery, *Shipper* can specify a corresponding *Supplier*. With this *Cloud Service*, *Supplier* can create and view deliveries in Transporeon for which he has been authorised.
- (b) For this purpose, *Supplier* is given his own view containing the relevant deliveries. Within the scope of Event Management, *Supplier* can furthermore track statuses and depending on the authorisation also set statuses.

Conditions

No additional conditions

2.23. Exchange Platform**Description**

- (a) Exchange Platform serves as a data converter between *In-House System of Customer* and *Platform*. It is provided as part of *Cloud Service* and enables a direct communication between *Platform* and *In-House System of Customer*. It allows *Customer* and *Service Provider* to exchange transport related data including but not limited to the usage of the standard Transporeon API.
- (b) *Customer* and *Service Provider* will jointly define the data format and the communication protocol (out of possible data formats and communication protocols).
- (c) *Service Provider* is not responsible for the accuracy and correctness of the information that is transferred from *In-House System of Customer* to Exchange Platform. *Customer* is solely and exclusively responsible for the correct data transmission.

Conditions

In-House System of Customer is an IT system that has direct connection with Exchange Platform. It is also possible to connect more than 1 *In-House System of Customer* (e.g. an *In-House System* used for Transport Assignment, and an *In-House System* used for Yard Management, both connected to Exchange Platform).

2.24. CMR Sign-on-Glass**Description**

- (a) This *Cloud Service* is a solution that enables the usage of digital consignment notes when collaborating with other parties on *Platform*.
- (b) When *Carrier* allocates a vehicle to an assigned transport, the digital consignment note document is generated by *Platform* and made available in *Transporeon Trucker*. The driver can collect the sign-on glass signatures from sender and himself on a mobile device. Together with the transport and delivery data, these signatures will be placed on an automatically created digital consignment note (PDF document), which will be then stored as attachment available in Attachment Services both for *Shipper* and *Carrier*. During the transport, the digital consignment note will be accessible in *Transporeon Trucker* (signatures and comments).
- (c) The digital consignment note documents will be created by *Service Provider* and attached to the respective delivery via Attachment Services. It is stored as attachment on *Platform*. All involved parties (*Shipper*, *Carrier* and optional goods recipient via Recipient portal) can access the digital consignment note documents via *Platform*. The digital consignment note is also available for the driver within *Transporeon Trucker*.

Conditions

- (a) *Shipper* needs to indicate any given transport as relevant for digital consignment note. *Shipper* needs to indicate when the transport information is final, thus the digital consignment note can be issued.
- (b) *Carrier* needs to allocate a vehicle to an assigned transport.
- (c) The driver of *Carrier* needs to use *Transporeon Trucker*.
- (d) This solution does not provide the technical authentication of the electronic consignment note by means of a signature using “sign-on-glass”.
- (e) The uploaded data may vary from the actual exposure date and may show different factual circumstances. The document is issued by *Service Provider* based on the information filled in or uploaded by the user. Each party filling in information or uploading content including attachments, pictures or logos shall be fully responsible for the content, completeness, accuracy and up-to-date character of such information.
- (f) *Service Provider* does not guarantee that the documents/procedure establish an evidence for the purposes of the applicable law or court proceedings

2.25. Digital Transport Documents – eCMR**Description**

- (a) This *Cloud Service* is a solution that enables the usage of digital consignment notes (eCMR) when collaborating with other parties on *Platform*.
- (b) The *Shipper* or the *Carrier* issues the eCMR.
- (c) At time of loading the *Shipper* needs to verify and possibly correct the information of the digital consignment note and sign for hand-over.
- (d) The driver of *Carrier* will inspect the goods, provide any remarks and sign on a mobile device for having the goods handed over.
- (e) At time of unloading the recipient will inspect the goods and sign for receipt.
- (f) From the information Consignment Notes (CMR) can be generated as PDF to share with *Third Parties* as a document.
- (g) All involved parties (*Shipper*, *Carrier*, and optional goods recipient via Recipient portal) can access the digital consignment note documents via *Platform*.

Conditions

- (a) *Shipper* needs to indicate any given transport as relevant for digital consignment note. *Shipper* needs to indicate when the transport information is final, thus the digital consignment note can be issued.
- (b) The driver of *Carrier* needs to use a mobile device.
- (c) This solution does comply to the eIDAS ‘Advanced’ electronic signature, that enables the identification of the signatory.
- (d) The uploaded data may vary from the actual exposure date and may show different factual circumstances. The document is issued by *Service Provider* based on the information filled in or uploaded by the user. Each party filling in information or uploading content including attachments, pictures or logos shall be fully responsible for the content, completeness, accuracy, and up-to-date character of such information.
- (e) *Service Provider* does not guarantee that the documents/procedure establish evidence for the purposes of the applicable law or court proceedings.

2.26. Partner Performance Score**Description**

This *Cloud Service* provides an advantage for *Carriers* and enables them to enter into new business opportunities with *Shippers* on *Platform*. Based on information of the performance and activity of *Carriers* on *Platform* and using certain criteria and certain algorithm, a scoring will be generated for each *Carrier*. This scoring is numerical from 0 to 100 and updates in real time. The algorithm developed by *Service Provider* is based exclusively on objective criteria, including but not limited to having accepted the latest Platform User Agreement, and using *Visibility Services*. The scoring may represent a decisive factor for *Carrier’s* eligibility and future collaboration with *Shippers* on *Platform*. *Service Provider* will offer guidance on how *Carrier* can increase their own scoring and make available the necessary tools in order to keep this scoring at a high level.

Conditions

- (a) The algorithm used by *Service Provider* for generating the scoring is the exclusive property of *Service Provider* and will not be disclosed to *Carriers*.
- (b) *Service Provider* will exclusively use objective criteria for evaluation.
- (c) The scoring will be visible to all *Shippers* on *Platform*, but not to other *Carriers*.
- (d) Each Customer ID will have its own score. *Users* with the same ID will have one single score. If *Carrier* has multiple affiliates, each of them with a separate ID, then each affiliate will have its own score.
- (e) *Service Provider* shall not be responsible for any damages occurred as a result of using Partner Performance Score, especially damages due to loss of business. *Service Provider* is only responsible for generating the results of the algorithm (aggregating information).

2.27. Carbon Visibility

Service Provider offers an allocation of CO2 at shipment level, based on provided shipment data. Hereto *Service Provider* calculates various parameters (Well-to-wheel CO2e emission in particular) with regards to Greenhouse gas (GHG) emissions attributable on shipment level. This calculation is based on scientific default values.

In addition, *Customer* has access to a GLEC accredited report of transport GHG emissions in CO2e.

Description**1. Carbon Visibility – Insights Module**

- (a) Carbon Visibility Insights Module provides multiple, pre-configured Business Intelligence (BI) views (dashboards) with which *Customer* can analyze their transport emission data based on a variety of dimensions such as, but not limited to shipment, carrier, and lane.
- (b) The data can be filtered to provide analytic insights to help *Customer* to gain visibility on their transport emissions, as well as identify causes of high emissions and potential areas for lowering of transport emissions.

2. Carbon Visibility – Intelligence Module

- (a) Carbon Visibility Intelligence Module provides access to primary data calculations for transport emissions, based on provided energy (fuel) consumption data by the transport service providers of *Customer*; including but not limited to telematics data, as well as other energy consumption and emissions related data. *Service Provider* can hereby calculate actual transport emissions more precisely.
- (b) For each shipment and each shipment leg the best available data quality is automatically used for calculation.

Conditions

- (a) Algorithms used by *Service Provider* for calculation of GHG emissions are accredited by the Smart Freight Centre for the GLEC Framework and will not be disclosed to *Customer*.
- (b) *Service Provider* will exclusively use objective criteria for calculations.
- (c) The calculation methodology is based on the GLEC Framework whereas *Service Provider* reserves the right to replace it with other methodology of similar recognition, such as the ISO 14083 (2023). The GLEC report is only available if the data meets requirements stated in the API documentation.
- (d) *Carrier* can impact the GHG calculations by providing relevant data via telematics system providers, such as but not limited to fuel consumption, location, or event information (stops). *Service Provider* shall not be responsible for failure of *Carrier* to provide such data.
- (e) *Service Provider* shall not be responsible for any damages occurred because of calculations of GHG emissions, especially damages due to loss of business. *Service Provider* is only responsible for generating the results of the algorithm.
- (f) Within the scope of Carbon Visibility, *Customer* only receives the results of the CO2 emission calculation. For the avoidance of doubt *Customer* will not receive any other data, such as view consumptions, or any personal related data used for calculations etc.
- (g) *Customer* undertakes all necessary efforts not to supply any data considered “personal data” according to GDPR when providing transport related data for this *Cloud Service*.
- (h) *Customer* is responsible to provide shipment data in the required format and structure as detailed in the API description: API for Sustainability - Transporeon API Developer Portal – Confluence.

2.28. Freight Marketplace

Description

- (a) This *Cloud Service* acts as a neutral but active gateway for *Shippers* and *Carriers* to find the right price and ideal counterparty for a transportation service.
- (b) *Shippers* use this *Cloud Service* to create and run transport requests. *Shippers* can search for *Carriers* in our catalog of *Carriers* and can define which *Carriers* should have full access to the transport requests. The *Carriers* in turn can submit offers and can accept counteroffers they receive from *Shippers*. *Shippers* can award offers they receive from *Carriers* and can create own counteroffers to the *Carriers*. A transport request is finished once offers are awarded by the *Shipper* or counteroffers are accepted by the *Carriers*.
- (c) *Carriers* and *Shippers* can create profiles to showcase themselves to the counterparty. That way each side can get information about the counterparty with the aim of creating trust between the two parties.

Conditions

- (a) For both *Shippers* and *Carriers* company and user accounts need to be created for them to be able to use the *Cloud Service*.
- (b) *Shippers* define the content of the transport requests and the requirements they contain.
- (c) *Carriers* and *Shippers* are responsible for the correctness of results based on the provided criteria and the entered data.

2.29. Time Slot Management for Retailers

Description

- (a) *Shipper* determines the available loading and unloading capacities for its locations in Time Slot Management for Retailers. Only those *Carriers* in the group of *Carriers* of the respective *Shipper* have access to these unloading capacities. The criteria according to which *Service Provider* is entitled to activate *Carriers* for a *Shipper* are determined by the respective *Shipper*. Only those *Carriers* who have received the corresponding purchase order number from the respective *Shipper* shall have access to these unloading capacities (hereinafter **Authorised Carriers**).
- (b) The company names and locations of *Shippers* registered in Time Slot Management for Retailers are visible for *Carriers*, unless agreed otherwise. *Shippers* can view the company names of the registered *Carriers*.
- (c) The provision of the loading and unloading capacities by *Shipper* to *Carrier* represents a request to reserve a time slot insofar as *Carrier* has received a transport order to or from the respective location of *Shipper*.
- (d) *Authorised Carrier* books a time slot for loading or unloading via Time Slot Management for Retailers. In this regard, *Authorised Carrier* shall observe at all times the instructions of the respective *Shipper*. Depending upon pickup/delivery it may be necessary to book more than 1 time slot for such a pickup/delivery e.g. if several unloading stations at the destination are involved.
- (e) *Shipper* has the right to book a time slot for an *Authorised Carrier*. Such bookings shall be charged to the respective *Carrier*.

Conditions

No additional conditions

2.30. Time Slot Management for Retailers Reporting

Description

- (a) Upon request of *Supplier*, *Shipper* may grant *Supplier* the right to view the time slot bookings that *Carriers* make or have made for the transports of *Supplier*. This right relates to time slots that *Carrier*, *Supplier* or *Shipper* books at a location of *Shipper* when carrying out a transport order of *Shipper*. *Shipper* determines the nature and extent of the information contained in the time slot bookings that *Supplier* can view.
- (b) *Supplier* may only get the right to view those time slot bookings that were made for the orders of this *Supplier*.
- (c) *Shipper* may withdraw the right of *Supplier* to view the time slot bookings at any time. In such case, *Service Provider* will notify *Supplier*. Upon request, *Service Provider* may grant *Supplier* for subsequent 6 months the access to the time slot bookings made in the period that was activated by *Shipper*.
- (d) *Carrier* has the right to view only its own time slot bookings that this *Carrier* makes or has made in the past.
- (e) The number of time slots may deviate from the number of ordered deliveries and is determined by the requirements of *Shipper*.

Conditions

No additional conditions

2.31. Time Slot Management for Retailers SMS**Description**

Time Slot Management for Retailers SMS provides messages to *Carriers* concerning procedures taking place in Time Slot Management for Retailers.

Conditions

- (a) Time Slot Management for Retailers SMS serves exclusively as a notification system for changes, new bookings and deletions of time slots that took place in in Time Slot Management for Retailers. In this regard, only the data provided via Time Slot Management for Retailers are decisive.
- (b) *Service Provider* uses the services of *Third Parties* for the transmission of SMS. *Service Provider* cannot guarantee prompt and correct transmission in cases when it is beyond the influence and responsibility of *Service Provider*, including but not limited to missing reception of mobile phones or the non-availability of network providers. Therefore, *Service Provider* recommends that the status of the bookings should be checked regularly via Time Slot Management for Retailers or by telephone.

2.32. Mobile Yardbook Registration**Description**

- (a) The Mobile Yardbook Registration feature assists the retail company in minimising internal workload and effort related to yardbook management by outsourcing it to the *Carrier*. This allows the driver to independently create yardbook entries upon arriving at the yard. The feature facilitates the onboarding processes for the company and enables the retrieval of essential data from deliveries, facilitating future evaluations.
- (b) The Time Slot Management application includes a feature called "Yardbook" that allows retail users to easily share a QR code or a link with drivers. This QR code or link opens the Mobile Yardbook Registration feature as a standalone application on their mobile device. By accessing this feature, drivers can conveniently enter all the necessary *Carrier* and delivery data for their tasks.

Conditions

- (a) In order to utilize this feature, retail companies must have Time Slot Management for Retailers as a prerequisite.
- (b) To enable Time Slot Management for Retailers, the Yardbook function needs to be properly configured. Retail users have also the flexibility to create yardbook entries for deliveries that do not have a specific time slot allocated.

2.33. Freight Procurement**Description**

- (a) This *Cloud Service* supports tender management and strategic decision-making in all modes of transport. *Shippers* use this *Cloud Service* on *Platform* to create and run RFQs and/or RFIs covering the entire process – from communication with *Carriers* to bid/rate analysis. *Carrier-awarding Shippers* can invite any *Carrier* to Freight Procurement and/or increase their supplier network by selecting from *Carriers* available in a global carrier database (only if activated). *Carriers* only have access to *Shipper's* RFIs or RFQs if *Shipper* has invited them or accepted *Carrier* applications. This invitation or the acceptance of an application is a prerequisite to authorised participation in an RFQ or RFI.
- (b) If *Carriers* would like to declare their transport quotes in an RFQ or answer questions in an RFI, they must log in to Freight Procurement with their User name and password. They will not, however, be able to view any data of other *Carriers*, unless *Shipper* authorised the display of the best price or ranking. In that case, *Carriers* can see how they rank and/or what the best prices are (without naming *Carriers*).

Conditions

- (a) *Service Provider* cannot influence which data are available as this depends on the corresponding data entered by *Shipper* and/or *Carrier* on *Platform*, the number of *Carriers* and the type of the data.
- (b) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of *Results* based on the provided criteria and the entered data sets.

2.34. Billing

Description

- (a) This *Cloud Service* is available on *Platform* and is used for optimisation of transports by acting as a central communication platform between *Shipper* and *Carrier*.
- (b) This *Cloud Service* can support the creation of freight bills or invoice requests. Via workflows, *Carriers* can accept or decline the calculated invoice amount and sort out disputed rates with *Shipper*. *Shipper* has the possibility to request the transport information for the respective transport from *Carrier* to verify the invoice. *Carrier* can accept or decline the requested price. Subsequently, *Shipper* obtains a message whether his transport was accepted or declined. Final, undisputed invoices including VAT (if applicable) can be transmitted via this *Cloud Service* to both *Carrier* and *Shipper*.

Conditions

- (a) *Service Provider* is not responsible for the accuracy and correctness of the information that *Shipper* and/or *Carrier* enters and/or provides when using *Platform*.
- (b) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of *Results* based on the provided criteria and the entered data sets.

2.35. Instant Pay

Instant Pay is a financial service in which *Carrier* sells its receivables (transport orders that it receives and has executed from *Shippers* via *Platform* and for which it is entitled to remuneration from *Shipper*) to a factoring partner, for example to cover *Carrier's* short-term liquidity requirements.

By clicking the register button for the first time, *Carrier* will be redirected to the website of *Service Provider's* factoring partner to register there. Therefore, *Carrier* will leave the Transporeon environment. All information during the registration process will be directly typed in the input mask of our factoring partner. After the registration process has been completed, *Carrier* can select receivables and submit an offer to sell the receivables to the factor via Instant Pay. After acceptance of the sales offer by the factor, the purchase price for the receivables, less the agreed factoring fee, is credited to *Carrier's* settlement account by the factor. Counterclaims on the part of the factor (e.g. from forwarding claims of incoming payments) are also posted to *Carrier's* settlement account. After the settlement account has been balanced, a credit balance usually shall be instructed for payment according to standard practice in the relevant market.

In connection with Instant Pay, *Service Provider* provides the following services to *Carrier*:

- Enabling access to registration for the integrated factoring service
- Display of possible shipments for which Instant Pay can be used, as well as the possibility of selecting shipments for transmission to the factoring partner
- Transmission of factoring requests including price and recording of additionally required information to the factoring partner on behalf of *Carrier* (in particular payment terms as well as recording of deviating prices/costs for transport services). The correctness of the transmitted data is the responsibility of *Carrier*
- Overview of sent orders including the status whether the receivables have been purchased by the factoring partner or not
- Further support on the factoring services offered, including through the Customer Service (by telephone, e-mail) of *Service Provider* or through appropriate forwarding to *Service Provider's* factoring partner

2.36. Real-Time Yard Management

Description

- (a) This *Service* is a desktop application for coordinating upcoming and present loadings and unloadings and deviations from the initial plan. The purpose of this *Service* is to ensure a balanced usage of available resources, to provide the next working steps and to achieve a smooth processing of all loading and unloading tasks.
- (b) *Shippers* and retailers use this *Service* to get an overview of all tasks based on the time slot bookings in either Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers. Each task in this *Service* will be categorised in the according current status category from "Approaching", "Waiting", "In Progress" to "Completed" based on the dispatch statuses from either Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers. Based on this information, important indicators are displayed to *User* like processing time and waiting time until call-off.
- (c) All tasks are visualised in a schematic map to show the current status according to the access rights as defined for each *User* within the usage of Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers.

Conditions

Customer needs to act as *Shipper* or retailer on *Platform* and use either Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers.

2.37. SAML Single Sign-On

Description

- (a) This *Cloud Service* is provided as part of the Extended security package.
- (b) Security Assertion Markup Language (hereinafter **SAML**) is a standard protocol used by web browsers to enable Single Sign-On (hereinafter **SSO**) via secure tokens.
- (c) **SAML** is an open standard for exchanging authentication and authorisation data between parties, in particular between an identity provider and a service provider.
- (d) **SAML** completely eliminates the need for passwords by using standard cryptography and digital signatures to pass a secure sign-on token from an identity provider to a Software-as-a-service (hereinafter **SaaS**) application.
- (e) **SAML** uses secure tokens which are digitally signed and encrypted messages with authentication and authorisation data.
- (f) **SAML** passes these tokens from an identity provider to a cloud application by using an established trust relationship.

Conditions

Customer needs to use or have activated Extended security package.

3. Shipper-only Services

3.1. Basic Services

3.1.1. Platform usage

After Implementation Phase, *Carrier* onboarding and Go-Live, *Shipper* can start using *Platform*. Hereto he obtains access to *Platform* including the functionalities of the ordered modules.

Shipper nominates its *Users* who will get access to *Platform* and defines if these *Users* can actively work on *Platform*, and which one will have view-only access. User roles can be defined individually per module and *User*. The following *Services* are included:

- Personalised *User* accounts
- Secure password policy
- User and role management
- Access to built-in modules: Analytics (for active *Users*), standard Dashboard, browser notifications

3.2. Support Services

3.2.1. Carrier onboarding

Within *Carrier* onboarding, *Service Provider* carries out several actions as described below.

- (a) Before starting *Carrier* onboarding, *Shipper* defines which of its *Carrier* shall be activated to work with *Shipper* on *Platform* by providing the *Carrier*-list. *Shipper* uses the *Carrier*-list template only in the given template format of *Service Provider*.
- (b) After provision of the *Carrier*-list, *Service Provider* reviews the latter focusing on specific legal and contractual requirements which need to be met to enable *Carrier* to use *Platform*. New *Carrier* must agree to the framework called Platform User Agreement to be able to access *Platform* and to start transacting with *Shipper*. Existing *Carrier* on *Platform* will be checked for their contractual prerequisite for entering their new collaboration. If *Carriers* have concluded an older version of Platform User Agreement with *Service Provider* (e.g. not compatible with new modules or other technical and commercial requirements), *Service Provider* guides them through the onboarding process necessary for enabling *Carrier* for using *Platform*. If existing *Carrier* have any outstanding liabilities to *Service Provider* (e.g. outstanding debts), *Service Provider* can refuse the activation of that *Carrier* on *Platform* until the settlement of these liabilities by *Carrier*.
- (c) On top of that, it might be that some or all *Carriers* need to agree on an *Additional Agreement*, if for instance it is required by law or specific economic restrictions. *Service Provider* will inform *Carriers* of such necessity. *Additional Agreements* reflecting special terms and conditions are valid only after *Master Service Agreement* with *Shipper* and Platform User Agreement with *Carrier* were agreed upon. *Service Provider* can refuse the activation of that *Carrier* on *Platform* until such *Additional Agreement* is agreed upon.
- (d) *Service Provider* supports *Carrier* in the earliest stage to access *Platform* and ensures *Carrier* knows how to use *Platform*, knows how to access self-help resources and can manage properly its activity on *Platform*. *Service Provider* assists and supports *Carrier* before and after Go-Live for technical, accounting and contractual topics.

3.2.2. Customer Care support (Helpdesk)

Technical support and operational issues: *Service Provider* also offers support in operational issues, provided those issues are connected to the use of *Platform*. Operational issues arising from *Shipper's* organisation or relations with *Carrier* are the sole responsibility of *Shipper*.

Carrier activation: Activation of new *Carrier* after Implementation Phase

3.3. Shipper-specific maintenance

Service Provider will render to *Shipper* maintenance and ongoing development of *Shipper*-specific functionalities developed on *Shipper's* demand. *Service Provider* will test *Shipper*-specific developments for every planned update of *Platform* and if necessary, support *Shipper* during that update.

3.4. Modules and conditions

3.4.1. Distance Calculation

Description

- (a) This *Cloud Service* allows *Shipper* to choose between 2 different calculation methods:
- Actual distance between first loading station and last unloading station (with any transit stops)
 - Distance between loading station and unloading station (any transit stops are considered as being on the way)
- (b) The calculation is made based on the information about loading station and unloading station as well as transit stops provided by *Shipper*. *Carrier* can view the results in the loading commission and respective overviews.

Conditions

The calculation of the distance is made by a *Third Party* provider. The making available of the calculation is subject to changes that *Service Provider* cannot always influence.

3.4.2. Connecting Load Agent

Description

This *Cloud Service* determines potential connecting loads. Based on a transport that shall be assigned, the number of transports that will be unloaded near the loading station of this transport and *Carriers* that execute these transports are determined. The determined number and *Carriers* that execute the transports are shown to *Shipper*. *Shippers* cooperating with each other will also see *Carriers* of their cooperation partners.

Conditions

No additional conditions

4. Interfaces to Platform

4.1. General

- (a) Upon request, *Service Provider* implements for *Customer* interfaces to *Service Provider's Platform*.
- (b) The interfaces enable a direct communication between *Service Provider's Platform* and *In-House System* of *Customer*. This allows *Customer* and *Service Provider* to exchange transport related data via a server on which the data is stored temporarily for this purpose.
- (c) *Customer* and *Service Provider* will jointly define the data format and the communication protocol (out of possible data formats and communication protocols) for the selected interface.
- (d) *Service Provider* is not responsible for the accuracy and correctness of the information that *Carriers* and *Shippers* enter and/or provide when using the interfaces to *Service Provider's Platform*. *Service Provider* is solely and exclusively responsible for the correct data transmission, except for the cases where the *Third Party* which has a separate contract with the *Customer* has developed the interface/connector to enable the data transmission.

4.2. Assigned transports interface (incl. Time Slot Management link)

Transferred data	Assigned transports including web link leading to a transport in Time Slot Management
From	<i>Platform</i>
To	<i>Carrier</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has accepted a transport • A <i>Shipper</i> has assigned a transport • A <i>Shipper</i> has modified a transport • A <i>Shipper</i> has cancelled a transport

4.3. Transport data editing interface

Transferred data	Transport and delivery parameters update
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has updated transport parameters • A <i>Carrier</i> has updated delivery parameters

4.4. Offer placement and transport acceptance interface

Transferred data	Offer requests and confirmation requests
From	<i>Platform</i>
To	<i>Carrier</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Shipper</i> has requested an offer for a transport • A <i>Shipper</i> has requested a confirmation for a transport

Transferred data	Placed offers and transport confirmations
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has placed an offer for a transport • A <i>Carrier</i> has accepted a transport

4.5. Loading commission printout interface

Transferred data	Loading commissions of assigned transports
From	<i>Platform</i>
To	<i>Carrier</i>
Data transfer via	FTP
Export format	PDF
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has accepted a transport • A <i>Shipper</i> has assigned a transport • A <i>Shipper</i> has modified a transport

4.6. Booked time slots interface (Time Slot Management and Time Slot Management for Retailers)

Transferred data	Time Slot Management data
From	<i>Platform</i>
To	<i>Carrier</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Shipper</i> or a <i>Carrier</i> has created a booking • A <i>Shipper</i> or a <i>Carrier</i> has modified a booking • A <i>Shipper</i> or a <i>Carrier</i> has deleted a booking

4.7. Event Management interface

Transferred data	Event Management statuses
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has placed a transport status • A <i>Carrier</i> has placed a delivery status

4.8. Tracking & Visibility interface – full version

Transferred data	Tracking & Visibility data
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	Web service (REST call carried by the HTTP protocol)
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has requested transport details • A <i>Carrier</i> has requested a <i>Shipper</i> workflow for a transport • A <i>Carrier</i> has set or removed a vehicle or device (alias) allocation for a transport • A <i>Carrier</i> has set a vehicle state • A <i>Carrier</i> has placed a transport delivery station status • A <i>Carrier</i> has set/updated/invalidated <i>ETA</i> • A <i>Carrier</i> has updated geo-coordinates (vehicle position)

4.9. Tracking & Visibility interface – base version

Transferred data	Tracking & Visibility data
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	Web service (REST call carried by the HTTP protocol)
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has requested transport details • A <i>Carrier</i> has set or removed a vehicle or device (alias) allocation for a transport • A <i>Carrier</i> has placed a transport delivery station status • A <i>Carrier</i> has set/updated/invalidated <i>ETA</i> • A <i>Carrier</i> has updated geo-coordinates (vehicle position)

The base version supports only 1 standard workflow of *Service Provider*. This means, that for all *Visibility Services* relevant transports, *Carriers* can only set 5 pre-defined status (Accepted by driver, Loading arrival, Loading departure, Unloading arrival, Unloading departure). Additionally, *Shipper* might request *ETA* information and photo & signature per status. *ETA* information and photo & signature are optional and shall only be provided via interface if *Carrier* has the possibility to use them.

4.10. Attachment upload interface

Transferred data	Attachments
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	Web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Carrier</i> has added an attachment

4.11. Surcharges interface

Transferred data	Surcharges accepted by <i>Shipper</i>
From	<i>Platform</i>
To	<i>Carrier</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	<ul style="list-style-type: none"> • A <i>Shipper</i> has accepted a surcharge request

4.12. Vehicle allocation interface

Transferred data	Licence plate numbers of the vehicles to which transports have been allocated
From	<i>Carrier</i>
To	<i>Platform</i>
Data transfer via	FTP or web service
Export format	XML

Events that trigger the data transfer

- A *Carrier* has allocated a vehicle to a transport

5. Binding version

In case of contradictions between the English and the translated version the English language version shall prevail. Notwithstanding the foregoing, the German version shall prevail if *Customer* is located in Germany.