

Opis modułów i usług

Proszę zwrócić uwagę: Niniejszy opis wszystkich *usług* świadczonych przez *dostawcę usług* służy wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowi żadnego oświadczenia, gwarancji ani zapewnienia. Warunki te obowiązują tylko wtedy, gdy odpowiednie *usługi* są aktywowane dla *klienta*.

1. Usługi i warunki

1.1. Customer Care (pomoc techniczna)

Dostawca usług zapewni kompleksową pomoc online oraz wsparcie w formie telefonicznej i za pośrednictwem poczty elektronicznej dla *klienta* oraz partnerów logistycznych *klienta* na *platformie*. Tego rodzaju usługi pomocy technicznej będą realizowane przez zespół „Customer Care” dostawcy usług. Tego rodzaju pomoc może obejmować:

Administracja użytkownika: *Dostawca usług* oferuje *klientowi* i partnerom logistycznym *klienta* na *platformie* techniczne możliwości w zakresie zapewnienia *dostawcy usług* aktualności listy *użytkowników* oraz poziomu dostępu takich *użytkowników*.

Pomoc techniczna dla użytkownika: Pomoc techniczna dla użytkownika jest dostępna dla zarówno *klienta*, jak i partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* przy zachowaniu ram czasowych i czasu odpowiedzi określonych w umowie.

Szkolenie użytkownika: szkolenie dla *użytkowników klienta* oraz partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* jest dostępne na *platformie* w obszarze Pomoc.

Pomoc techniczna i problemy operacyjne: pomoc w zakresie problemów technicznych jest dostępna dla *klienta* i partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* przy zachowaniu ram czasowych i czasu odpowiedzi określonych w umowie.

Problemy administracyjne: *Pomoc* i wsparcie dla *klienta* i partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* w sprawach administracyjnych w celu zapewnienia bezproblemowej pracy podczas korzystania z *platformy* (np. problemy organizacyjne, problemy dotyczące umowy, problemy w podejmowaniu decyzji lub wystawianiu faktur).

1.2. Obsługiwane języki

Usługi pomocy dostawcy usług są obecnie zapewniane w następujących językach.

JĘZYK	PLATFORMA	WDROŻENIE	UMOWA UŻYTKOWANIA PLATFORMY	POMOC
Angielski	✓	✓	✓	✓
Bułgarski	✓	✓	✓	✓
Chiński	✓	✓	✓	✓
Chorwacki/Serbski	✓	✓	✓	✓
Czeski	✓	✓	✓	✓
Niderlandzki	✓	✓	✓	✓
Fiński	✓	✗	✓	✗
Francuski	✓	✓	✓	✓
Niemiecki	✓	✓	✓	✓
Hindi	✓	✗	✓	✗
Węgierski	✓	✓	✓	✓
Indonezyjski	✓	✗	✓	✗
Włoski	✓	✓	✓	✓

JĘZYK	PLATFORMA	WDROŻENIE	UMOWA UŻYTKOWANIA PLATFORMY	POMOC
Japoński	✓	✗	✓	✗
Koreański	✓	✗	✓	✗
Polski	✓	✓	✓	✓
Portugalski (Brazylia)	✓	✓	✓	✓
Portugalski (Portugalia)	✓	✗	✓	✗
Rumuński	✓	✓	✓	✓
Rosyjski	✓	✓	✓	✓
Słowacki	✓	✓	✓	✓
Słoweński	✓	✗	✓	✓
Hiszpański	✓	✓	✓	✓
Szwedzki	✓	✗	✓	✗
Tajski	✓	✗	✓	✗
Turecki	✓	✗	✓	✗

1.3. Konserwacja

Dostawca usług zapewni klientowi wsparcie i konserwację platformy w sposób opisany na stronie <https://www.transporeon.com/en/avd/>. Dostawca usług dba o to, aby czynności konserwacyjne nie ograniczyły w znacznym stopniu dostępności lub funkcjonalności usług w chmurze.

2. Moduły i warunki

Poniższy rozdział zawiera ogólny opis modułów, które można stosować na platformie oraz warunki niezbędne do korzystania z modułów.

W ramach niniejszego dokumentu, „usługi w chmurze” mają znaczenie funkcji platformy, w tym jej regularne nowe wydania, wersje, aktualizacje, uaktualnienia i standardowe wsparcie (pomoc techniczna).

2.1. Warunki ogólne

- Jeśli przewoźnik chce zrealizować jedno lub więcej zleceń transportowych, może złożyć odpowiednią ofertę wraz z określeniem ram czasowych w razie potrzeby. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez załadowcę.
- Należy określić datę zawarcia umowy, ważności oferty itp. na wypadek powstania jakichkolwiek wątpliwości; czas będzie określany według zegara systemowego platformy. Moment otrzymania odpowiedniego oświadczenia będzie przekładał się na datę zawarcia umowy.
- Jeżeli klient lub partner logistyczny na platformie korzysta z urządzeń końcowych lub innego sprzętu w połączeniu z platformą, dostawca usług nie ponosi odpowiedzialności za taki sprzęt, jego interoperacyjność z platformą oraz dostępność jakichkolwiek usług dostawcy usług na takim sprzęcie.
- Załadowca decyduje, którzy przewoźnicy powinni zostać aktywowani przez dostawcę usług do korzystania z platformy. Wyłącznie przewoźnicy upoważnieni przez załadowcę mają dostęp do rezerwacji okien czasowych i/lub transportów tego załadowcy za pośrednictwem platformy. Załadowca w takiej sytuacji wie, który przewoźnik złożył jaką ofertę. To samo dotyczy przewoźników: każdy przewoźnik wie, który załadowca oferuje zlecenie transportowe lub wymaga jego akceptacji. Przewoźnicy nie wiedzą, czy lub jacy inni przewoźnicy złożyli ofertę oraz którzy przewoźnicy zostali zakontraktowani przez załadowcę.
- Klient może zablokować użytkowników, przez co utracą oni tymczasowo dostęp do platformy. Zablokowani użytkownicy mogą zostać odblokowani przez klienta w dowolnym momencie, a zablokowani użytkownicy są traktowani jako aktywni użytkownicy.

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

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia załodowcy otrzymywanie ofert od autoryzowanych przewoźników dla konkretnego transportu w efektywny sposób. W tym celu załodowca może opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie przewoźników lub nawet wszystkim przewoźnikom przypisanym do załodowcy w ramach platformy w tym samym czasie. Wszyscy przewoźnicy zaproszeni do udziału w przetargu mogą złożyć ofertę w ramach określonego przez załodowcę czasu. Wybór jednej z ofert należy do dysponenta załodowcy. Jeśli załodowca korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, publikowane transporty zawierają cenę oferowaną przewoźnikowi, którą może on zaakceptować, zamiast przedstawiać w zamian załodowcy własną cenę ofertową.
- (b) Zlecenie transportu następuje wtedy, gdy wybrana zostanie oferta jednego z przewoźników lub jeżeli załodowca korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, zlecenie może nastąpić wtedy, gdy przewoźnik zaakceptuje złożoną mu ofertę na transport. W obu przypadkach transport zostaje zlecony temu przewoźnikowi na platformie za uzgodnioną cenę transportową podaną w ofercie. Wszyscy inne oferty przewoźników biorących udział w przetargu otrzymują jednocześnie neutralną wiadomość odmowną.

Warunki

- (a) Jeśli przewoźnik chce zrealizować jedno lub więcej zleceń transportowych, może złożyć odpowiednią ofertę wraz z określeniem ram czasowych w razie potrzeby. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez załodowcę. Jeśli załodowca korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, przewoźnik może zdecydować się na przyjęcie oferowanych cen, zamiast składać w zamian własną ofertę. A jeśli złoży ofertę, to ta cena ofertowa może zostać anulowana lub zmniejszona, ale nie zwiększona.
- (b) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje załodowcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (c) Umowa pomiędzy załodowcą i przewoźnikiem zostaje zawarta, gdy załodowca wybierze ofertę przewoźnika, która najbardziej mu odpowiada i potwierdzi to przewoźnikowi. Jeżeli załodowca korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, umowa może zaistnieć również wtedy, gdy przewoźnik przyjmie złożoną mu ofertę na transport.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze umożliwia załodowcy uzyskanie potwierdzenia zamówienia transportowego od konkretnego przewoźnika na platformie. Wybór przewoźnika może zostać dokonany za pomocą wewnętrznego systemu załodowcy, ręcznie przez platformę lub automatycznie w oparciu o zasady zdefiniowane przez załodowcę z wykorzystaniem funkcjonalności Rate Management.
- (b) Przewoźnik ma możliwość zaakceptowania zlecenia transportowego na platformie w określonym przez załodowcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do przewoźnika. Jeśli przewoźnik odmówi realizacji transportu lub w określonym czasie nie podejmie żadnych działań, wówczas załodowca zazwyczaj wybiera innego przewoźnika (ręcznie lub automatycznie, zgodnie z regułą) lub decyduje się na przydzielenie transportu przez rynek spot korzystając z opcji Transport Assignment “Best Carrier”.

Warunki

- (a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje załodowcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy załodowcą i przewoźnikiem zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez przewoźnika (ręcznie lub automatycznie).

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Opis

- (a) Transport Assignment “Supply Chain Sync” umożliwia załodowcom wysyłanie zamówienia pochodzącego od detalisty w ramach każdego transportu dotyczącego uzyskania dostępu do wszystkich operacji związanych z transportem w całym łańcuchu dostaw. Dzięki tej funkcji załodowcy uzyskują informację o wszystkich rezerwacjach dostaw odbiorców zsynchronizowanych z danym transportem. Załodowcy uzyskują wgląd w zarezerwowane okna czasowe, ETA i statusy wysyłki dla przyjazdów i wyjazdów w odniesieniu do każdej powiązanej rezerwacji dostawy.
- (b) Przewoźnicy mogą rezerwować każde zamówienie powiązane z transportem bezpośrednio z Transport Assignment do Time Slot Management for Retailers. Wszystkie otwarte zamówienia i zaplanowane rezerwacje podlegające pełnej widoczności są pokazywane w zakładkach okien czasowych Transport Assignment.

Warunki

- (a) Warunkiem wstępnym aktywacji podstawowej wersji Transport Assignment "Supply Chain Sync" jest utworzenie pola zamówienia w Transport Assignment. Po aktywacji wszyscy detaliści *dostawcy usług* będą powiązani z *załadowcą*.
- (b) Istnieje możliwość dodawania kolejnych funkcji, np. białej listy przewoźników, w celu przenoszenia danych pomiędzy *przewoźnikami* lub mapowania dodatkowych lokalizacji i numerów dostawców. W związku z tym konieczne są dalsze działania projektowe.

2.5. Freight Audit**Opis**

Ta *usługa chmurowa* umożliwi weryfikację (audyt) faktur dotyczących transportów zrealizowanych za pośrednictwem *platformy*. Funkcja ta ogranicza się jednak tylko do transportu drogowego. Działanie usługi:

- (a) Po wykonaniu transportu za pośrednictwem *platformy* i po przypisaniu stawek i opłat dodatkowych, *dostawca usług* tworzy instrukcję rozliczeniową dla *przewoźników*. Polecenie określa przesyłki i koszty, które mają zostać ujęte na fakturze dla *załadowcy*.
- (b) *Dostawca usług* przypisuje konto główne do każdego transportu zgodnie ze strukturą zleceń uprzednio uzgodnioną z *załadowcą*. Ma to zastosowanie wyłącznie w przypadku pełnej wersji audytu.
- (c) *Dostawca usług* udostępnia platformę komunikacyjną, która ma służyć rozwiązywaniu ewentualnych sporów pomiędzy *załadowcą* a *przewoźnikiem*. W przypadku wystąpienia sporu, *załadowca* może zaakceptować dane lub odmówić ich akceptacji. Jeżeli *załadowca* zaakceptuje dane, pierwotne zlecenie transportowe należy anulować i należy utworzyć nowe zlecenie transportowe zawierające pełne i prawidłowe zaakceptowane koszty. Poprzednią instrukcję rozliczeniową należy zaktualizować, a najnowsze zamówienie ma zostać uwzględnione w najbliższym cyklu rozliczeniowym.
- (d) *Przewoźnik* wystawia faktury dotyczące transportu na podstawie instrukcji rozliczeniowych. *Dostawca usług* weryfikuje kompletność i poprawność faktur. W wersji uproszczonej weryfikowana jest tylko kwota faktury i kwota podatku VAT. W pełnej wersji weryfikowane są również elementy o charakterze prawnym oraz sprawdzana jest numeracja faktury pod kątem powtórzeń.
- (e) Jeżeli faktura jest zgodna z instrukcją rozliczeniową, jest ona zatwierdzana i dla *załadowcy* aktywowany jest plik zobowiązania w formacie wcześniej zdefiniowanym przez *dostawcę usług*.
- (f) W przypadku niezgodności, faktura jest odesłana do *przewoźnika* w celu dokonania jej korekty zgodnie z instrukcją rozliczeniową. Po ponownym złożeniu poprawionej faktury dotyczącej transportu zostanie ona ponownie poddana procedurze weryfikacji – proces ten będzie powtarzany, dopóki nie zostanie potwierdzona zgodność, wówczas faktura uzyska status zatwierdzonej.
- (g) Dla wszystkich zatwierdzonych faktur *dostawca usług* tworzy plik zobowiązania stanowiący dane wyjściowe do systemu *załadowcy*. Ma to zastosowanie wyłącznie w przypadku pełnego audytu.
- (h) Po zakończeniu alokacji w księdze głównej *dostawca usług* ujmuje rozliczenia międzyokresowe kosztów dla wszystkich zrealizowanych transportów i zapewnia *załadowcy* dostęp do raportów dotyczących rozliczeń międzyokresowych kosztów w aplikacji sprawozdawczej.

Warunki

- (a) Do freight audit z zastosowaniem produktu dodatkowego kwalifikują się tylko transporty drogowo realizowane za pośrednictwem *platformy*.
- (b) *załadowca* podaje koszt w przeliczeniu na przesyłkę w plikach zlecenia transportowego dla każdego zrealizowanego transportu lub utrzymuje zakontraktowane stawki w Rate Management. Dla prawidłowego raportowania szczegółowych wydatków na transport wymagane jest rozróżnianie rodzajów kosztów.
- (c) Jeżeli do uzgodnionej stawki za transport konieczne jest dodanie dodatkowych kosztów, których wysokość nie jest z góry znana, *przewoźnik* i *załadowca* stosują Surcharge Management, aby uzgodnić wysokość dodatkowej opłaty. Dodatkowych opłat nie można dodać do transportu po uzgodnionym granicznym terminie po zrealizowaniu dostawy w ramach danego transportu. Ta *usługa w chmurze* uwzględni w instrukcjach rozliczeniowych dodatkowe opłaty uzgodnione w module opłat dodatkowych.
- (d) Instrukcje rozliczeniowe są wysyłane *przewoźnikowi* zgodnie z wcześniej wybraną częstotliwością rozliczeń: raz w tygodniu, raz na dwa tygodnie lub raz w miesiącu.
- (e) Dane główne *przewoźnika* i *załadowcy* muszą być przekazywane *dostawcy usług* w ramach procesu freight audit (wymagania dotyczące danych przekazuje *dostawca usług*).
- (f) W przypadku tworzenia pliku zobowiązań, *załadowca* podaje strukturę kodowania kont.
- (g) *Przewoźnik* wystawia *dostawcy usług* fakturę dotyczącą transportu zgodnie z uzgodnioną częstotliwością, w uzgodnionym formacie i w odniesieniu do otrzymanej instrukcji rozliczeniowej.

2.6. Freight Matching for Forwarders

Ta usługa w chmurze umożliwia przewoźnikom pełnienie roli zleceniodawcy. W ramach opcji Freight Matching for Forwarders zleceniodawcy mogą podzlecać własne transporty, jak również transporty otrzymane od swoich załadowców z Transporeon, autoryzowanym przewoźnikom, stosując różne metody przydziału.

2.6.1. Spot Match

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia zleceniodawcom otrzymywanie ofert od autoryzowanych przewoźników dla konkretnego transportu w efektywny sposób. W tym celu zleceniodawcy mogą opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie przewoźników lub nawet wszystkim przewoźnikom przypisanym do zleceniodawcy w ramach platformy w tym samym czasie. Wszyscy przewoźnicy zaproszeni do udziału w przetargu mogą złożyć ofertę w ramach określonego przez zleceniodawcę czasu. Wybór jednej z ofert należy do dysponenta zleceniodawcy. Wybór oferty może być dokonany poprzez system wewnętrzny zleceniodawcy lub poprzez Freight Matching for Forwarders.
- (b) Z chwilą wyboru oferty danego przewoźnika zlecenie transportowe zostaje przydzielone temu przewoźnikowi na platformie po uzgodnionej cenie podanej w ofercie. Wszystkie inne oferty przewoźników biorących udział w przetargu otrzymują jednocześnie neutralną wiadomość odmowną.

Warunki

- (a) Jeśli przewoźnik chce podjąć jedno lub więcej zleceń transportowych, przewoźnik może złożyć odpowiednią wiążącą ofertę, którą przewoźnik może ograniczyć w czasie, jeśli sobie tego życzy. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez zleceniodawcę.
- (b) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje zleceniodawcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (c) Umowa pomiędzy zleceniodawcą a przewoźnikiem zostaje zawarta, gdy zleceniodawca wybierze ofertę przewoźnika, która najbardziej mu odpowiada i potwierdzi to przewoźnikowi.

2.6.2. Auto Match

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia zleceniodawcom korzystanie ze sztucznej inteligencji w celu automatycznego znalezienia przewoźnika spośród autoryzowanych przewoźników oraz ceny transportowej dla konkretnego transportu. W tym celu zleceniodawcy mogą opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie przewoźników z maksymalną dopuszczalną ceną transportu i określonym czasem. Wszystkim przewoźnikom zostaną przedstawione oferty cenowe wygenerowane dzięki sztucznej inteligencji.
- (b) Przewoźnik ma możliwość zaakceptowania transportu w oferowanej cenie transportowej na platformie w określonym przez zleceniodawcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do przewoźnika.

Warunki

- (a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje zleceniodawcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy zleceniodawcą i przewoźnikiem zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez przewoźnika.

2.6.3. Direct Match

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze umożliwia zleceniodawcy uzyskanie potwierdzenia zlecenia transportowego od konkretnego przewoźnika na platformie. Wybór przewoźnika może być dokonany przez system wewnętrzny zleceniodawcy lub poprzez Freight Matching for Forwarders.
- (b) Przewoźnik ma możliwość zaakceptowania zlecenia transportowego na platformie w określonym przez zleceniodawcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do przewoźnika. Jeśli przewoźnik odmówi realizacji transportu lub w określonym czasie nie podejmie żadnych działań, wówczas zleceniodawca zazwyczaj wybiera innego przewoźnika lub decyduje się na przydzielenie transportu inną metodą przydziału.

Warunki

- (a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje zleceniodawcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy zleceniodawcą i *przewoźnikiem* zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez *przewoźnika* (ręcznie lub automatycznie).

2.7. Autonomous Quotation**Opis**

- (a) Ta *usługa chmurowa* umożliwia podmiotom świadczącym usługi transportu realizację procesu wyceny spot w sposób w pełni automatyczny. Usługa ta obejmuje agregację i priorytetyzację przychodzących zapytań dotyczących transportu, generowanie przewidywanej ceny zakupu usługi oraz przedstawienie ostatecznej wyceny podmiotowi nabywającemu usługę transportu.
- (b) Agregacja i priorytetyzacja zamówień: podmiot świadczący usługi transportu może tworzyć zasady, dzięki którym usługa będzie generować wyceny wyłącznie dla przesyłek istotnych z punktu widzenia spółki wybranych spośród wszystkich zapytań otrzymanych z różnych źródeł.
- (c) Generowanie ceny zakupu usługi: właściwy dla spółki algorytm przewidywania cen został przygotowany tak, aby na podstawie historycznych i aktualnych danych przewidywać aktualną cenę zakupu zdolności przewozowej spot na rynku.
- (d) Przedstawianie ostatecznej oferty: podmiot świadczący usługi transportu ma możliwość doprecyzować przewidywaną cenę zakupu zgodnie z konkretną strategią ofertowania lub strukturą kosztów spółki. Na podstawie takich danych wejściowych wycena jest obliczana i przedstawiana podmiotowi nabywającemu usługę transportu w sposób automatyczny.
- (e) Usługa oferuje też wsparcie analityczne dla użytkownika, aby zapewnić transparentność procesu Autonomous Quotation i lepszy wgląd w sam proces wyceny.

Warunki

- (a) Ta *usługa chmurowa* musi być aktywowana dla podmiotu świadczącego usługi transportu.
- (b) Podmiot świadczący usługi transportu musi zapewnić wystarczającą ilość odpowiedniej jakości danych historycznych dotyczących wycen, aby wyszkolić swój predykcyjny model wyceny.
- (c) Podmiot świadczący usługi transportu odpowiada za wybór zapytań dotyczących transportu, dla których zostanie przygotowana wycena. Odpowiedni proces można przygotować za pomocą menedżera zasad, a następnie może on działać autonomicznie.
- (d) Podmiot świadczący usługi transportu umożliwia usłudze przedstawianie w jego imieniu wycen dotyczących usługi transportu.
- (e) Podmiot świadczący usługi transportu wyraża zgodę, aby *usługa chmurowa* wykorzystywała wszystkie udostępniane dane w formie zanonimizowanej w celu ulepszania usługi lub tworzenia powiązanych usług dodatkowych.

2.8. Time Slot Management**2.8.1. Rezerwacja okien czasowych****Opis**

- (a) Ta *usługa w chmurze* pomaga *załodowcom* w zminimalizowaniu czasu załadunku i rozładunku, a także skraca czas postoju pojazdu. *Załodowca* określa możliwości załadunku/rozładunku pojazdów, oraz opcjonalnie, dodatkowe warunki/ograniczenia jak np. terminy rezerwacji lub zmiana okien czasowych. Ze względu na przejrzystość w zakresie dostępnych okien czasowych dla danego transportu, *przewoźnik* ma możliwość zoptymalizowania wykorzystania swoich pojazdów poprzez wybranie najlepszego dla siebie dostępnego okna czasowego.
- (b) Chociaż możliwe jest korzystanie z tej *usługi w chmurze* jako samodzielnego rozwiązania, powszechną praktyką jest połączenie Transport Assignment i Time Slot Management.

Warunki

- (a) *Załodowca* – w związku z procesem przetwarzania poszczególnych zleceń i uwzględniając wolumen zleceń uzgodniony z *przewoźnikiem*, ma prawo do zarezerwowania okien czasowych dla autoryzowanego *przewoźnika*.
- (b) W uzupełnieniu do modułu Time Slot Management dostępne są 3 opcjonalne moduły: Forward open bookings, quick login i Inbound.

2.8.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Opis

- (a) *Przewoźnik* może przekierowywać transporty otrzymane od *załadowcy*, które muszą zostać zarezerwowane (zwane dalej: **otwarte rezerwacje**) u innych *przewoźników*, o ile *przewoźnik* nie realizuje *otwartych rezerwacji* samodzielnie.
- (b) *Przewoźnik* przekierowuje w takim przypadku *otwarte rezerwacje* do innego *przewoźnika*, który został aktywowany do odbioru *otwartych rezerwacji* (zwany dalej: **odbiorca**). Potem *odbiorca* może zarezerwować okno czasowe dla *otwartej rezerwacji*.

Warunki

- (a) W tym celu niezbędna jest aktywacja funkcji Przekierowywanie otwartych rezerwacji przez *załadowcę*.
- (b) *Dostawca usług* nie sprawdza, komu zostanie przekazana *otwarta rezerwacja*. *Dostawca usług* sprawdza jedynie, czy aktywacja *przewoźnika* w celu przekierowania *otwartych rezerwacji* została udzielona i przeprowadza ją.

2.8.3. Time Slot Management "quick login"

Opis

- (a) Zarówno *załadowca*, jak i *przewoźnik* mogą powierzyć rezerwowanie okien czasowych dla *otwartych rezerwacji* autoryzowanej stronie *trzeciej*. Z technicznego punktu widzenia odbywa się to za pomocą łącza o ograniczonej ważności, które zapewnia autoryzowanym *stronom trzecim* ograniczony dostęp do modułu Time Slot Management w ramach *platformy*, dzięki czemu mogą one zarezerwować odpowiednie okno czasowe dla *otwartych rezerwacji* w firmie *załadowcy*.
- (b) *Załadowca* lub *przewoźnik* jest w tym przypadku „inicjatorem”. Autoryzowana *strona trzecia* w rozumieniu tego postanowienia jest firmą, która ma stosunek umowny z samym inicjatorem, dlatego też jest znana i upoważniona przez inicjatora do korzystania z tej *usługi w chmurze*. Względem upoważnionej *strony trzeciej* nie istnieje obowiązek rejestracji na *platformie*.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* zwraca uwagę, że link, który został wysłany może być również przekazany przez upoważnioną *stronę trzecią*, pod warunkiem, że link ten nie został jeszcze wykorzystany do zarezerwowania okna czasowego.
- (b) *Dostawca usług* przesyła powyższy link do autoryzowanej *strony trzeciej* drogą elektroniczną na żądanie inicjatora. *Dostawca usług* nie sprawdza istniejących relacji między autoryzowaną *stroną trzecią* a inicjatorem.
- (c) Inicjator, który poprosił o przesłanie *otwartej rezerwacji*, ponosi odpowiedzialność wobec *dostawcy usług* za zgodność z postanowieniami umowy przez wszystkie autoryzowane *strony trzecie* i każdą *stronę*, która otrzyma link od autoryzowanej *osoby trzeciej*.

2.8.4. Time Slot Management "Inbound"

Opis

- (a) *Załadowca* może określić ilość towarów na *platformie*, które zostały uzgodnione z wyprzedzeniem z *dostawcą* i muszą być transportowane przez *przewoźnika* w okresie wyznaczonym przez *załadowcę* (zwane dalej: **kontrakt ilościowy**).
- (b) *Załadowca* generuje tym samym *otwarte rezerwacje* w module Time Slot Management i przesyła je do *przewoźnika/dostawcy*. *Przewoźnik/dostawca* może następnie zarezerwować okna czasowe dla *otwartych rezerwacji* w opcji Time Slot Management zgodnie ze swoimi aktualnymi możliwościami. *Załadowca* może wyświetlić bieżący status *kontraktu ilościowego* w opcji Time Slot Management.

Warunki

Załadowca – w związku z procesem przetwarzania poszczególnych zleceń i uwzględniając wolumen zleceń uzgodniony z *przewoźnikiem*, ma prawo do zarezerwowania okien czasowych dla autoryzowanego *przewoźnika* na podstawie umów z *dostawcami*.

2.9. SMS Call-off

Opis

By ułatwić przekazywanie zleceń do pojazdów, możliwe jest wysyłanie wiadomości SMS z modułu Time Slot Management bezpośrednio do kierowcy. W tym celu numer telefonu komórkowego kierowcy jest zwykle obowiązkową pozycją przy uzupełnianiu danych podczas rezerwacji dokonywanej przez *przewoźnika*. Treść wiadomości SMS może być wprowadzana ręcznie lub alternatywnie, wysłana może zostać gotowa wiadomość w języku kierowcy wskazanym w czasie procesu rezerwacji.

Warunki

- (a) W wiadomości SMS przekazywane są dodatkowe informacje na temat zarezerwowanego okna czasowego, nie służy jednak ona do dokonywania, przesuwania lub usuwania rezerwacji okien czasowych. W tym względzie decydujące są wyłącznie dane udostępnione za pośrednictwem modułu Time Slot Management.
- (b) *Dostawca usług* korzysta z usług stron *trzecich* w celu przesyłania wiadomości SMS. *Dostawca usług* nie może zagwarantować szybkiej i prawidłowej transmisji w przypadkach, gdy jest ona poza wpływem i odpowiedzialnością *dostawcy usług*, w tym między innymi w przypadku braku odbioru telefonów komórkowych lub niedostępności operatorów sieci. W związku z tym *dostawca usług* zaleca, aby status rezerwacji był regularnie sprawdzany przez *platformę* albo telefonicznie.

2.10. Visibility**Opis**

- (a) Ta usługa chmurowa opiera się na umożliwieniu śledzenia transportu, najlepiej w przypadku szybkich i bezdokumentowych procesów. Status śledzenia można automatycznie uzyskać w czasie rzeczywistym albo za pośrednictwem przesyłu danych GPS, jeśli *przewoźnik* aktywował połączenie GPS, lub poprzez interfejs *przewoźnika*, który został uruchomiony pomiędzy *systemem wewnętrznym przewoźnika* i *platformą*. Opcjonalnie, kierowca może stać się częścią takiego procesu poprzez wysyłanie wiadomości o statusie za pomocą *Transporeon Trucker* zainstalowanej na urządzeniu przenośnym. *Załadowca* może wykorzystać te informacje, aby zapewnić nowy rodzaj obsługi klienta.
- (b) W celu śledzenia w czasie nierzeczywistym, wiadomość o statusie może być umieszczona przez *przewoźnika* poprzez interfejs użytkownika.

Warunki

- (a) Transporty, które *załadowca* chce śledzić za pośrednictwem Visibility, muszą być oznaczone przez *załadowcę* jako istotne w kwestii widoczności. Aby skorzystać z tej usługi w chmurze, *dostawca usług* musi otrzymać co najmniej następujące informacje dotyczące transportu od *załadowcy*:
 - miejsce załadunku
 - data załadunku
 - godzina załadunku
 - miejsce rozładunku
 - data rozładunku
 - godzina rozładunku
 - numer zamówienia
 - ID przewoźnika
- (b) Visibility wymaga dostarczania danych śledzenia przez *przewoźnika*. W zależności od konkretnej opcji Visibility, *dostawca usług* oferuje *przewoźnikom* szeroki wachlarz możliwości technicznych umożliwiających śledzenie danych, w tym wykorzystanie *Transporeon Trucker*, różnych API oraz integracji GPS.
- (c) Następujące czynniki mają kluczowe znaczenie dla wiarygodności informacji w czasie rzeczywistym oraz wszelkich raportów o statusie, umieszczanych za pośrednictwem *Transporeon Trucker*. *Użytkownik Transporeon Trucker* musi zagwarantować:
 - dostępność przenośnego urządzenia końcowego
 - instalację i aktywację *Transporeon Trucker* na urządzeniu końcowym
 - włączenie usług lokalizacyjnych
 - dostępność sieci danego operatora telefonii komórkowej
 - wystawienie wszystkich niezbędnych raportów
- (d) Za kompletność, poprawność i aktualność każdego raportu ze statusem odpowiada osoba dostarczająca taki raport.

2.10.1. Event Management**Opis**

- (a) Zdarzenia, które mają miejsce w przypadku danego transportu, mogą być śledzone w celu zachowania widoczności w trakcie realizacji transportu również po tym, jak np. pojazd opuścił miejsce załadunku i jest w drodze do *odbiorcy*. Zazwyczaj zdarzenia potwierdzające status wprowadzane są przez *przewoźnika* za pośrednictwem interfejsu użytkownika lub przez interfejs, który łączy *system wewnętrzny przewoźnika* z *platformą*. Przykładowe zdarzenia, w przypadku których stosuje się statusy:
 - Korek
 - Przyjazd do klienta

- (b) *Załadowca* może zdefiniować istotne z punktu widzenia procesu zdarzenia dotyczące statusu, które mogą pojawić się zarówno na poziomie transportu, jak i dostawy. Ponadto istnieje również możliwość zdefiniowania odpowiednich zależności/procesów workflow między poszczególnymi wiadomościami o statusie.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.10.2. Event Management for Retailers

Opis

- (a) Jeśli rozładunek ma miejsce w sieci handlowej korzystającej z *platformy*, wówczas dane zarezerwowanego okna czasowego będą automatycznie widoczne jako status na *platformie*.
- (b) Dana sieć handlowa określa, jakie wiadomości o statusie i dane rezerwacji mogą być przekazywane.
- (c) Przekazywane mogą być następujące, oparte na rekomendacjach GS1 dotyczących zarządzania okami czasowymi, wiadomości:
- Zarezerwowane okno czasowe
 - Przyjazd
 - Wezwanie do rozładunku
 - Początek rozładunku
 - Koniec rozładunku
 - Odjazd

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.10.3. Road Visibility

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* zapewnia przejrzystość i widoczność w czasie rzeczywistym statusu, lokalizacji i przewidywanego czasu przybycia (zwane dalej: *ETA*) transportów dla *przewoźników i innych właścicieli aktywów* (zwane dalej: *dostawcy danych*) oraz *załadowców*, innych przewoźników, dostawców usług logistycznych, *dostawców*, odbiorców towaru i innych stron łańcucha transportowego (zwane dalej łącznie: *subskrybenci danych*). W tym celu *przewoźnik* zapewnia *dostawcy usług* dostęp do *źródeł danych* (platformy telematycznej, aplikacji mobilnej, systemu TMS i/lub wszelkich innych rozwiązań służących do przetwarzania informacji o lokalizacji i statusie aktywów), natomiast *dostawca usług* przekazuje *przewoźnikom* oraz *subskrybentom danych* informacje ze śledzenia transportu w czasie rzeczywistym oraz zapewnia dostęp do usługi w chmurze i interfejsu API *dostawcy usług*. W tym celu *dostawca usług* łączy informacje o lokalizacji lub statusie przekazane przez *dostawcę danych* z informacjami o przesyłce przekazanymi przez *subskrybenta danych*.
- (b) *Przewoźnik* i *subskrybenci danych* mogą przypisywać przesyłkę do *aktywów*. Domyślnie każdy *subskrybent danych* może przypisać pojazdy *przewoźnika* do swoich przesyłek, ale przez *usługę w chmurze* będą akceptowane tylko te alokacje, które spełniają parametry przypisania i śledzenia, np. istnieje aktywna zgoda na udostępnianie danych pomiędzy *dostawcą danych* a *subskrybentem danych*, a dany składnik aktywów jest dostępny za pośrednictwem zintegrowanych *źródeł danych*. Po dokonaniu przypisania, informacje o statusie transportu i *ETA* są automatycznie widoczne dla *załadowcy*, *przewoźnika*, a także innych odpowiednich *subskrybentów danych* podczas każdego transportu realizowanego przez *przewoźnika*. Przybliżona lokalizacja przypisanego pojazdu i zoptymalizowana trasa pojazdu wraz z lokalizacją już umieszczonych statusów jest obliczana i wyświetlana na interaktywnej mapie w aplikacji *Visibility* (dostępnej poprzez inne powiązane aplikacje Transporeon połączone z platformą *Visibility Data Hub*), jeśli została zatwierdzona przez *dostawcę danych*. To samo dotyczy transportów należących do innych *dostawców danych* którzy umożliwili śledzenie swoich *aktywów* (np. ciągników i przyczep, ale także urządzeń takich jak telefony *przewoźnikowi* (np. flota „dedykowana” lub „wet leased”).
- (c) W ramach funkcji „zarządzania pojazdami” *przewoźnik* może zdecydować się na umożliwienie dostępu do śledzenia lokalizacji wszystkich lub określonych swoich *aktywów* każdemu *subskrybentowi danych* w ramach *Road Visibility*, nawet jeśli dla tego *subskrybenta danych* nie jest realizowana żadna dostawa. W związku z tym *przewoźnik* zachowuje kontrolę i decyduje w dowolnym czasie, którym *subskrybentem danych* chce zapewnić lub anulować ogólny dostęp do śledzenia.
- (d) *Przewoźnik* i *subskrybenci danych* są informowani o zdarzeniach śledzenia za pośrednictwem aplikacji UI. Jeśli przypisany *składnik aktywów* nie jest w stanie dotrzeć na czas na ustalony termin rozładunku/załadunku, wówczas wyżej wymienione strony zostaną poinformowane o spodziewanym opóźnieniu w odniesieniu do ich preferencji, co pozwoli im na proaktywną reakcję.
- (e) Ponadto *dostawca usług* udostępnia *subskrybentom danych* funkcje dopasowania pojemności i wyszukiwania przewoźników, dając im więcej możliwości biznesowych. Ta funkcja nie spowoduje, że jakkolwiek *subskrybent danych* uzyska podgląd lokalizacji poszczególnych pojazdów. Zamiast tego do *subskrybentów danych* trafiają w formie zagregowanej takie informacje, jak np.

prawdopodobieństwo dostępności powierzchni ładunkowej w regionie lub częstotliwość obsługi regionu przez *przewoźnika*. *Przewoźnicy* mogą w każdej chwili zdecydować się na udział w wymianie informacji na temat zdolności przewozowych lub zrezygnować z takiego udziału.

Warunki

- (a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik*.
- (b) Ta *usługa w chmurze* może być używana tylko przez *załadowcę*, którego *przewoźnicy* zawarli Umowę Użytkowania platformy.
- (c) Aby zapewnić *subskrybentom danych* dostęp do śledzenia statusu przesyłki, odpowiedni *składnik aktywów* musi być podłączony do funkcji Road Visibility i przypisany do przesyłki. Jeśli taka alokacja została wykonana nieprawidłowo, przesyłanie informacji o lokalizacji do *subskrybentów danych* nie zostanie uruchomione.
- (d) Materiał mapowy wykorzystywany do wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym pochodzi od dostawcy będącego *stroną trzecią*. *Załadowca* jest upoważniony do wykorzystania materiału tylko do śledzenia transportu. Jakikolwiek dalsze wykorzystanie, takie jak tłumaczenie, przetwarzanie, zmiana lub uporządkowanie danych, jak również wykorzystanie danych i wszelkich wyników otrzymanych z aplikacji w celu stworzenia własnego produktu, jak np. mapy geograficzne *załadowcy* jest niedozwolone. W przypadku naruszenia praw autorskich lub nieautoryzowanego rozszerzenia zakresu korzystania dozwolonego przez *dostawcę usług*, dostawca będący *stroną trzecią* oraz *dostawca usług* mają natychmiastowe prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu przestrzegania zasad korzystania i przepisów bezpieczeństwa. Każde dostarczenie materiałów mapowych podlega zmianom, na które *dostawca usług* nie zawsze ma wpływ.
- (e) Zapewniając dostęp do *źródeł danych*, *przewoźnik* zapewnia i gwarantuje, że spełnione zostały wszystkie prawne warunki wstępne oraz że *przewoźnik* jest prawnie upoważniony do przekazania *dostawcy usług danych dostępu* (np. danych uwierzytelniających, takich jak m.in. nazwa użytkownika, adres e-mail lub hasła w odniesieniu do konta użytkownika oraz w odniesieniu do *źródeł danych*). *Dostawca usług* może przekazać *przewoźnikowi* dane do kont *przewoźnika* na platformach stron trzecich. W tym celu *przewoźnik* jest zobowiązany do przechowywania *danych dostępu* dla takich platform stron trzecich na swoim koncie Road Visibility.
- (f) Kalkulacja *ETA* jest przekazywana przez *dostawcę usług*. Alternatywnie, *ETA* może przekazać *przewoźnik* za pośrednictwem API *dostawcy usług*.
- (g) Aby *dostawca usług* mógł skalkulować *ETA* oraz ogólnie zapewnić tę *usługę w chmurze* oraz zadbać o jakość i poufność swoich prognoz, należy prowadzić ciągłą analizę gromadzonych danych również w tym czasie, gdy żadna przesyłka nie jest przypisana do danego *składnika aktywów*. Dzięki ciągłej analizie poprawiona zostanie funkcja geofencing miejsc załadunku i rozładunku oraz przystanków pośrednich. Dzięki agregacji informacji ze wszystkich zbiorów danych możliwe jest ciągłe ulepszanie zaawansowanego zestawu danych geograficznych Road Visibility oraz map tras. Podczas renderowania analizy predykcyjnej *dostawca usług* odpowiada za poprawną logikę obliczeń, a nie za poprawność danych otrzymanych ze *źródeł danych*.

2.10.4. Real-Time Workflow

Opis

- (a) Oprócz funkcji dostępnych w ramach Visibility, *załadowca* może definiować poszczególne dodatkowe komunikaty o statusie i/lub statusy, które zawierają dodatkowe informacje.
- (b) Przykładowo obsługiwane są następujące przepływy pracy (workflows):
 - Dokumentacja zabezpieczenia ładunku
 - Dostawa towarów
 - Dokumentacja szkód
- (c) Kolejne procesy workflow mogą zostać zdefiniowane na zamówienie.
- (d) Obsługiwane są następujące funkcje:
 - Zdjęcie
 - Podpis elektroniczny
 - Rozwijane pola
 - Pola tekstowe
- (e) *Przewoźnik* raportuje w czasie rzeczywistym dodatkowy status zdefiniowany przez *załadowcę* za pośrednictwem Interfejsu Tracking & Visibility lub *Transporeon Trucker*.
- (f) Na podstawie uzyskanych informacji możliwe jest automatyczne tworzenie, dla każdej dostawy lub transportu, pliku PDF dostosowanego do wymagań *klienta*.

Warunki

- (a) Obowiązują odpowiednio warunki zdefiniowane w 2.10.3 (Road Visibility).

- (b) Niektóre specjalne statusy workflow i dokumenty (np. zdjęcia z CMR czy podpis) są dostępne wyłącznie w *Transporeon Trucker* lub w Interfejsie Tracking & Visibility.
- (c) Procesy workflow *załadowcy* muszą zostać zdefiniowane razem z *dostawcą usług* przed datą rozpoczęcia użytkowania.

2.10.5. Ocean Visibility

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* zapewnia predykcyjne śledzenie w czasie rzeczywistym dla transportów kontenerowych na morzu, z każdym głównym *przewoźnikiem* oceanicznym.
- (b) Dane Ocean Visibility są zbierane z trzech kluczowych źródeł:
 - *Przewoźnicy* oceaniczni i główni zleceniodawcy
 - Śledzenie statków przy użyciu globalnego naziemnego systemu AIS i systemu satelitarnego-AIS
 - Operatorzy portów i terminali dalekomorskich
- (c) W szczególności udostępniane są następujące dane:
 - Przyjazd/odjazd, zdarzenia związane z załadunkiem/rozładunkiem/przeładunkiem na terenie załadunku, portów, przeładunków, siedzib klientów
 - Przewidywane, planowane, szacowane i rzeczywiste czasy realizacji poprzednich i przyszłych celów milowych
 - Zarządzanie wyjątkami: opóźnienia, odchylenia od planowanego transportu, brak osiągnięcia oczekiwanego celu
 - Aktualna lokalizacja statków: przeszłe i przyszłe przewidywane ścieżki
 - Zatrzymanie i przestój, raportowanie, wywiad gospodarczy, multimodalność

Warunki

- (a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik/zleceniodawca*.
- (b) Podstawowe identyfikatory potrzebne do śledzenia na oceanie to:
 - Konosament główny
 - Identyfikator rezerwacji głównej
 - Identyfikator kontenerów
 - ID przewoźnika oceanicznego (SCAC)

Nie wszystkie identyfikatory są wymagane. Zazwyczaj wystarczy kombinacja dwóch identyfikatorów.

2.10.6. Air Visibility

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* zapewnia śledzenie głównych etapów dla transportów drogą lotniczą, z każdym głównym *przewoźnikiem* lotniczym.
- (b) Dane Air Visibility są zbierane od *przewoźników* lotniczych.
- (c) W szczególności udostępniane są następujące dane:
 - Zarezerwowane, odebrane od *załadowcy*, przelot rozpoczęty, przelot zakończony, odebrane z lotu, dostarczone (na lotnisku)
 - Planowane, szacowane i rzeczywiste czasy realizacji poprzednich i przyszłych głównych etapów
 - Zarządzanie wyjątkami: opóźnienia, odchylenia od planowanego transportu

Warunki

- (a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik/zleceniodawca*.
- (b) Podstawowym dokumentem zapewniającym identyfikację, jaki jest konieczny, aby zapewnić śledzenie przesyłek w transporcie lotniczym, jest list przewozowy.

2.10.7. Mobile Order Management

Opis

- (a) Podczas każdego transportu realizowanego przez *przewoźnika*, przybliżona lokalizacja przydzielonego pojazdu oraz informacje o statusie transportu i *ETA* są widoczne dla *załadowcy*, *przewoźnika*, a także dla *dostawcy* i odbiorcy towaru.

- (b) *Załadowca* i inni uczestnicy łańcucha dostaw mają dostęp wyłącznie do danych transportów, które zostały jednoznacznie zatwierdzone przez *przewoźnika* i do których przypisano pojazd.
- (c) Możliwe jest zdefiniowanie określonych przez *klienta* przepływów pracy ze statusami, które mogą zawierać dodatkowe dane, takie jak zdjęcie, podpis lub dodatkowe pola. Możliwe jest również zdefiniowanie pewnych zależności pomiędzy poszczególnymi komunikatami statusowymi.
- (d) Ponadto zoptymalizowana trasa pojazdu wraz z lokalizacją już umieszczonych statusów jest obliczana i wyświetlana na interaktywnej mapie na *platformie*.

Warunki

- (a) Ta usługa w *chmurze* może być używana tylko przez *załadowcę* który już korzysta z Transport Execution na *platformie* i którego *przewoźnicy* zawarli Umowę Użytkowania platformy.
- (b) Materiał mapowy wykorzystywany do wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym pochodzi od dostawcy będącego *stroną trzecią*. *Załadowca* jest upoważniony do wykorzystania materiału tylko do śledzenia transportu. Jakiegokolwiek dalsze wykorzystanie, takie jak tłumaczenie, przetwarzanie, zmiana lub uporządkowanie danych, jak również wykorzystanie danych i wszelkich wyników otrzymanych z aplikacji w celu stworzenia własnego produktu, jak np. mapy geograficzne *załadowcy* jest niedozwolone. W przypadku naruszenia praw autorskich lub nieautoryzowanego rozszerzenia zakresu korzystania dozwolonego przez *dostawcę usług*, dostawca będący *stroną trzecią* oraz *dostawca usług* mają natychmiastowe prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu przestrzegania zasad korzystania i przepisów bezpieczeństwa. Każde dostarczenie materiałów mapowych podlega zmianom, na które *dostawca usług* nie zawsze ma wpływ.
- (c) Procesy workflow *załadowcy* muszą zostać zdefiniowane razem z *dostawcą usług* przed datą rozpoczęcia użytkowania.

2.10.7.1. Mobile Order Management “Real-Time Tracking”

Opis

- (a) Ta usługa *chmurowa* jest pakietem podstawowym i tym samym również podstawowym wymogiem używania Mobile Order Management.
- (b) Można zdefiniować procesy workflow z komunikatami o statusie, które nie zawierają żadnych dodatkowych danych (np. zdjęcie, podpis, dodatkowe pola).
- (c) *Przewoźnicy* mają możliwość przekazania zleceń transportowych do swoich kierowców/pojazdów. Kierowca raportuje w czasie rzeczywistym status zdefiniowany przez *załadowcę* za pośrednictwem *Transporeon Trucker*. Alternatywnie, przydzielenie pojazdu i udostępnienie zdefiniowanych komunikatów o statusie może zostać wykonane przez *przewoźnika* za pośrednictwem API *dostawcy usług*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.10.7.2. Mobile Order Management “Real-Time Workflow”

Opis

- (a) Procesy workflow z komunikatami o statusie, które zawierają dodatkowe dane dla każdego zlecenia transportowego, mogą zostać zdefiniowane przez Real-Time Workflow.
- (b) Przykładowo obsługiwane są następujące przepływy pracy (workflows):
 - Dokumentacja zabezpieczenia ładunku
 - Dostawa towarów
 - Dokumentacja szkód
- (c) Kolejne procesy workflow mogą zostać zdefiniowane na zamówienie.
- (d) Obsługiwane są następujące funkcje:
 - Zdjęcie
 - Podpis elektroniczny
 - Rozwijane pola
 - Pola tekstowe
- (e) Na podstawie uzyskanych informacji możliwe jest automatyczne tworzenie, dla każdej dostawy lub transportu, pliku PDF dostosowanego do wymagań *klienta*.

Warunki

Oprócz warunków opisanych w 2.10.7 (Mobile Order Management), obowiązują następujące warunki:

- (a) Podpis elektroniczny w Mobile Order Management nie stanowi dowodu na potrzeby postępowań sądowych na to, że ten podpis w szczególności:
 - jest autentyczny
 - został przekazany w sposób uprawniony
 - pochodzi od wskazanego podmiotu wydającego
 - spełnia dowolne kryteria formy; w szczególności podpis ten nie stanowi podpisu elektronicznego w rozumieniu §126a Kodeksu Cywilnego („Bürgerliches Gesetzbuch”, BGB)
- (b) W przypadku korzystania z funkcji fotograficznej Mobile Order Management, *dostawca usług* przysyła zdjęcie na *platformę*. W ten sposób, *dostawca usług* jest jedynie przekaznikiem danych.

2.10.7.3. Mobile Order Management „Geofencing/ETA”**Opis**

- (a) Zapewnione są następujące *usługi*:
 - Obliczanie *ETA* na miejsce załadunku w Time Slot Management: Rezerwacja okna czasowego uzupełniona zostaje o przewidywany czas przybycia. W oparciu o te informacje *załadowca* może zidentyfikować potencjalne opóźnienia już w czasie, gdy kierowca jest w drodze do miejsca odbioru, co pozwala aktywnie reagować i np. dostosować zlecenia.
 - Kalkulacja *ETA* dla miejsca rozładunku w module Transport Assignment: W tym przypadku oczekiwany czas przybycia wyświetlany jest w Transport Assignment. Jeśli kierowca nie jest w stanie dotrzeć na czas na ustalony termin rozładunku, wówczas *załadowca* zostanie automatycznie poinformowany o oczekiwany opóźnieniu, co pozwoli mu na proaktywną reakcję np. w celu poinformowania klientów.
- (b) Geofencing można skonfigurować według statusu przepływu pracy *załadowcy* w celu przypomnienia kierowcy lub automatycznego umieszczenia statusu poprzez przekroczenie zdefiniowanego promienia do/z stacji załadunku lub rozładunku.

Warunki

Oprócz warunków opisanych w 2.10.7 (Mobile Order Management), obowiązują następujące warunki:

- (a) Kalkulacja *ETA* jest wykonywana przez *stronę trzecią* dostawcy. Alternatywnie, *ETA* może być zapewniona przez *przewoźnika* za pośrednictwem interfejsu Tracking & Visibility.
- (b) Za kompletność, poprawność i aktualność każdego *ETA* raportu ze statusem odpowiada *strona trzecia* dostarczająca taki raport lub status.

2.11. Control Tower**Opis**

- (a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia interaktywne śledzenie pojazdów na mapie w czasie rzeczywistym w oparciu o dane pochodzące z *Transporeon Trucker* poprzez integrację GPS *przewoźnika* lub od *przewoźnika* poprzez API *dostawcy usług*.
- (b) Dzięki funkcjom wyszukiwania i filtrowania, *użytkownicy* mogą śledzić wszystkie lub tylko wcześniej zdefiniowane transporty. Klikając na transport, wyświetlana jest zoptymalizowana trasa, zawierająca szczegóły dotyczące pojazdu i transportu. Funkcja automatycznego powiększania zawsze pokazuje najlepiej dopasowanie mapy, w zależności od aktualnej lokalizacji transportów.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12. Rate Management**Opis**

- (a) Ta *usługa w chmurze* określa najlepiej dopasowanego *przewoźnika* według określonych kryteriów (automatyczne przydzielanie przewoźników) i/lub oblicza cenę transportu według określonych kryteriów (automatyczne przydzielanie ceny).
- (b) Wspólne kryteria są następujące:
 - Pojazd
 - Relacja (początek – miejsce destynacji)

- Kod pocztowy miejsca rozładunku
 - Dopłaty (np. za dodatkowy odbiór lub rozładunek, stosowane jedynie w przypadku automatycznego przydzielania ceny)
- (c) Możliwe jest przydzielenie więcej niż jednego *przewoźnika* dla danej relacji. W takim przypadku transport może być automatycznie wysłany do drugiego, trzeciego itd. *przewoźnika* w celu uzyskania potwierdzenia. Aby określić priorytetowych *przewoźników* dla danej relacji, przewidziano stworzenie rankingu wykorzystującego przydział dla danego *przewoźnika* („udział w rynku”, np. 60% *przewoźnik A*, 40% *przewoźnik B*).
- (d) Obliczone ceny mogą być wyświetlane w Transport Assignment.
- (e) Dane są zapisywane w formie tabel i mogą być edytowane bezpośrednio w aplikacji lub alternatywnie tabele mogą być eksportowane i importowane ponownie do aplikacji po ich edycji w trybie offline.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych ponieważ zależne jest to od odpowiednich danych wprowadzanych przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.
- (b) Automatyczne przydzielenie *przewoźników* i/lub automatyczne określanie ceny to kalkulacja matematyczna (zwane dalej: **wynik**), oparta na wprowadzonych i istniejących zbiorach danych *stron trzecich*.
- (c) *Wyniki* nie zawsze pokazują najlepszych lub najpopularniejszych *przewoźników* na rynku, ponieważ prawidłowość i aktualność zbiorów danych jest uzależniona od tego, które dane zostały zaktualizowane przez *użytkowników*. Za dane te odpowiada podmiot, który je wprowadza do systemu.
- (d) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość *wyników* wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.13. Rate Acceptance

Opis

- (a) Jeżeli *załadowca* korzysta z tej funkcji, *przewoźnik* widzi stawki zapisane przez *załadowcę* w Rate Management. W przypadku nowych lub zmienionych stawek, *załadowca* ma możliwość sprawdzenia stawek z *przewoźnikiem* oraz potwierdzenia i/lub odrzucenia stawek. W tym celu *załadowca* rozpoczyna proces zatwierdzenia, a *przewoźnik* może sprawdzić żądanie *załadowcy* poprzez zalogowanie się do *platformy*. *Załadowca* może zdecydować które czynności mogą zostać wykonane przez *przewoźnika* oraz ile informacji dotyczących stawek zostanie wyświetlonych dla *przewoźnika*.
- (b) Możliwość konfiguracji dla *klientów* na Freight Procurement pozwala zweryfikowanym użytkownikom – *załadowcom* na dostęp do ogólnosiwiatowego centrum informacji o stawkach z podziałem na obszary i oddziały. Dane dotyczące stawek są zapisywane w formie tabel i mogą być przechowywane bezpośrednio w aplikacji lub alternatywnie tabele mogą być eksportowane i importowane ponownie do aplikacji po ich edycji w trybie offline. *Użytkownicy* mogą dodawać zapytania o dostępne trasy oraz o obliczenia łącznych cen transportu (w tym o opłaty dodatkowe) danego *przewoźnika* na dostępnych trasach. Możliwe jest przekazanie informacji o trasach lub obliczonych cenach do Transporeon lub innych systemów *stron trzecich* za pomocą interfejsu.

Warunki

- (a) *Załadowca* musi korzystać z Rate Management.
- (b) Jedynie *załadowca* może włączyć tę funkcję. Funkcja musi być aktywowana dla *załadowcy*.
- (c) *Przewoźnik* musi być aktywny na *platformie* oraz mieć status aktywnego *przewoźnika* dla tego *załadowcy*.

2.14. Container Booking

Opis

- (a) Interfejs stworzony pomiędzy Transporeon a platformą transportu oceanicznego umożliwia *załadowcy* przydzielanie zleceń na transport morski (kontenery) swoim *przewoźnikom* oceanicznym za pośrednictwem *platformy*.
- (b) *Załadowca* wysyła do *przewoźnika* oceanicznego kontenery do potwierdzenia za pośrednictwem modułu Transport Assignment “No-Touch Order”. *Przewoźnik* oceaniczny akceptuje zlecenie transportowe za pośrednictwem *platformy* transportu oceanicznego, a *załadowca* otrzymuje potwierdzenie poprzez *platformę*.

Warunki

- (a) *Załadowca* podejmuje decyzję o współpracy z danym dostawcą *platformy* frachtu morskiego. W związku z tym *załadowca* i *przewoźnik* zawierają umowę z dostawcą *platformy* frachtu morskiego.

- (b) *Dostawca usług* potrzebuje danych wprowadzonych przez *załadowcę* lub *przewoźnika*, które są przekazywane za pośrednictwem platformy transportu oceanicznego do *platformy*. *Dostawca usług* zapewnia prawidłowe pobieranie zestawów danych i umożliwia Transport Assignment "No-Touch Order".
- (c) Ewentualny brak dostępności platformy transportu oceanicznego może mieć bezpośredni wpływ na brak dostępności tej *usługi w chmurze*. W takich przypadkach *dostawca usług* jest zwolniony z obowiązku świadczenia usług. Wszelkie roszczenia wynikające z niedostępności platformy transportu oceanicznego powinny być rozstrzygane bezpośrednio z dostawcą platformy transportu oceanicznego.
- (d) Ponadto obowiązują odpowiednie warunki zdefiniowane w 2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order").

2.15. Attachment Services

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia elektroniczną wymianę plików dotyczących transportu i rezerwacji, i pozwala tym samym na optymalną komunikację. Pliki mogą zostać załączone na poziomie transportu lub dostawy przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* a w przypadku firm detalicznych i/lub przez *przewoźników* na poziomie rezerwacji.
- (b) Przykłady powszechnie stosowanych załączników:
 - CMR
 - Obrazy
 - Certyfikaty
 - Dokumenty celne
- (c) Załączniki archiwizowane są przez 10 lat.
- (d) Maksymalny rozmiar załącznika to 10 megabajtów.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* wyraźnie zawiadamia, że *klient* sam zdecyduje, które dane mają zostać przesłane. W takiej sytuacji data umieszczenia może się różnić od daty uwidocznienia, dane mogą zawierać inne od rzeczywistych opisy okoliczności, w związku z czym nie mogą one stanowić wiążącego materiału dowodowego w sądach podczas rozpraw dotyczących konkretnych sytuacji w branży transportowej.
- (b) *Klient* zobowiązuje się nie podawać żadnych danych osobowych.

2.16. Transport Planning

Opis

Załadowca przesyła pojedyncze transporty lub *otwarte rezerwacje* do swoich zarejestrowanych *przewoźników*. W ten sposób *przewoźnicy* mogą połączyć pojedyncze transporty poprzez połączenie *otwartych rezerwacji*, tym samym tworząc jeden połączony transport lub jedną połączoną *otwartą rezerwację*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.17. Freight Settlement

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* optymalizuje rozliczenia transportowe i działa jako centralna platforma komunikacyjna pomiędzy *załadowcą* a *przewoźnikiem*.
- (b) Po przydzieleniu transportu za pośrednictwem *platformy*, *załadowca* ma możliwość zażądania od *przewoźnika* informacji o rozliczeniu frachtu za dany przewóz w celu weryfikacji faktury. *Przewoźnik* może zaakceptować lub odrzucić żadaną cenę rozliczeniową. Następnie *załadowca* otrzymuje wiadomość, czy jego rozliczenie frachtu zostało przyjęte, czy też odrzucone.

Warunki

Dostawca usług nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i prawidłowość informacji dotyczących rozliczenia frachtu, które *klient* wprowadza i/lub udostępnia podczas korzystania z *platformy*.

2.18. Analytics

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze pomaga załadowcy generować i analizować dane zgromadzone na platformie. Z zasady raporty mogą być tworzone na poziomie przewoźnika lub transportu. Ze względu na dużą liczbę możliwych pól istnieje ogromna liczba możliwych kombinacji do analizy. Przykłady prostych raportów:
- Ilość przewożonej masy na przewoźnika i na miejsce rozładunku w danym okresie czasu
 - Wszystkie skończone transporty łącznie z wszystkimi ofertami w danym okresie czasu ze wskazaniem najwyższych, najniższych i wybranych ofert
- (b) Powtarzające się zapytania mogą być zapisane i oznaczone dla cyklicznego (np. miesięcznego) tworzenia spedycji.
- (c) Dane wyjściowe udostępniane są w surowej formie tabelarycznej i mogą być eksportowane za pomocą programu Excel.

Warunki

- (a) Dostawca usług nie ma wpływu na dostępność danych, ponieważ zależy to od wprowadzenia odpowiednich danych w ramach platformy, liczby przewoźników oraz typu danych.
- (b) Za kompletność, prawidłowość i aktualność odpowiednich danych odpowiada strona, która wprowadza te dane do systemu.

2.19. Surcharge Management

Opis

- (a) Po przydzieleniu transportu za pośrednictwem platformy przewoźnik ma możliwość poprosić o dopłaty do danego transportu załadowcę.
- (b) Dopłaty to koszty, które nie mogą zostać uwzględnione z wyprzedzeniem przez załadowcę i przewoźnika, a które mają bezpośredni wpływ na koszt realizacji danego transportu. Typowe przykłady to dopłaty za czas oczekiwania, który wynikł w trakcie realizacji transportu.
- (c) Załadowca może zaakceptować lub odrzucić zgłoszone dopłaty. Przewoźnik otrzymuje wówczas wiadomość zawierającą informację o akceptacji lub odrzuceniu zgłoszonych dopłat.
- (d) Zbiór możliwych zgłoszeń dopłat (typ, kwota i ramy czasowe) definiowany jest przez załadowcę.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.20. Awizo naczepy

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia załadowcy zarządzanie przyczepami do wstępnego załadowania oprócz pojazdów w Time Slot Management. Dzięki temu załadowca uzyskuje przegląd wszystkich naczep na terenie zakładu i informację o aktualnym statusie załadunku (puste lub pełne). Również przewoźnik ma dostęp do przeglądu naczep.
- (b) Ta usługa chmurowa może być również stosowana w przypadku kontenerów.

Warunki

Ta usługa chmurowa wymaga korzystania z Time Slot Management.

2.21. Portal odbiorcy

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa daje odbiorcy towaru możliwość podglądu wybranych zleceń transportowych i ich statusów w ramach platformy.
- (b) Załadowca może udzielić odbiorcy towaru prawa do przeglądania dostaw, które zostały przydzielone przewoźnikowi za pośrednictwem platformy. Połączenie dostaw i odbiorcy towaru wykonywane jest przez załadowcę. Charakter i zakres informacji o dostawach, które są widoczne dla odbiorcy towaru jest definiowany przez załadowcę.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.22. Portal dostawcy**Opis**

- (a) Podczas tworzenia dostawy załadowca może wyznaczyć odpowiedniego dostawcę. Dzięki tej *usłudze w chmurze*, *dostawca* może zobaczyć dostawy w Transporeon do których został upoważniony.
- (b) Aby to umożliwić, opracowany został specjalny widok dla dostawcy, zawierający informacje na temat odpowiednich dostaw. Dzięki funkcji Event Management, *dostawca* może dokładniej monitorować i, w zależności od uprawnień, zmieniać statusy.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.23. Exchange Platform**Opis**

- (a) Exchange Platform służy jako konwerter danych pomiędzy *systemem wewnętrznym klienta* a *platformą*. Jest on realizowany w ramach *usługi w chmurze* i umożliwia bezpośrednią komunikację pomiędzy *platformą* a *systemem wewnętrznym klienta*. Pozwala *klientowi* i *dostawcy usług* na wymianę danych związanych z transportem, między innymi z wykorzystaniem standardowego API Transporeon.
- (b) *Klient* oraz *dostawca usług* wspólnie określą format danych i protokół komunikacyjny (spośród możliwych formatów danych i protokołów komunikacyjnych).
- (c) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i poprawność informacji, które są przekazywane z *systemu wewnętrznego klienta* na Exchange Platform. *Klient* ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za poprawne przekazywanie danych.

Warunki

System wewnętrzny klienta jest systemem informatycznym, który ma bezpośrednie połączenie z Exchange Platform. Istnieje również możliwość podłączenia więcej niż 1 *systemu wewnętrznego klienta* (np. *system wewnętrzny służący do Transport Assignment* oraz *system wewnętrzny służący do Yard Management*, oba połączone z Exchange Platform).

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

- (a) Ta *usługa w chmurze* jest rozwiązaniem, które umożliwia korzystanie z cyfrowych listów przewozowych przy współpracy z innymi podmiotami na *platformie*.
- (b) Kiedy *przewoźnik* alokuje pojazd do przydzielonego transportu; cyfrowa wersja dokumentu listu przewozowego jest generowana przez *platformę* i udostępniana w *Transporeon Trucker*. Kierowca może zbierać podpisy elektroniczne od nadawcy i od siebie na urządzeniu przenośnym. Wraz z danymi dotyczącymi transportu i dostawy, podpisy te zostaną umieszczone na automatycznie utworzonym cyfrowym liście przewozowym (dokument PDF), który następnie zostanie zapisany jako załącznik dostępny w funkcji Attachment Services zarówno dla *załadowcy* jak i *przewoźnika*. Podczas transportu, cyfrowy list przewozowy będzie dostępny w *Transporeon Trucker* (podpisy i uwagi).
- (c) Cyfrowe dokumenty listu przewozowego będą tworzone przez *dostawcę usług* i dołączane do danej przesyłki za pośrednictwem Attachment Services. Będą one przechowywane jako załącznik na *platformie*. Wszystkie zainteresowane strony (*załadowca*, *przewoźnik* oraz opcjonalnie odbiorcy towarów za pośrednictwem Portalu odbiorcy) mogą uzyskać dostęp do cyfrowych dokumentów listu przewozowego za pośrednictwem *platformy*. Cyfrowy list przewozowy jest również dostępny dla kierowcy w ramach *Transporeon Trucker*.

Warunki

- (a) *Załadowca* musi wskazać dany transport jako istotny dla cyfrowego listu przewozowego. *Załadowca* musi wskazać, kiedy informacja o transporcie jest wiążąca, w związku z czym można wydać cyfrowy list przewozowy.
- (b) *Przewoźnik* powinien alokować pojazd to przydzielonego transportu.
- (c) Kierowca *przewoźnika* musi korzystać z *Transporeon Trucker*.
- (d) Rozwiązanie to nie zapewnia technicznego uwierzytelnienia elektronicznego listu przewozowego za pomocą podpisu wykorzystującego „sign-on-glass”.
- (e) Wprowadzone dane mogą różnić się od rzeczywistej daty ekspozycji i mogą wykazywać różne okoliczności faktyczne. Dokument ten jest wydawany przez *dostawcę usług* na podstawie informacji wypełnionych lub przesłanych przez użytkownika. Każda ze stron wprowadzających informacje lub zamieszczających treści, w tym załączniki, zdjęcia lub logo, ponosi pełną odpowiedzialność za treść, kompletność, dokładność i aktualny charakter tych informacji.
- (f) *Dostawca usług* nie gwarantuje, że dokumenty/procedura stanowią dowód na potrzeby obowiązującego prawa lub postępowania sądowego

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

- (a) Ta *usługa w chmurze* jest rozwiązaniem, które umożliwia korzystanie z cyfrowych listów przewozowych (eCMR) przy współpracy z innymi podmiotami na *platformie*.
- (b) eCMR wystawia *załadowca* lub *przewoźnik*.
- (c) W momencie załadunku *załadowca* musi zweryfikować i ewentualnie skorygować informacje zawarte w cyfrowym liście przewozowym, a następnie złożyć podpis zaświadczający o przekazaniu towaru.
- (d) Kierowca *przewoźnika* dokonuje kontroli towaru, dodaje ewentualne uwagi i składa podpis na urządzeniu mobilnym zaświadczający o przekazaniu towaru.
- (e) W momencie rozładunku odbiorca dokonuje kontroli towaru i składa podpis zaświadczający o odbiorze towaru.
- (f) Na podstawie dostępnych informacji może zostać wygenerowany list przewozowy (CMR) w formacie PDF, który może być udostępniony *osobom trzecim* jako dokument.
- (g) Wszystkie zainteresowane strony (*załadowca*, *przewoźnik* oraz opcjonalnie odbiorcy towarów za pośrednictwem Portalu odbiorcy) mogą uzyskać dostęp do cyfrowych dokumentów listu przewozowego za pośrednictwem *platformy*.

Warunki

- (a) *Załadowca* musi wskazać dany transport jako istotny dla cyfrowego listu przewozowego. *Załadowca* musi wskazać, kiedy informacja o transporcie jest wiążąca, w związku z czym można wydać cyfrowy list przewozowy.
- (b) Kierowca *przewoźnika* musi korzystać z urządzenia mobilnego.
- (c) To rozwiązanie jest zgodne z „zaawansowanym” podpisem elektronicznym wg rozporządzenia eIDAS, który umożliwia identyfikację osoby składającej podpis.
- (d) Wprowadzone dane mogą różnić się od rzeczywistej daty ekspozycji i mogą wykazywać różne okoliczności faktyczne. Dokument ten jest wydawany przez *dostawcę usług* na podstawie informacji wypełnionych lub przesłanych przez użytkownika. Każda ze stron wprowadzających informacje lub zamieszczających treści, w tym załączniki, zdjęcia lub logo, ponosi pełną odpowiedzialność za treść, kompletność, dokładność i aktualny charakter tych informacji.
- (e) *Dostawca usług* nie gwarantuje, że dokumenty/procedura stanowią dowód na potrzeby obowiązującego prawa lub postępowania sądowego.

2.26. Partner Performance Score**Opis**

Ta *usługa w chmurze* zapewnia przewagę dla *przewoźników* i umożliwia im korzystanie z nowych możliwości biznesowych *załadowców* na *platformie*. Na podstawie informacji o wynikach i aktywności *przewoźników* na *platformie* oraz przy użyciu pewnych kryteriów i pewnego algorytmu, dla każdego *przewoźnika* zostanie wygenerowana punktacja. Jest to punktacja numeryczna z zakresie od 0 do 100 i jest aktualizowana w czasie rzeczywistym. Algorytm opracowany przez *dostawcę usług* opiera się wyłącznie na obiektywnych kryteriach w tym między innymi, ale nie tylko, zaakceptowaniu najnowszej wersji Umowy Użytkownika platformy i korzystaniu z *Visibility Services*. Punktacja może stanowić decydujący czynnik w zakwalifikowaniu *przewoźnika* i jego przyszłej współpracy z *załadowcami* na *platformie*. *Dostawca usług*

zaofertuje wskazówki jak *przewoźnik* może zwiększyć swoją punktację i zapewnić niezbędne narzędzia w celu utrzymania tej punktacji na wysokim poziomie.

Warunki

- (a) Algorytm używany przez *dostawcę usług* do generowania punktacji jest wyłączną własnością *dostawcy usług* i nie będzie ujawniany *przewoźnikom*.
- (b) *Dostawca usług* będzie stosował wyłącznie obiektywne kryteria oceny.
- (c) Ocena będzie widoczna dla wszystkich *załadowców* na *platformie*, ale nie dla innych *przewoźników*.
- (d) Każdy numer ID klienta będzie miał swój własny wynik. *Użytkownicy* z tym samym numerem ID będą mieli jeden wynik. Jeśli *przewoźnik* ma wiele podmiotów powiązanych, każdy z osobnym numerem ID, wtedy każdy podmiot powiązany będzie miał swój własny wynik.
- (e) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku stosowania Partner Performance Score, w szczególności za szkody wynikające z utraty zleceń. *Dostawca usług* jest odpowiedzialny jedynie za generowanie wyników algorytmu (agregacja informacji).

2.27. Carbon Visibility

Dostawca usług oferuje przypisywanie CO2 na poziomie przesyłki, na podstawie dostarczonych danych o przesyłce. Ponadto *dostawca usług* oblicza różne parametry (w szczególności emisję CO2 na wszystkich etapach łańcucha paliwowego) w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych (GHG) przypisanych do poziomu przesyłki. Obliczenia opierają się na wartościach domyślnych wynikających z danych naukowych.

Ponadto *klient* ma dostęp do akredytowanego przez GLEC raportu emisji gazów cieplarnianych w CO2e podczas transportu.

Opis

1. Carbon Visibility – Insights Module

- (a) Carbon Visibility Insights Module zapewnia wiele zdefiniowanych widoków (paneli) zawierających informacje z zakresu wywiadu gospodarczego (BI), za pomocą których *klient* może analizować dane dotyczące emisyjności transportu w różnych aspektach, w tym m.in. dla przesyłki, przewoźnika i trasy.
- (b) Do danych można zastosować filtry, aby zapewnić informacje analityczne umożliwiające *klientowi* śledzenie emisyjności transportu oraz identyfikowanie przyczyn wysokich emisji i obszarów, w których potencjalnie można ograniczyć emisje z transportu.

2. Carbon Visibility – Intelligence Module

- (a) Carbon Visibility Intelligence Module zapewnia dostęp do obliczeń pierwotnych danych dotyczących emisyjności transportu dokonanych na podstawie danych o zużyciu energii (paliwa) przekazanych przez dostawców usług transportu *klienta*, w tym danych telematycznych oraz innych danych dotyczących zużycia energii i emisji. *Dostawca usług* może dzięki temu dokładniej obliczać rzeczywiste emisje z transportu.
- (b) Dla każdej przesyłki i każdego odcinka transportu do obliczeń automatycznie używane są dane o najlepszej dostępnej jakości.

Warunki

- (a) Algorytmy używane przez *dostawcę usług* dla obliczenia emisji GHG są akredytowane przez Smart Freight Centre dla GLEC Framework i nie będą ujawniane *klientom*.
- (b) *Dostawca usług* będzie stosował wyłącznie obiektywne kryteria obliczeń.
- (c) Metodologia obliczeń oparta jest na GLEC Framework, przy czym *dostawca usług* zastrzega sobie prawo do zastąpienia jej inną metodologią o podobnym uznaniu, np. ISO 14083 (2023). Raport GLEC jest dostępny wyłącznie wówczas, gdy dane spełniają wymagania określone w dokumentacji API.
- (d) *Przewoźnik* może wpływać na obliczenia GHG poprzez dostarczanie odpowiednich danych za pośrednictwem systemu telematycznego, takich jak m.in. zużycie paliwa, lokalizacja lub informacje o zdarzeniach (przystankach). *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za niedostarczenie przez *przewoźnika* takich danych.
- (e) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku obliczeń emisji gazów cieplarnianych, w szczególności za szkody z tytułu utraty działalności gospodarczej. *Dostawca usług* jest odpowiedzialny jedynie za generowanie wyników algorytmu.
- (f) W ramach Carbon Visibility *klient* otrzymuje jedynie wyniki obliczeń emisji CO2. W celu uniknięcia wątpliwości zaznacza się, że *klient* nie będzie otrzymywał żadnych innych danych, takich jak widok zużycia, ani żadnych danych osobowych używanych do obliczeń itp.
- (g) *Klient* zobowiązuje się podjąć wszelkie niezbędne działania, aby nie podawać żadnych danych uznawanych za „dane osobowe” przy przekazywaniu danych związanych z transportem w ramach tej *usługi chmurowej*.

- (h) *Klient* odpowiada za przekazanie danych dotyczących przesyłki w wymaganym formacie i zgodnie ze strukturą określoną w opisie API: API for Sustainability – Transporeon API Developer Portal – Confluence.

2.28. Freight Marketplace

Opis

- (a) Ta *usługa chmurowa* pełni funkcję neutralnego, a jednocześnie aktywnego punktu dostępowego dla *załadawców* i *przewoźników*, umożliwiającego znalezienie odpowiedniej ceny i właściwego kontrahenta w związku z usługą transportu.
- (b) *Załadawcy* wykorzystują tę *usługę chmurową* w celu tworzenia i obsługi zapytań dotyczących transportu. *Załadawcy* mogą wyszukiwać *przewoźników* w naszym katalogu *przewoźników* i określać którzy *przewoźnicy* powinni mieć pełny dostęp do zapytań dotyczących transportu. *Przewoźnicy* z kolei mogą składać oferty i akceptować kontroferty otrzymywane od *załadawców*. *Załadawcy* mogą przyjmować oferty otrzymywane od *przewoźników* i tworzyć własne kontroferty dla *przewoźników*. Zapytanie dotyczące transportu jest zakończone, gdy oferta została przyjęta przez *załadawcę* lub kontrofertę została zaakceptowana przez *przewoźnika*.
- (c) *Przewoźnicy* i *załadawcy* mogą tworzyć profile, aby zaprezentować się kontrahentowi. W ten sposób każda ze stron otrzymuje informacje o kontrahencie, co sprzyja budowaniu zaufania pomiędzy stronami.

Warunki

- (a) Aby *załadawcy* i *przewoźnicy* mogli korzystać z tej usługi chmurowej, należy dla nich utworzyć konta firmowe i użytkowników.
- (b) *Załadawcy* definiują treść zapytań dotyczących transportu i odnośne wymagania.
- (c) *Przewoźnicy* i *załadawcy* odpowiadają za prawidłowość wyników wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych danych.

2.29. Time Slot Management for Retailers

Opis

- (a) *Załadawca* określa dostępne zdolności załadunku i rozładunku w swoich lokalizacjach za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers. Tylko ci *przewoźnicy* z grupy *przewoźników* odpowiedniego *załadawcy* mają dostęp do tych zdolności rozładunku. Kryteria, według których *dostawca usług* jest uprawniony do aktywacji *przewoźników* dla *załadawcy*, są określane przez odpowiedniego *załadawcę*. Tylko ci *przewoźnicy*, którzy otrzymali numer zamówienia od odpowiedniego *załadawcy*, mają dostęp do tych zdolności rozładunku (zwane dalej: **autoryzowani przewoźnicy**).
- (b) Nazwy firm i lokalizacje *załadawców* zarejestrowanych w Time Slot Management for Retailers są widoczne dla *przewoźników*, chyba że uzgodniono inaczej. *Załadawcy* widzą nazwy firm zarejestrowanych *przewoźników*.
- (c) Zapewnienie zdolności załadunku i rozładunku przez *załadawcę* dla *przewoźnika* odpowiada prośbie zarezerwowania okna czasowego w zakresie, na który *przewoźnik* otrzymał zlecenie transportu do lub z określonej lokalizacji *załadawcy*.
- (d) *Autoryzowany przewoźnik* rezerwuje okno czasowe dla załadunku lub rozładunku za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers. W tym zakresie *autoryzowany przewoźnik* zobowiązany jest zawsze stosować się do poleceń danego *załadawcy*. W zależności od odbioru/dostawy konieczne może być zarezerwowanie więcej niż 1 okna czasowego na taki odbiór/dostawę, np. jeżeli dotyczy to kilku stacji rozładunkowych w miejscu docelowym.
- (e) *Załadawca* ma prawo do zarezerwowania okna czasowego dla *autoryzowanego przewoźnika*. Koszt tych rezerwacji będzie ponosił odpowiedni *przewoźnik*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.30. Time Slot Management for Retailers Reporting

Opis

- (a) Na życzenie *dostawcy załadawca* może udzielić *dostawcy* prawa do przeglądania rezerwacji okien czasowych, których *przewoźnicy* dokonują lub dokonali dla transportów *dostawcy*. Prawo to odnosi się do okien czasowych zarezerwowanych przez *przewoźnika*, *dostawcę* lub *załadawcę* w lokalizacji *załadawcy* podczas realizacji zamówienia *załadawcy*. *Załadawca* określa charakter i zakres informacji zawartych w rezerwacjach okien czasowych, które mogą być wyświetlane przez *dostawcę*.
- (b) *Dostawca* może uzyskać prawo do przeglądania tylko rezerwacji okien czasowych wykonanych dla zamówień tego *dostawcy*.

- (c) *Załadowca* może w dowolnej chwili cofnąć prawo *dostawcy* do przeglądania rezerwacji okien czasowych. W takim przypadku *dostawca usług* powiadomi *dostawcę*. *Dostawca usług* może przyznać na życzenie *dostawcy*, prawo dostępu na kolejnych 6 miesięcy, dostęp do rezerwacji okien czasowych dokonanych w okresie aktywowanym przez *załadowcę*.
- (d) *Przewoźnik* ma prawo wglądu wyłącznie do własnych zarezerwowanych okien czasowych, dokonywanych lub dokonanych przez *przewoźnika* w przeszłości.
- (e) Liczba okien czasowych może różnić się od liczby zleconych dostaw i jest określona przez wymogi *załadowcy*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

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

Time Slot Management for Retailers SMS dostarcza wiadomości do *przewoźników* dotyczące procedur zachodzących w Time Slot Management for Retailers.

Warunki

- (a) Time Slot Management for Retailers SMS służy wyłącznie jako system powiadamiania o zmianach, nowych rezerwacjach i usunięciu okien czasowych, które miały miejsce w Time Slot Management for Retailers. W tym względzie decydujące są wyłącznie dane udostępnione za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers.
- (b) *Dostawca usług* korzysta z usług *stron trzecich* w celu przesyłania wiadomości SMS. *Dostawca usług* nie może zagwarantować szybkiej i prawidłowej transmisji w przypadkach, gdy jest ona poza wpływem i odpowiedzialnością *dostawcy usług*, w tym między innymi w przypadku braku odbioru telefonów komórkowych lub niedostępności operatorów sieci. W związku z tym *dostawca usług* zaleca, aby status rezerwacji był regularnie sprawdzany przez Time Slot Management for Retailers albo telefonicznie.

2.32. Mobile Yardbook Registration**Opis**

- (a) Funkcja Mobile Yardbook Registration pomaga detaliście ograniczyć wewnętrzny nakład pracy i wysiłek związany z zarządzaniem placem dzięki przeniesieniu czynności w tym zakresie na *przewoźnika*. Funkcja umożliwia kierowcy niezależne tworzenie wpisów w systemie zarządzania placem w momencie przyjazdu na plac załadunkowy. Ułatwia ona proces wdrażania detalisty i umożliwia uzyskanie niezbędnych danych dotyczących dostaw, ułatwiając dokonywanie odpowiednich ocen w przyszłości.
- (b) Aplikacja Time Slot Management zawiera funkcję zwaną „Yardbook”, która umożliwia użytkownikom detalicznym łatwe udostępnienie kierowcom kodu QR lub linku. Taki kod QR lub link uruchamia funkcję Mobile Yardbook Registration w postaci odrębnej aplikacji na ich urządzeniu mobilnym. Po uzyskaniu dostępu do tej funkcji kierowcy mogą wygodnie wprowadzić wszystkie niezbędne dane dotyczące *przewoźnika* i dostawy powiązane z wykonywanym zadaniem.

Warunki

- (a) Aby skorzystać z tej funkcji, detaliści muszą posiadać Time Slot Management for Retailers.
- (b) Aby uruchomić Time Slot Management for Retailers, należy poprawnie skonfigurować funkcję Yardbook. Użytkownicy detaliczni również mają możliwość tworzenia wpisów w systemie zarządzania placem dla dostaw, które nie mają przydzielonego konkretnego okna czasowego.

2.33. Freight Procurement**Opis**

- (a) Ta usługa w chmurze ułatwia zarządzanie przetargami i podejmowanie strategicznych decyzji dotyczących wszystkich sposobów transportu. *Załadowcy* wykorzystują usługę w chmurze na platformie, aby tworzyć i zarządzać zapytaniami ofertowymi i/lub zapytaniami o informacje obejmujące cały proces przetwarzania - od komunikacji z *przewoźnikami* do analizy ofert/stawek. *Załadowcy* dodający *przewoźnika* mogą zaprosić każdego *przewoźnika* do Freight Procurement i/lub zwiększyć sieć dostawców poprzez wybieranie spośród *przewoźników* dostępnych w globalnej bazie przewoźników (pod warunkiem, że zostali aktywowani). *Przewoźnicy* mają dostęp do zapytań ofertowych i zapytań o informacje *załadowców* pod warunkiem, że *załadowca* zaprosił lub zaakceptował aplikację *przewoźnika*. Zaproszenie lub przyjęcie wniosku jest warunkiem koniecznym uprawniającym do przesłania zapytania ofertowego lub zapytania o informację.

- (b) Jeśli *przewoźnicy* chcieliby sporządzić wycenę transportu w związku z zapytaniem ofertowym lub odpowiedzieć na zapytanie o informację, muszą zalogować się do Freight Procurement za pomocą nazwy użytkownika i hasła. Nie będą oni jednak mieli wglądu w żadne dane innych *przewoźników*, o ile *załadowca* nie uprawnił ich do wyświetlania najlepszej ceny lub rankingu. W takim przypadku *przewoźnicy* mogą porównać swoją ofertę z konkurencyjnymi ofertami i/lub poznać najkorzystniejsze ceny (bez przypisanych nazwisk *przewoźników*).

Warunki

- (a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych ponieważ zależne jest to od odpowiednich danych wprowadzanych przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.
- (b) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość *wyników* wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.34. Billing

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* jest dostępna na *platformie* i jest używana do optymalizacji transportu, gdyż działa jako centralna platforma komunikacyjna pomiędzy *załadowcą* a *przewoźnikiem*.
- (b) Ta *usługa w chmurze* ułatwia tworzenie listów przewozowych oraz faktur. Poprzez przepływy pracy *przewoźnicy* mogą akceptować lub odrzucać obliczoną kwotę faktury oraz rozwiązywać sporne stawki z *załadowcą*. *załadowca* ma możliwość zażądania od *przewoźnika* informacji na temat danego transportu w celu weryfikacji faktury. *Przewoźnik* może zaakceptować lub odrzucić żądaną cenę. Następnie *załadowca* otrzymuje wiadomość, czy jego transport został zaakceptowany, czy też odrzucony. Ostatecznie bezsporne faktury z wykazaniem podatku VAT (jeśli ma zastosowanie) mogą być przekazywane za pomocą *usługi w chmurze* zarówno do *przewoźnika*, jak i *załadowcy*.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i prawidłowość informacji, które *załadowca* i/lub *przewoźnik* wprowadzają i/lub udostępniają podczas korzystania z *platformy*.
- (b) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość *wyników* wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.35. Instant Pay

Instant Pay to usługa finansowa, w której *przewoźnik* sprzedaje swoje wierzytelności (zlecenia transportowe, które otrzymuje od *załadowców* i zrealizował poprzez *platformę* i za które przysługuje mu wynagrodzenie od *załadowcy*) partnerowi faktoringowemu, na przykład w celu pokrycia krótkoterminowych potrzeb *przewoźnika* w zakresie płynności.

Klikając po raz pierwszy przycisk rejestracji *przewoźnik* zostanie przekierowany na stronę internetową partnera faktoringowego *dostawcy usług* w celu dokonania tam rejestracji. W tym celu *przewoźnik* opuści środowisko Transporeon. Wszystkie informacje podczas procesu rejestracji zostaną bezpośrednio wpisane w okno wprowadzania danych naszego partnera faktoringowego. Po zakończeniu procesu rejestracji *przewoźnik* może wybrać wierzytelności i złożyć ofertę sprzedaży wierzytelności faktorowi za pośrednictwem Instant Pay. Po przyjęciu oferty sprzedaży przez faktora, cena nabycia wierzytelności, pomniejszona o uzgodnioną opłatę faktoringową, jest zapisywana przez faktora na rachunku rozliczeniowym *przewoźnika*. Na koncie rozliczeniowym *przewoźnika* księgowane są również należności wzajemne po stronie faktora (np. z tytułu roszczeń przewozowych dla płatności przychodzących). Po ustaleniu salda konta rozliczeniowego zwykle zleca się wypłatę salda kredytowego zgodnie ze standardową praktyką na danym rynku.

W związku z Instant Pay *dostawca usług* świadczy następujące usługi na rzecz *przewoźnika*:

- Umożliwienie dostępu do rejestracji celem skorzystania ze zintegrowanej usługi faktoringu
- Wyświetlenie możliwych dostaw, dla których można skorzystać z Instant Pay, a także możliwość wyboru dostaw, które mogą zostać przekazane partnerowi faktoringowemu
- Przekazywanie do partnera faktoringowego w imieniu *przewoźnika* wniosków faktoringowych wraz z ceną oraz zapisywanie dodatkowo wymaganych informacji (w szczególności warunków płatności oraz rejestrowanie odbiegających cen/kosztów usług transportowych). Za poprawność przesyłanych danych odpowiada *przewoźnik*
- Przegląd wysłanych zleceń wraz ze statusem, czy nastąpiło wykupienie wierzytelności przez partnera faktoringowego
- Dalsze wsparcie w zakresie oferowanych usług faktoringowych, w tym za pośrednictwem Biura Obsługi Klienta (telefonicznie, mailowo) *dostawcy usług* lub poprzez odpowiednie przekazanie do partnera faktoringowego *dostawcy usług*

2.36. Real-Time Yard Management

Opis

- (a) *Usługa* jest aplikacją desktopową służącą do koordynacji przyszłych i obecnych załadunków i rozładunków oraz odchyień od pierwotnego planu. Celem tej *usługi* jest zapewnienie zrównoważonego wykorzystania dostępnych zasobów, wskazanie kolejnych kroków roboczych oraz sprawne wykonanie wszystkich zadań załadunkowych i rozładunkowych.
- (b) *Załadowcy* i sprzedawcy detaliczni korzystają z tej *usługi*, aby uzyskać przegląd wszystkich zadań opartych na rezerwacjach okien czasowych w funkcji Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers. Każde zadanie w tej *usłudze* zostanie zaklasyfikowane do odpowiedniej kategorii statusu bieżącego od „Zbliża się”, „Oczekuje”, „W toku” do „Zakończono” na podstawie statusów wysyłki z funkcji Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers. Na podstawie tych informacji, *użytkownikowi* wyświetlane są ważne wskaźniki, takie jak czas przetwarzania i czas oczekiwania do przekazania zlecenia.
- (c) Wszystkie zadania są wizualizowane na schematycznej mapie, aby pokazać aktualny stan zgodnie z prawami dostępu zdefiniowanymi dla każdego *użytkownika* w ramach korzystania z funkcji Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers.

Warunki

Klient musi działać jako *załadowca* lub sprzedawca detaliczny na *platformie* i korzystać z funkcji Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers.

2.37. SAML Single Sign-On

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* jest świadczona w ramach rozszerzonego pakietu bezpieczeństwa.
- (b) Security Assertion Markup Language (zwane dalej: **SAML**) jest standardowym protokołem używanym przez przeglądarki internetowe w celu umożliwienia Single Sign-On (w dalszej części: **SSO**) za pomocą bezpiecznych tokenów.
- (c) **SAML** jest otwartym standardem wymiany danych uwierzytelniania i autoryzacji pomiędzy stronami, w szczególności pomiędzy dostawcą tożsamości a dostawcą usług.
- (d) **SAML** całkowicie eliminuje konieczność stosowania haseł, wykorzystując standardową kryptografię i podpisy cyfrowe do przekazywania bezpiecznego tokena logowania od dostawcy tożsamości do aplikacji typu oprogramowanie jako usługa (zwane dalej: **SaaS**).
- (e) **SAML** wykorzystuje bezpieczne tokeny, które są cyfrowo podpisanymi i zaszyfrowanymi wiadomościami zawierającymi dane uwierzytelniające i autoryzacyjne.
- (f) **SAML** przekazuje te tokeny od dostawcy tożsamości do aplikacji w chmurze za pomocą ustalonych relacji zaufania.

Warunki

Klient musi korzystać lub mieć aktywowany rozszerzony pakiet bezpieczeństwa.

3. Usługi wyłącznie dla załadowców

3.1. Usługi podstawowe

3.1.1. Korzystanie z platformy

Po zakończeniu fazy wdrożenia, wdrożenia *przewoźnika* oraz po dacie rozpoczęcia użytkownika *załadowca* może rozpocząć korzystanie z *platformy*. Na mocy niniejszej umowy zostaje mu zapewniony dostęp do *platformy* z uwzględnieniem funkcji zamówionych modułów.

Załadowca wyznacza *użytkowników*, którym zostanie zapewniony dostęp do *platformy* i określa, którzy *użytkownicy* mogą w aktywny sposób korzystać z *platformy*, a którzy będą mieli dostęp ograniczony do przeglądania. Role *użytkowników* można określać indywidualnie według modułu i *użytkownika*. Uwzględnione są następujące *usługi*:

- Spersonalizowane konta *użytkownika*
- Polityka zabezpieczania hasła
- Zarządzanie *użytkownikami* i ich rolami
- Dostęp do wbudowanych modułów: Analytics (dla aktywnych *użytkowników*), standardowy Pulpit, powiadomienia przeglądarki

3.2. Usługi wsparcia

3.2.1. Wdrożenie przewoźnika

W ramach procesu wdrożenia *przewoźnika dostawca usług* realizuje kilka działań opisanych poniżej.

- (a) Przed rozpoczęciem wdrożenia *przewoźnika załadowca* określa, który *przewoźnik* zostanie aktywowany do współpracy z *załadowcą* na *platformie* przez dostarczenie listy *przewoźników*. *Załadowca* korzysta z szablonu listy *przewoźników* tylko w podanym formacie szablonu *dostawcy usług*.
- (b) Po sporządzeniu listy *przewoźników dostawca usług* dokonuje przeglądu tej listy, koncentrując się na konkretnych wymogach prawnych i umownych, które muszą zostać spełnione, aby *przewoźnik* mógł korzystać z *platformy*. Nowy *przewoźnik* musi wyrazić zgodę na zasady ramowe o nazwie Umowa Użytkowania Platformy, aby móc uzyskać dostęp do *platformy* i rozpocząć dokonywanie transakcji z *załadowcą*. Istniejący *przewoźnik* korzystający z *platformy* zostanie sprawdzony pod kątem spełniania warunków umowy w związku z rozpoczynaniem nowej współpracy. Jeśli *przewoźnicy* zawarli uprzednio starszą wersję Umowy Użytkowania platformy z *dostawcą usług* (np. brak zgodności z nowymi modułami lub innymi wymogami technicznymi i handlowymi), *dostawca usług* realizuje względem nich proces wdrożenia konieczny do umożliwienia *przewoźnikowi* korzystania z *platformy*. Jeśli istniejący *przewoźnik* posiada jakiegokolwiek niezrealizowane zobowiązania względem *dostawcy usług* (np. nieopłacone należności), *dostawca usług* może odmówić aktywacji danego *przewoźnika* na *platformie* do momentu zrealizowania tych zobowiązań względem *przewoźnika*.
- (c) Dodatkowo, może zająć konieczność, by niektórzy lub wszyscy *przewoźnicy* zawarli *Umowę dodatkową*, jeśli na przykład będzie to wymagane przez prawo lub konkretne ograniczenia ekonomiczne. *Dostawca usług* poinformuje *przewoźników* o takiej konieczności. *Umowy dodatkowe* zawierające szczególne warunki i postanowienia zyskują ważność dopiero po podpisaniu *Umowy Ramowej o Świadczenie Usług z załadowcą* i Umowy Użytkowania platformy z *przewoźnikiem*. *Dostawca usług* może odmówić aktywacji danego *przewoźnika* na *platformie* do momentu podpisania tego rodzaju *Umowy dodatkowej*.
- (d) *Dostawca usług* zapewnia *przewoźnikowi* wsparcie na wczesnym etapie uzyskiwania dostępu do *platformy* i dopilnowuje, by *przewoźnik* zaznajomił się ze sposobem korzystania z *platformy*, uzyskał dostęp do zasobów pomocy oraz prawidłowo zarządzał swoim dostępem do *platformy*. *Dostawca usług* pomaga i wspiera *przewoźnika* przed i po dacie rozpoczęcia użytkowania w kwestiach technicznych, księgowych i umownych.

3.2.2. Customer Care (pomoc techniczna)

Wsparcie techniczna i problemy operacyjne: *Dostawca usług* zapewnia również wsparcie w zakresie problemów technicznych pod warunkiem, że są one związane z wykorzystaniem *platformy*. Problemy operacyjne wynikające z organizacji *załadowcy* lub relacji z *przewoźnikiem* podlegają wyłącznej odpowiedzialności *załadowcy*.

Aktywacja przewoźnika: Aktywacja nowego *przewoźnika* po zakończeniu fazy wdrożenia

3.3. Konserwacja dostosowana do załadowcy

Dostawca usług zapewni *załadowcy* konserwację oraz ciągły rozwój funkcji dostosowanych do potrzeb *załadowcy* opracowanych na żądanie *załadowcy*. *Dostawca usług* zbada rozwiązania dostosowane do potrzeb *załadowcy* dla każdej planowanej aktualizacji *platformy* i w razie konieczności wsparcie dla *załadowcy* podczas takiej aktualizacji.

3.4. Moduły i warunki

3.4.1. Distance Calculation

Opis

- (a) Ta *usługa chmurowa* umożliwia *załadowcy* wybór między dwoma różnymi metodami obliczeniowymi:
 - Rzeczywista odległość pomiędzy pierwszym miejscem załadunku i ostatnim rozładunku (z ewentualnymi przystankami tranzytowymi)
 - Odległość między miejscem załadunku i rozładunku (przyjmuje się, że wszelkie przystanki tranzytowe wypadają po drodze)
- (b) Obliczenia są wykonywane na podstawie informacji o miejscu załadunku i rozładunku, a także informacji o przystankach tranzytowych dostarczonych przez *załadowcę*. *Przewoźnik* może zobaczyć wyniki w zleceniu transportowym lub innym odnośnym przeglądzie.

Warunki

Obliczanie dystansu w tym kontekście jest wykonywane przez *stronę trzecią*. Udostępnianie obliczeń może się zmienić, na co *dostawca usług* nie zawsze może mieć wpływ.

3.4.2. Connecting Load Agent

Opis

Ta *usługa chmurowa* określa potencjalne ładunki. Na podstawie przyporządkowanego transportu ustala się liczbę transportów, które zostaną rozładowane w pobliżu stacji ładunkowej tego transportu oraz *przewoźników*, którzy wykonują te transporty. Ustalona liczba oraz *przewoźnicy* którzy wykonują transporty, są dostępne dla *załadowcy*. *Załadowcy*, którzy ze sobą współpracują będą również widzieli *przewoźników* swoich współpracowników.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

4. Interfejs platformy

4.1. Ogólne

- (a) Na życzenie, *dostawca usług* wdraża dla *klienta* interfejsy do *platformy dostawcy usług*.
- (b) Interfejsy umożliwiają bezpośrednią komunikację pomiędzy *platformą dostawcy usług* oraz *systemem wewnętrznym klienta*. Pozwala to *klientowi* oraz *dostawcy usług* na wymianę danych związanych z transportem za pośrednictwem serwera, na którym dane te są tymczasowo przechowywane do tego celu.
- (c) *Klient* oraz *dostawca usług* wspólnie określą format danych i protokół komunikacyjny (spośród możliwych formatów danych i protokołów komunikacyjnych) dla wybranego interfejsu.
- (d) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i prawidłowość informacji, które *przewoźnicy* i *załadowcy* wprowadzają i/lub udostępniają podczas korzystania z interfejsów do *platformy dostawcy usług*. *Dostawca usług* ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za poprawne przekazywanie danych, z wyjątkiem przypadków, gdy *strona trzecia*, która zawarła odrębną umowę z *klientem*, opracowała interfejs/złącze umożliwiające transmisję danych.

4.2. Interfejs przydzielonych transportów (w tym link Time Slot Management)

Przetrasferowane dane	Przydzielone transporty wraz z łączem internetowym prowadzącym do transportu w systemie Time Slot Management
Od	<i>Platforma</i>
Do	<i>Przewoźnik</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> zaakceptował transport • <i>Załadowca</i> przydzielił transport • <i>Załadowca</i> zmodyfikował transport • <i>Załadowca</i> anulował transport

4.3. Interfejs edycji danych transportu

Przetrasferowane dane	Aktualizacja parametrów transportu i dostawy
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił parametry transportu • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił parametry dostawy
--	---

4.4. Interfejs podawania ofert i akceptowania transportów

Przetrasferowane dane	Zapytania ofertowe i prośby o potwierdzenie
------------------------------	---

Od	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Do	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
------------------------------	--------------------------

Format eksportu	XML
------------------------	-----

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Załadowca</i> poprosił o złożenie oferty dla transportu • <i>Załadowca</i> poprosił o potwierdzenie transportu
--	--

Przetrasferowane dane	Złożone oferty i potwierdzenia transportu
------------------------------	---

Od	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Do	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
------------------------------	--------------------------

Format eksportu	XML
------------------------	-----

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> złożył ofertę dla transportu • <i>Przewoźnik</i> zaakceptował transport
--	--

4.5. Interfejs wydruku zlecenia transportowego

Przetrasferowane dane	Zlecenia transportowe przydzielonych transportów
------------------------------	--

Od	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Do	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Transfer danych przez	FTP
------------------------------	-----

Format eksportu	PDF
------------------------	-----

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> zaakceptował transport • <i>Załadowca</i> przydzielił transport • <i>Załadowca</i> zmodyfikował transport
--	---

4.6. Interfejs zarezerwowanych okien czasowych (Time Slot Management and Time Slot Management for Retailers)

Przetrasferowane dane	Dane dotyczące Time Slot Management
------------------------------	-------------------------------------

Od	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Do	<i>Przewoźnik</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Załadowca</i> lub <i>przewoźnik</i> utworzył rezerwację • <i>Załadowca</i> lub <i>przewoźnik</i> zmodyfikował rezerwację • <i>Załadowca</i> lub <i>przewoźnik</i> usunął rezerwację

4.7. Interfejs Event Management

Przetrasferowane dane	Statusy Event Management
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> podał status transportu • <i>Przewoźnik</i> podał status dostawy

4.8. Interfejs Tracking & Visibility – pełna wersja

Przetrasferowane dane	Dane dotyczące Tracking & Visibility
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	Usługa internetowa (połączenie REST realizowane przez protokół HTTP)
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> poprosił o podanie szczegółów dotyczących transportu • <i>Przewoźnik</i> poprosił <i>załadowcę</i> o informacje, dotyczące przepływu pracy dla transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił lub usunął pojazd lub alokację urządzenia (alias) dla transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił stan pojazdu • <i>Przewoźnik</i> podał status dostawy transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił/zaktualizował/anulował ETA • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił współrzędne geograficzne (położenie pojazdu)

4.9. Interfejs Tracking & Visibility – wersja podstawowa

Przetrasferowane dane	Dane dotyczące Tracking & Visibility
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	Usługa internetowa (połączenie REST realizowane przez protokół HTTP)
Format eksportu	XML

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> poprosił o podanie szczegółów dotyczących transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił lub usunął pojazd lub alokację urządzenia (alias) dla transportu • <i>Przewoźnik</i> podał status dostawy transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił/zaktualizował/anulował ETA • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił współrzędne geograficzne (położenie pojazdu)
--	--

Wersja podstawowa obsługuje tylko 1 standardowy przepływ pracy *dostawcy usług*. Oznacza to, że dla wszystkich transportów powiązanych z *Visibility Services przewoźnicy* mogą podać tylko 5 wcześniej zdefiniowanych statusów (Przyjęty przez kierowcę, Przyjazd na miejsce załadunku, Załadunek odjazd, Rozładunek przyjazd, Rozładunek odjazd). Dodatkowo *załadowca* może wymagać informacji *ETA*, zdjęcia i podpisu dla statusu. Informacja *ETA*, zdjęcie i podpis są opcją dodatkową i mogą być dostarczone przez interfejs, jeśli *przewoźnik* ma możliwość jego używania.

4.10. Interfejs przesyłania załączników

Przetrasferowane dane	Załączniki
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	Usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> dodał załącznik

4.11. Interfejs dopłat

Przetrasferowane dane	Dopłaty zaakceptowane przez <i>załadowcę</i>
Od	<i>Platforma</i>
Do	<i>Przewoźnik</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Załadowca</i> zaakceptował wniosek o dopłatę

4.12. Interfejs alokacji pojazdu

Przetrasferowane dane	Numery rejestracyjne pojazdów, do których przypisane zostały transporty
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> przypisał pojazd do transportu

5. Wersja obowiązująca

W wypadku sprzeczności między wersją angielską a tłumaczeniem decydująca będzie wersja angielska.

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.