Descrizione dei moduli e dei servizi

Si prega di notare: Questa descrizione di tutti i *servizi* forniti dal *fornitore del servizio* ha finalità esclusivamente informative e non costituisce alcuna rappresentazione o garanzia. Le condizioni si applicano esclusivamente se i corrispondenti *servizi* vengono attivati per il *cliente*.

1. Servizi e condizioni

1.1. Supporto del Customer Care (helpdesk)

Il *fornitore del servizio* offrirà supporto globale online e supporto telefonico e tramite e-mail al *cliente* e ai partner logistici del *cliente* sulla *piattaforma*. Questi *servizi* di supporto verranno forniti dal team di "Customer Care" del *fornitore del servizio*. Il supporto include:

Amministrazione utenti: Il *fornitore del servizio* offre al *cliente* e ai partner logistici del *cliente* sulla *piattaforma* la possibilità tecnica di mantenere aggiornati l'elenco *utenti* e il livello di accesso dei rispettivi *utenti* del *fornitore del servizio*.

Helpdesk utente: L'helpdesk utente è a disposizione del *cliente* e dei partner logistici del *cliente* sulla *piattaforma* entro i termini e con i tempi di risposta concordati nei rispettivi contratti.

Formazione utenti: la formazione per gli *utenti* del *cliente* e dei partner logistici del *cliente* sulla *piattaforma* è disponibile nella *piattaforma* alla sezione Guida.

Supporto tecnico e questioni operative: il supporto tecnico è a disposizione del *cliente* e dei partner logistici del *cliente* sulla *piattaforma* entro i termini e con i tempi di risposta concordati nei rispettivi contratti.

Questioni amministrative: supporto e assistenza al *cliente* e ai partner logistici del *cliente* sulla *piattaforma* per questioni amministrative al fine di garantire un flusso di lavoro agevole durante l'utilizzo della *piattaforma* (ad es. problemi organizzativi, contrattuali, nel processo decisionale o di fatturazione).

1.2. Manutenzione

Il *fornitore del servizio* metterà a disposizione del *cliente* servizi di supporto e manutenzione della *piattaforma* come descritto alla pagina **https://www.transporeon.com/en/avd/**. Il *fornitore del servizio* garantisce che la manutenzione non ridurrà materialmente la disponibilità e la funzionalità dei *servizi cloud*.

2. Moduli e condizioni

Il capitolo seguente contiene una descrizione generale dei moduli che possono essere utilizzati nella *piattaforma* nonché le condizioni necessarie per l'utilizzo dei moduli.

Nel contesto del presente documento, la dizione "*servizi cloud*" ha il significato delle caratteristiche della *piattaforma*, compresi regolari nuove release, versioni, edizioni, aggiornamenti e supporto standard (helpdesk).

2.1. Condizioni generali

(a) Se un *trasportatore* vuole quotare uno o più ordini di trasporto, può inserire una corrispondente offerta vincolante, indicando la sua scadenza se lo desidera. Se a un'offerta non viene assegnata una scadenza, essa resta valida fino al termine per la presentazione delle offerte come stabilito dal *committente*.

(b) I rispettivi orari della stipulazione del contratto, dell'offerta vincolante, ecc. devono essere stabiliti, in caso di dubbio, in conformità con l'ora di sistema della *piattaforma*. Il momento del ricevimento della relativa dichiarazione determina l'ora di stipulazione di un contratto.

(c) Se il *cliente* o i suoi partner logistici sulla *piattaforma* utilizzano qualsiasi dispositivo finale o altro hardware in combinazione con la *piattaforma*, il *fornitore del servizio* non è responsabile di tale hardware, della sua interoperabilità con la *piattaforma* e della disponibilità di qualsiasi *servizio* del *fornitore del servizio* su tale hardware.

(d) Il *committente* decide quali *trasportatori* dovranno essere attivati dal *fornitore del servizio* per l'utilizzo della *piattaforma*. Solo i *trasportatori* autorizzati dal *committente* avranno accesso alle prenotazioni degli slot temporali e/o ai trasporti di questo *committente* sulla *piattaforma*. Il *committente* sa a tale riguardo quale *trasportatore* ha fatto un'offerta specifica. Ciò si applica anche ai *trasportatori*: ognuno sa quale *committente* offre un ordine di trasporto o desidera la conferma di un'accettazione. I *trasportatori* non sanno se e quali altri *trasportatori* hanno presentato eventuali offerte, né con quali altri *trasportatori* il *committente* ha concluso un contratto.

(e) Il *cliente* può bloccare gli *utenti*, impendendo loro temporaneamente l'accesso alla *piattaforma*. Il *cliente* può sbloccare gli *utenti* bloccati in qualunque momento, in modo che gli *utenti* bloccati vengano trattati come *utenti* attivi.

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

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente al *committente* di ricevere offerte da *trasportatori* autorizzati per uno specifico trasporto in maniera efficace. A tal fine, il *committente* può pubblicare un trasporto per un gruppo definito di *trasportatori* o anche contemporaneamente per tutti i *trasportatori* collegati al *committente* tramite la *piattaforma*. Tutti i *trasportatori* invitati a partecipare al processo di offerta spot possono sottoporre un’offerta entro la scadenza definita dal *committente*. È responsabilità dell’operatore del *committente* selezionare in qualsiasi momento una delle offerte disponibili. Se il *committente* usa Transport Assignment “Autonomous Procurement”, i trasporti pubblicati includono una tariffa offerta al *trasportatore* che potrebbe accettare invece di proporre il proprio prezzo di offerta in risposta al *committente*.

(b) L’assegnazione del trasporto avviene non appena viene selezionata un’offerta di un *trasportatore* o, se Transport Assignment “Autonomous Procurement” viene usato dal *committente*, l’assegnazione può avvenire quando un *trasportatore* accetta l’offerta ricevuta per il trasporto. In entrambi i casi, il trasporto è assegnato a tale *trasportatore* sulla *piattaforma* al prezzo del trasporto concordato nell’offerta. Tutti i rimanenti *trasportatori* che hanno inoltrato un’offerta ricevono contemporaneamente una risposta negativa neutra.

Condizioni

(a) Se un *trasportatore* vuole quotare uno o più ordini di trasporto, può inserire una corrispondente offerta vincolante, indicando la sua scadenza se lo desidera. Se ad un'offerta non viene assegnata una scadenza, essa resta valida fino al termine per la presentazione delle offerte come stabilito dal *committente*. Se il *committente* usa Transport Assignment “Autonomous Procurement”, il *trasportatore* potrebbe accettare i prezzi offerti invece di formulare la propria controfferta. E, se viene effettivamente formulata una controfferta, il relativo prezzo può essere cancellato o diminuito ma non aumentato.

(b) Il *committente* non ha scadenze per l’aggiudicazione di un contratto. Può ridurre o estendere tale periodo in qualsiasi momento.

(c) Un contratto per una transazione tra il *committente* e il *trasportatore* risulta stipulato quando il *committente* selezioni l’offerta di un *trasportatore* ritenuta più adeguata e lo confermi al *trasportatore*. Se il *committente* usa Transport Assignment “Autonomous Procurement”, è possibile stipulare un contratto se un *trasportatore* accetta l’offerta formulata per il trasporto.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente ad un *committente* di richiedere conferma di un ordine di trasporto ad uno specifico *trasportatore* nella *piattaforma*. È possibile effettuare la selezione del *trasportatore* nel *sistema in-house* del *committente*, manualmente sulla *piattaforma* o in automatico sulla base delle regole definite dal *committente* mediante Rate Management.

(b) Il *trasportatore* ha l’opportunità di accettare l’ordine di trasporto sulla *piattaforma* entro il termine invio conferma definito dal *committente*. In caso di accettazione, il trasporto è assegnato al *trasportatore*. Se il *trasportatore* rifiuta di eseguire il trasporto o non reagisce entro la scadenza indicata, il *committente* solitamente seleziona un altro *trasportatore* (manualmente o automaticamente sulla base delle regole) oppure decide di assegnare il trasporto in questione mediante il mercato spot utilizzando Transport Assignment “Best Carrier”.

Condizioni

(a) Il *committente* non ha scadenze per l’aggiudicazione di un contratto. Può ridurre o estendere tale periodo in qualsiasi momento.

(b) Un contratto per una transazione tra *committente* e *trasportatore* risulta stipulato con la conferma di accettazione (manuale o automatica) da parte del *trasportatore*.

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Descrizione

(a) Transport Assignment “Supply Chain Sync” consente ai *committenti* di inviare l’ordine di acquisto dall’azienda di rivendita nell’ambito di ogni consegna di trasporto per avere accesso a tutte le operazioni relative al trasporto lungo la supply chain. Con questa funzionalità i *committenti* possono acquisire informazioni su tutte le prenotazioni di consegna dei destinatari sincronizzati con il trasporto. I *committenti* potranno visualizzare gli slot temporali prenotati, l’ETA e gli stati di arrivo e partenza di ogni prenotazione di consegna collegata.

(b) I *trasportatori* possono prenotare ogni ordine di acquisto collegato a un trasporto direttamente da Transport Assignment in Time Slot Management for Retailers. Tutti gli ordini di acquisto aperti e le prenotazioni programmate con la piena visibilità vengono visualizzati nel tab slot temporali di Transport Assignment.

Condizioni

(a) Come prerequisito per l’attivazione della versione base di Transport Assignment “Supply Chain Sync”, è necessario inserire l’ordine di acquisto come campo in Transport Assignment. Dopo l’attivazione, tutte le aziende di rivendita del *fornitore del servizio* saranno collegate al *committente*.

(b) È possibile aggiungere altre funzionalità come la whitelist del trasportatore per il trasferimento dei dati da un *trasportatore* all’altro o un’ubicazione aggiuntiva e la mappatura del codice fornitore. È pertanto richiesto un intervento progettuale aggiuntivo.

2.5. Task Flow

Descrizione

Questo *servizio cloud* consente al *committente* di gestire eventuali problemi insorti nella catena di trasporto. A tal fine, il *committente* può creare, aggiornare e cancellare *regole*. Le *regole* definiscono le condizioni e il tempo di attivazione, nonché le specifiche per le attività generate, quali il nome dell'attività, istruzioni su come risolvere problemi o priorità (di seguito ***regole***). Il *committente* può gestire gli utenti del servizio.

Condizioni

(a) Utilizzando questo prodotto Transporeon, il *cliente* può configurare le *regole* per i trasporti tramite Transport Assignment e le relative consegne, offerte o eventi.

(b) Utilizzando questo prodotto Transporeon, il *cliente* può configurare le *regole* per gli ordini di trasporto tramite Transport Operations, e gli ordini di materiale.

(c) Le *regole* possono essere configurate per i trasporti gestiti dall'organizzazione del *cliente*.

(d) Le attività vengono create solo per i trasporti gestiti dall'organizzazione dell'utente.

(e) Se le condizioni di una *regola* sono soddisfatte, le attività vengono generate automaticamente.

(f) Le attività vengono concluse automaticamente se le condizioni non sono più applicabili.

(g) Le attività possono essere elaborate tramite workflow.

2.6. Freight Audit SelfService

Descrizione

Questo *servizio cloud* consente la liquidazione dei costi e la verifica (audit) delle fatture per i trasporti completati tramite la *piattaforma*. Tuttavia, è limitato ai soli trasporti su strada gestiti tramite Transport Assignment. L'operatività del servizio è la seguente:

(a) Una volta eseguito il trasporto sulla *piattaforma* con l'assegnazione delle tariffe e dei supplementi, il trasporto viene reso disponibile al *trasportatore* in Freight Audit SelfService per la verifica o la contestazione dei costi, se non conformi al contratto, e il completamento del processo, non appena i costi registrati nel trasporto sono completi e accettati in toto dal *trasportatore*. Le modalità di completamento del processo variano in base al processo selezionato dal *committente* per il *trasportatore*.

(b) Se il *committente* ha optato per la partecipazione del *trasportatore* nel solo processo di liquidazione dei costi, il *trasportatore* presenta la conferma dei trasporti che conclude il processo per il *trasportatore*.

(c) Se il *committente* ha optato per la partecipazione del *trasportatore* nel processo di liquidazione dei costi e di fatturazione, il *trasportatore* crea la propria fattura proforma contenente tutte le indicazioni per la creazione della fattura. Il *trasportatore* crea la fattura secondo i requisiti indicati sulla fattura proforma e carica la fattura. Freight Audit SelfService controlla immediatamente se la fattura è conforme alla fattura proforma e mostra il risultato al *trasportatore*. Qualora la fattura sia ritenuta errata, il *trasportatore* dovrà apportare le correzioni necessarie e caricare una nuova fattura. Se la fattura è corretta, il processo del *trasportatore* è concluso.

(d) Eventuali contestazioni vengono create dal *trasportatore* in Freight Audit SelfService e il *committente* può rispondervi nella stessa sede (di seguito ***Disputes***). Il *trasportatore* può richiedere correzioni dei costi, supplementi, o modificare la valuta. Il *committente* può decidere di accettare le modifiche richieste in toto, in parte, o respingere completamente la richiesta.

(e) I file contenenti i dati e la fattura sono resi disponibili al *committente* tramite API per l'emissione tramite interfaccia.

Condizioni

(a) Freight Audit SelfService è disponibile solo per i trasporti eseguiti tramite la *piattaforma*.

(b) Il *committente* può indicare il costo per spedizione nei file dell'ordine di trasporto per ciascuna esecuzione o mantenere le tariffe concordate contrattualmente in Rate Management. Per un'adeguata liquidazione dettagliata dei costi di trasporto è necessaria una differenziazione delle tipologie di costo.

(c) Se alla tariffa di trasporto concordata si devono aggiungere costi extra che non erano noti inizialmente, il *trasportatore* e il *committente* dovranno servirsi di Surcharge Management o *Disputes* per accordarsi sui costi.

(d) Nel caso della sola liquidazione dei costi, il processo si conclude con la presentazione della conferma; una volta inviata, non è più possibile apportare correzioni o aggiornamenti al trasporto.

(e) Per il processo di liquidazione dei costi e fatturazione, il passaggio finale è costituito dall'approvazione della fattura; una volta effettuato, non è più possibile apportare correzioni o aggiornamenti al trasporto, alla fattura proforma e alla fattura.

(f) Specificamente per il processo di liquidazione dei costi e fatturazione:

  (i) Sia il *committente* che il *trasportatore* devono configurare correttamente l'applicazione, comprese, ma non solo, le logiche di allocazione per l'idonea assegnazione dei dettagli corretti e validi della persona giuridica e per il *committente* anche le tolleranze entro cui le fatture sono ancora accettabili nonostante lo scostamento dalla rispettiva fattura proforma.

  (ii) Qualora, per qualsiasi motivo, il *trasportatore* non accetti i requisiti di fatturazione indicati nella fattura proforma o la ritenga inesatta, compresa, ma non solo, l'imposta applicata, non potrà proseguire, ma dovrà riferirlo al *committente*. La responsabilità per la creazione di una fattura corretta dal punto di vista legale e dei costi è in capo al *trasportatore*.

2.7. Freight Audit

Descrizione

Questo *servizio cloud* consente la verifica (audit) delle fatture per i trasporti completati tramite la *piattaforma*. Tuttavia, è limitato ai soli trasporti su strada. L'operatività del servizio è la seguente:

(a) Una volta eseguito il trasporto sulla *piattaforma* con l'assegnazione delle tariffe e dei supplementi, il *fornitore del servizio* crea un'istruzione di fatturazione per i *trasportatori, in cui sono indicate le spedizioni e il costo da fatturare al committente*.

(b) Il *fornitore del servizio* assegna un conto di contabilità generale a ciascun trasporto in base alla logica aziendale concordata preventivamente con il *committente*. Questo vale unicamente per l'audit in versione completa.

(c) Il *fornitore del servizio* offre una piattaforma di comunicazione per la composizione delle controversie tra *committente* e *trasportatore*. Nel caso di una controversia, il *committente* può dichiararsi d'accordo o contrario. Se il *committente* è d'accordo, si deve annullare l'ordine di trasporto originale, sostituendolo con uno nuovo che riporti i costi completi e corretti concordati. La precedente istruzione di fatturazione viene rivista, e l'ordine più recente viene incluso nel ciclo di fatturazione successivo.

(d) Il *trasportatore* fornisce le fatture di trasporto conformemente alle istruzioni di fatturazione. Il *fornitore del servizio* verifica la completezza e correttezza della fattura. Nella versione ridotta vengono verificati solo gli importi della fattura e dell'IVA. Nella versione completa vengono verificati anche gli aspetti giuridici della fattura, e si effettua un controllo di duplicazione del numero della fattura.

(e) Se è conforme all'istruzione di fatturazione, la fattura viene approvata, e il file della posizione debitoria viene abilitato per il *committente* secondo un layout predefinito dal *fornitore del servizio*.

(f) Se si riscontrano divergenze, la fattura viene rispedita al *trasportatore* per la correzione secondo l'istruzione di fatturazione. Non appena ripresentata, la fattura di trasporto corretta viene sottoposta a una nuova procedura di verifica, finché non corrisponde perfettamente e riceve lo stato "approvato".

(g) Per tutte le fatture approvate, il *fornitore del servizio* crea un file delle posizioni debitorie come output per il sistema del *committente*. Questo vale unicamente per l'audit in versione completa.

(h) Il *fornitore del servizio* crea i ratei per tutti i trasporti eseguiti una volta completata l'allocazione alla contabilità generale e fornisce al *committente* l'accesso ai report sui ratei nella propria applicazione di reporting.

Condizioni

(a) Freight Audit è disponibile attraverso il prodotto add-on solo per i trasporti eseguiti tramite la *piattaforma*.

(b) Il *committente* può indicare il costo per spedizione nei file dell'ordine di trasporto per ciascuna esecuzione o mantenere le tariffe concordate contrattualmente in Rate Management. Per un adeguato reporting dettagliato dei costi di trasporto è necessaria una differenziazione delle tipologie di costo.

(c) Se alla tariffa di trasporto concordata si devono aggiungere costi accessori che non erano noti inizialmente, il *trasportatore* e il *committente* dovranno servirsi di Surcharge Management per accordarsi sul supplemento. I supplementi non possono essere aggiunti al trasporto dopo un tempo limite concordato successivo alla consegna del trasporto. Questo *servizio cloud* comprende i supplementi concordati nel rispettivo modulo nelle istruzioni di fatturazione.

(d) Le istruzioni di fatturazione vengono inviate al *trasportatore* secondo una frequenza di fatturazione preselezionata: settimanale, bisettimanale o mensile.

(e) I dati anagrafici del *trasportatore* e del *committente* devono essere trasmessi al *fornitore del servizio* nell'ambito del processo di verifica del trasporto (audit) (dati necessari condivisi dal *fornitore del servizio*).

(f) Se viene creato un file delle posizioni debitorie, il *committente* fornirà la rispettiva logica di codifica.

(g) Il *trasportatore* invia la fattura di trasporto al *fornitore del servizio* con la frequenza e il layout concordati, facendo riferimento all'istruzione di fatturazione ricevuta.

2.8. Freight Matching for Forwarders

Questo *servizio cloud* consente a un *trasportatore* di agire da committente. In Freight Matching for Forwarders, i committenti possono subappaltare i propri trasporti e i trasporti ricevuti dai propri *committenti* Transporeon ai *trasportatori* autorizzati usando vari metodi di assegnazione.

2.8.1. Spot Match

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente ai committenti di ricevere offerte da *trasportatori* autorizzati per uno specifico trasporto in maniera efficace. A tal fine, il committente può pubblicare un trasporto per un gruppo definito di *trasportatori* o anche contemporaneamente per tutti i *trasportatori* collegati al committente tramite la *piattaforma*. Tutti i *trasportatori* invitati a partecipare alla procedura di offerta spot possono sottoporre un'offerta entro la scadenza definita dal committente. L'operatore del committente è responsabile della selezione di una delle offerte. La selezione dell'offerta può essere effettuata o all'interno del *sistema in-house* del committente o in Freight Matching for Forwarders.

(b) Non appena un'offerta di un *trasportatore* viene selezionata, il trasporto è assegnato a tale *trasportatore* sulla *piattaforma* al prezzo del trasporto concordato nell'offerta. Tutti i rimanenti *trasportatori* che hanno inoltrato un'offerta ricevono contemporaneamente una risposta negativa neutra.

Condizioni

(a) Se un *trasportatore* intende quotare uno o più ordini di trasporto, può inserire una corrispondente offerta vincolante, indicandone la scadenza se lo desidera. Se a un'offerta non viene assegnata una scadenza, essa resta valida fino al termine per la presentazione delle offerte come stabilito dal committente.

(b) Il committente non ha scadenze per l'aggiudicazione di un contratto. Può ridurre o estendere tale periodo in qualsiasi momento.

(c) Un contratto per una transazione tra il committente e il *trasportatore* risulta stipulato quando il committente seleziona l'offerta di un *trasportatore* ritenuta più adeguata e lo conferma al *trasportatore*.

2.8.2. Auto Match

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente ai committenti di usare l'intelligenza artificiale per cercare in automatico un *trasportatore* fra quelli autorizzati e il prezzo di trasporto per uno specifico trasporto. A tal fine, i committenti possono pubblicare un trasporto per un gruppo definito di *trasportatori* con un prezzo di trasporto massimo accettabile e una scadenza per l'accettazione. A tutti i *trasportatori* verranno presentate offerte di prezzi generati mediante l'uso dell'intelligenza artificiale.

(b) Il *trasportatore* ha l'opportunità di accettare il trasporto a un dato prezzo di trasporto sulla *piattaforma* entro la scadenza per l'accettazione stabilita dal committente. In caso di accettazione, il trasporto è assegnato al *trasportatore*.

Condizioni

(a) Il committente non ha scadenze per l'aggiudicazione di un contratto. Può ridurre o estendere tale periodo in qualsiasi momento.

(b) Un contratto per una transazione tra committente e *trasportatore* risulta stipulato con la conferma di accettazione da parte del *trasportatore*.

2.8.3. Direct Match

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente ad un committente di richiedere conferma di un ordine di trasporto ad uno specifico *trasportatore* nella *piattaforma*. È possibile selezionare il *trasportatore* o all'interno del *sistema in-house* del committente o in Freight Matching for Forwarders.

(b) Il *trasportatore* ha l'opportunità di accettare l'ordine di trasporto sulla *piattaforma* entro il termine invio conferma definito dal committente. In caso di accettazione, il trasporto è assegnato al *trasportatore*. Se il *trasportatore* rifiuta di eseguire il trasporto o non reagisce entro la scadenza indicata, il committente solitamente seleziona un altro *trasportatore* o decide di assegnare il trasporto in questione mediante un altro metodo di assegnazione.

Condizioni

(a) Il committente non ha scadenze per l'aggiudicazione di un contratto. Può ridurre o estendere tale periodo in qualsiasi momento.

(b) Un contratto per una transazione tra committente e *trasportatore* risulta stipulato con la conferma di accettazione da parte del *trasportatore* (manuale o automatica).

2.9. Autonomous Quotation

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* offre ai venditori di servizi di trasporto la possibilità di automatizzare completamente il processo di offerta spot. Questo servizio comprende l'aggregazione e prioritizzazione delle richieste di trasporto in entrata, la generazione di una previsione del prezzo d'acquisto e la presentazione di un'offerta finale all'acquirente del trasporto.

(b) Aggregazione del carico e prioritizzazione: il venditore di servizi di trasporto può creare delle regole, in modo che il servizio offra all'azienda solo le spedizioni di suo interesse fra tutte le richieste aggregate da diverse fonti.

(c) Generazione del prezzo d'acquisto: in base ai dati storici e attuali, un algoritmo di previsione dei prezzi specifico all'azienda viene addestrato a prevedere il prezzo d'acquisto attuale per capacità spot sul mercato.

(d) Presentazione dell'offerta finale: il venditore di servizi di trasporto ha la possibilità di aumentare il prezzo d'acquisto previsto secondo una strategia d'offerta o struttura dei costi specifica all'azienda. In base a questo input, l'offerta viene calcolata e presentata all'acquirente dei servizi di trasporto in automatico.

(e) Il servizio fornisce inoltre supporto analitico, per consentire all'utente di attuare un processo trasparente di Autonomous Quotation e acquisire informazioni sulle proprie modalità d'offerta.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* deve essere attivato per l'uso dal venditore di servizi di trasporto.

(b) Il venditore di servizi di trasporto deve fornire dati storici d'offerta di qualità e in quantità sufficienti per l'addestramento del modello di prezzo predittivo personalizzato.

(c) Il venditore di servizi di trasporto è responsabile della selezione delle richieste di trasporto per cui verrà fornita l'offerta. Il processo può essere configurato tramite Rule Manager e quindi operare in modo autonomo.

(d) Il venditore di servizi di trasporto consente al servizio di presentare offerte di trasporto per suo conto.

(e) I venditori di servizi di trasporto accettano che tutti i dati condivisi siano utilizzati in forma anonima dal *servizio cloud* per migliorare il servizio o creare relative integrazioni.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. Prenotazione degli slot temporali

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente ai *committenti* di ridurre le tempistiche di carico e di scarico e i tempi di scambio dei camion. Il *committente* definisce le capacità di carico/scarico dei veicoli e, eventualmente, ulteriori condizioni/restrizioni come ad es. le scadenze per la prenotazione o la modifica di uno slot temporale. Grazie alla trasparenza degli slot temporali disponibili per uno specifico trasporto, il *trasportatore* ha la possibilità di ottimizzare l'utilizzo dei propri veicoli selezionando lo slot temporale migliore.

(b) Sebbene sia possibile utilizzare il *servizio cloud* in un modo isolato come soluzione "standalone", la prassi comune prevede di utilizzare una combinazione di Transport Assignment e di Time Slot Management.

Condizioni

(a) Il *committente* ha diritto, in termini di volume per ordini concordati con il *trasportatore*, di prenotare slot temporali per il *trasportatore* autorizzato, relativi al trattamento dei rispettivi ordini.

(b) Oltre al modulo di Time Slot Management sono disponibili 3 moduli opzionali: Forward open bookings, quick-login e Inbound.

2.10.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Descrizione

(a) Il *trasportatore* può inoltrare i trasporti ricevuti dal *committente* che devono essere prenotati (di seguito *prenotazioni libere*) ad altri *trasportatori*, salvo che il *trasportatore* non esegua personalmente le *prenotazioni libere*.

(b) In questo caso, il *trasportatore* inoltra le *prenotazioni libere* a un altro *trasportatore*, che è stato abilitato alla ricezione di *prenotazioni libere* (di seguito *destinatario*). Successivamente, il *destinatario* può prenotare uno slot temporale per la *prenotazione libera*.

Condizioni

(a) A tale scopo, è necessario che la funzione Forward open bookings venga attivata dal *committente*.

(b) Il *fornitore del servizio* non controlla la scelta del trasportatore al quale viene inoltrata la *prenotazione libera*. Il *fornitore del servizio* controlla solamente se l'attivazione del *trasportatore* per l'inoltro delle *prenotazioni libere* è stata fornita e la esegue.

2.10.3. Time Slot Management "quick login"

Descrizione

(a) Sia il *committente* sia il *trasportatore* possono far prenotare da un *terzo* autorizzato gli slot temporali per *prenotazioni libere*. Tecnicamente, ciò viene effettuato utilizzando un link con validità limitata, che offre a *terzi* autorizzati un accesso limitato a Time Slot Management sulla *piattaforma*, in modo tale che questi possano prenotare lo slot temporale richiesto per le *prenotazioni libere* presso il *committente*.

(b) In questo caso, il *committente* o il *trasportatore* funge da "iniziatore". Il *terzo* autorizzato ai sensi di questa clausola è rappresentato dalla società che ha un rapporto contrattuale con l'iniziatore stesso e che pertanto è nota e autorizzata dall'iniziatore all'utilizzo del *servizio cloud*. Il *terzo* autorizzato non deve pertanto essere registrato sulla *piattaforma*.

Condizioni

(a) Il *fornitore del servizio* fa notare che il link inviato può essere inoltrato anche da *terzi* autorizzati, a condizione che il link non sia stato ancora utilizzato per la prenotazione di uno slot temporale.

(b) Il *fornitore del servizio* invia il link citato al *terzo* autorizzato su richiesta dell'iniziatore per via elettronica. Il *fornitore del servizio* non controlla il rapporto esistente tra il *terzo* autorizzato e l'iniziatore.

(c) L'iniziatore che ha richiesto l'inoltro della *prenotazione libera* è responsabile nei confronti del *fornitore del servizio* per la conformità delle disposizioni contrattuali da parte di tutti i *terzi* autorizzati e di ogni *parte* che riceve il link da un *terzo* autorizzato.

2.10.4. Time Slot Management "Inbound"

Descrizione

(a) Il *committente* può stabilire sulla *piattaforma* una quantità di merci preventivamente concordata con il *fornitore* che deve essere trasportata dal *trasportatore* entro l'intervallo di tempo indicato dal *committente* (di seguito ***contratto a quantità***).

(b) In questo modo, il *committente* genera *prenotazioni libere* in Time Slot Management e le inoltra al *trasportatore*/*fornitore*. Il *trasportatore*/*fornitore* può successivamente prenotare slot temporali per le *prenotazioni libere* in Time Slot Management in base alle proprie capacità correnti. Il *committente* può visualizzare lo stato attuale del *contratto a quantità* in Time Slot Management.

Condizioni

Sulla base dei contratti con i *fornitori* il *committente* ha diritto, in termini di volume per ordini concordati con il *trasportatore*, di prenotare gli slot temporali per il *trasportatore* autorizzato relativi al trattamento dei rispettivi ordini

2.10.5. Transport Planning

Descrizione

Il *committente* trasmette i singoli trasporti o le *prenotazioni libere* ai suoi *trasportatori* registrati. In questo modo, i *trasportatori* possono combinare i singoli trasporti combinando le *prenotazioni libere* e quindi creare un trasporto combinato o una *prenotazione libera* combinata.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.10.6. Yard Visit Portal

Descrizione

Questo *servizio cloud* è un portale in cui i *trasportatori* possono gestire tutte le visite agli yard gestiti da Transporeon. Consente ai *trasportatori* di programmare gli appuntamenti per il carico (*committente*) e lo scarico (retailer) dei trasporti ed evitare inutili tempi di attesa per l'accesso allo yard. Nel portale, i *trasportatori* possono inoltre controllare lo stato dei propri programmi di ritiro e consegna.

Condizioni

(a) Il *trasportatore* deve essere registrato con Transporeon.

(b) Lo yard deve essere gestito da Transporeon.

(c) I trasporti devono essere contrassegnati da un numero d'ordine di trasporto o da un numero di riferimento dell'ordine di acquisto.

(d) Il personale di yard management deve avere assegnato uno slot temporale al *trasportatore*.

2.11. SMS Call-off

Descrizione

Onde semplificare la comunicazione per la chiamata del veicolo, è possibile inviare messaggi SMS direttamente da Time Slot Management all'autista. A tal fine, solitamente il numero di cellulare dell'autista è richiesto come voce obbligatoria durante la prenotazione effettuata dal *trasportatore*. I testi dei messaggi SMS possono essere immessi manualmente o, in alternativa, è possibile inviare un testo predefinito nella lingua dell'autista indicata durante la procedura di prenotazione.

Condizioni

(a) Un messaggio SMS fornisce informazioni supplementari per lo slot temporale prenotato ma non serve per la prenotazione, il rinvio o la rimozione di slot temporali. A questo proposito, sono determinanti soltanto i dati immessi tramite Time Slot Management.

(b) Il *fornitore del servizio* utilizza i servizi di *terzi* per l'invio di SMS. Il *fornitore del servizio* non può garantire una trasmissione rapida e corretta nei casi in cui essa sia al di fuori dell'influenza e della responsabilità del *fornitore del servizio*, compresa, ma non solo, la mancata ricezione dei telefoni cellulari o la mancata disponibilità dei fornitori di rete. Pertanto, il *fornitore del servizio* raccomanda che lo stato delle prenotazioni sia controllato regolarmente tramite *piattaforma* o per telefono.

2.12. Visibility

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente la tracciabilità dei trasporti al fine di garantire processi rapidi e che preferibilmente non richiedono l'uso della carta. Lo stato di tracciabilità può essere ottenuto automaticamente in tempo reale, sia attraverso la connessione dati GPS, se il *trasportatore* ha attivato la connessione GPS, o attraverso un'interfaccia *trasportatore* che è stata creata tra il *sistema in-house* del *trasportatore* e la *piattaforma*. In alternativa, l'autista può diventare una parte della procedura impostando messaggi di stato mediante *Transporeon Trucker* su un dispositivo mobile. Il *committente* può utilizzare queste informazioni per offrire un nuovo tipo di servizio cliente.

(b) Per il monitoraggio non in tempo reale, il *trasportatore* può inserire i messaggi di stato nell'interfaccia utente.

Condizioni

(a) I trasporti che il *committente* desidera tracciare attraverso Visibility devono essere contrassegnati dal *committente* come pertinenti per il monitoraggio. Al fine di far funzionare il *servizio cloud*, il *fornitore del servizio* necessita di ricevere almeno le seguenti informazioni corrette per trasporto dal *committente*:

- luogo di carico
- data di carico
- ora di carico
- luogo di scarico
- data di scarico
- ora di scarico
- numero d'ordine
- ID trasportatore

(b) Visibility richiede la fornitura di dati di monitoraggio da parte del *trasportatore*. A seconda del particolare centro di monitoraggio Visibility, il *fornitore del servizio* offre al *trasportatore* un'ampia gamma di possibilità tecniche per fornire dati di monitoraggio, compreso l'utilizzo di *Transporeon Trucker* e l'integrazione di varie API e del GPS.

(c) I seguenti fattori sono fondamentali per l'affidabilità delle informazioni in tempo reale e per ogni stato inserito attraverso *Transporeon Trucker*. L'*utente* di *Transporeon Trucker* deve assicurarsi che:

- sia disponibile un dispositivo mobile,
- *Transporeon Trucker* sia installata e attiva sul dispositivo,
- i servizi di localizzazione siano attivi,
- la rete del rispettivo fornitore del servizio di telefonia mobile sia disponibile e che
- siano emessi tutti i report necessari sugli stati.

(d) La completezza, correttezza e aggiornamento di un rapporto sullo stato sono di responsabilità della persona che fornisce tale rapporto sullo stato.

2.12.1. Event Management

Descrizione

(a) È possibile tenere traccia degli eventi che si verificano nell'ambito del trasporto in modo da mantenere la visibilità sull'esecuzione del trasporto anche dopo, ad es. il camion ha lasciato uno stabilimento del carico dirigendosi verso il destinatario. Solitamente gli eventi di stato sono inseriti dal *trasportatore* mediante interfaccia utente o un'interfaccia allestita tra il *sistema in-house* del *trasportatore* e la *piattaforma*. Esempi di comuni eventi di stato sono:

- Ingorgo stradale
- Arrivo presso cliente

(b) Il *committente* può definire gli eventi di stato a supporto del processo, che possono essere a livello di trasporto o di consegna. È inoltre possibile definire determinate dipendenze/determinati workflow tra alcuni messaggi di stato.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.12.2. Event Management for Retailers

Descrizione

(a) Se lo scarico di un trasporto avviene presso un retailer che utilizza la *piattaforma*, i dati dello slot temporale prenotato saranno automaticamente visualizzati come stato sulla *piattaforma*.

(b) Il retailer interessato definisce quali messaggi di stato e quali contenuti di prenotazione possono essere trasmessi.

(c) I seguenti messaggi di stato si basano sulla raccomandazione dell'applicazione «controllo dello slot temporale del GS1» e possono essere trasmessi:

- Slot temporale prenotato
- Arrivo
- Richiesta scarico
- Inizio scarico
- Fine scarico
- Partenza

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.12.3. Road Visibility

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* fornisce ai ***trasportatori***, a ulteriori proprietari di risorse (di seguito *fornitori di dati*) e ai ***committenti***, altri trasportatori, fornitori di servizi logistici, *fornitori*, destinatari delle merci e altre parti nella catena di trasporto (di seguito definiti collettivamente *iscritti ai dati*) trasparenza e monitoraggio in tempo reale di stato, luogo, orario di arrivo previsto (di seguito ***ETA***) e dati sulla temperatura dei trasporti. A questo proposito, il *trasportatore* fornisce al *fornitore del servizio* l'accesso alle fonti di dati (piattaforma telematica, mobile app, sistema TMS e/o qualunque altra soluzione per il trattamento delle posizioni, dello stato e delle informazioni sulla temperatura delle risorse, di seguito ***fonti di dati***), mentre il *fornitore del servizio* fornisce ai *trasportatori* e agli *iscritti ai dati* le informazioni di monitoraggio in tempo reale e l'accesso al *servizio cloud* e all'API del *fornitore del servizio*. A tale scopo, il *fornitore del servizio* collega le informazioni su posizione, stato o temperatura fornite dal *fornitore dei dati* alle informazioni riguardanti la spedizione fornite dall'*iscritto ai dati*. A seconda delle impostazioni e della frequenza implementate dal *trasportatore* nell'ambito delle *fonti di dati*, gli aggiornamenti sul monitoraggio in tempo reale possono variare, cosa che influisce anche sugli *iscritti ai dati* collegati al *fornitore del servizio* tramite API.

(b) *Trasportatore*, *iscritti ai dati* e *servizio cloud* possono allocare una *risorsa* a una spedizione. In automatico, qualunque *iscritto ai dati* e al *servizio cloud* ha l'autorizzazione ad allocare i veicoli del *trasportatore* alle proprie spedizioni, tuttavia il *servizio cloud* accetta esclusivamente le allocazioni che soddisfano i parametri di allocazione e tracciamento, ossia laddove sussista il consenso attivo di condivisione dei dati tra il *fornitore dei dati* e l'*iscritto ai dati*, e la risorsa sia disponibile tramite le *fonti di dati* integrate. Al momento dell'allocazione, lo stato delle informazioni relative al trasporto e l'*ETA* sono automaticamente visibili per *committente*, *trasportatore* e altri *iscritti ai dati* rilevanti durante qualsiasi trasporto eseguito dal *trasportatore*. La posizione approssimativa del veicolo allocato e il percorso ottimizzato dei veicoli allocati, compresa la posizione degli stati già inseriti, vengono calcolati e visualizzati su una mappa interattiva in Visibility (accessibile tramite altre applicazioni Transporeon associate, collegate al Visibility Data Hub) se approvati dal *fornitore dei dati*. Lo stesso avviene per i trasporti gestiti da altri *fornitori di dati* che hanno reso visibili al *trasportatore* (ad es., flotta "dedicata" o in "wet lease") le proprie *risorse* (ossia, camion e rimorchi, ma anche dispositivi come i cellulari).

(c) Nell'ambito della funzionalità "Autonomous Allocation", il *fornitore del servizio* può assegnare autonomamente un veicolo a un trasporto qualora rilevi una corrispondenza ad alta affidabilità tra il comportamento di una *risorsa* e il piano di trasporto. Ciò assicura che il *committente* e gli *iscritti ai dati* continuino a ricevere gli aggiornamenti di tracciamento ed *ETA* anche se non è stata effettuata un'allocazione manuale.

(d) All'interno della funzione "Vehicle Management", il *trasportatore* può scegliere di rendere visibile la posizione di tutti o di un unico sottoinsieme di *risorse* a qualunque *iscritto ai dati* all'interno di Road Visibility anche se non viene effettuata alcuna spedizione a quell'*iscritto ai dati*. Pertanto, il *trasportatore* mantiene il controllo e decide a quale *iscritto ai dati* intende fornire o revocare in qualunque momento tale visibilità generale.

(e) Il *trasportatore* e gli *iscritti ai dati* vengono informati sugli eventi di visibilità tramite l'applicazione UI. Qualora la *risorsa* allocata non riesca a rispettare l'orario previsto per un carico/scarico, le parti summenzionate saranno informate circa il ritardo atteso in base alle preferenze espresse, potendo quindi reagire in modo proattivo.

(f) Inoltre, il *fornitore del servizio* offre agli *iscritti ai dati* la capacità di abbinamento e la funzionalità di ricerca dei trasportatori procurando loro maggiori opportunità commerciali. Tuttavia, gli *iscritti ai dati* non visualizzano le singole posizioni dei veicoli attraverso questa funzionalità. Al contrario, caratteristiche quali la probabilità della capacità disponibile in una regione o la frequenza di servizio di una regione da parte di un *trasportatore* vengono fornite agli *iscritti ai dati* in forma aggregata. I *trasportatori* possono scegliere di partecipare o interrompere la partecipazione a questa condivisione delle informazioni relative alla capacità in qualunque momento.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* deve essere attivato per il *committente* per poter essere usato anche dal *trasportatore*.

(b) Il *servizio cloud* può essere utilizzato esclusivamente dal *committente* i cui *trasportatori* hanno stipulato il Contratto d'Uso della Piattaforma.

(c) Al fine di fornire la visibilità dello stato della spedizione agli *iscritti ai dati*, la relativa *risorsa* deve essere connessa a Road Visibility e allocata alla spedizione. Se l'allocazione viene eseguita in maniera errata, la posizione non viene inoltrata agli *iscritti ai dati*.

(d) Il materiale cartografico utilizzato per visualizzare le informazioni in tempo reale viene preso da un fornitore *terzo*. Il *committente* è autorizzato a utilizzare il materiale esclusivamente per la tracciatura del trasporto. Qualsiasi ulteriore utilizzo come la traduzione, il trattamento, la modifica o l'organizzazione dei dati, nonché l'utilizzo dei dati e dei risultati ricevuti dall'applicazione ai fini della creazione di un proprio prodotto, quale, ad esempio, mappe geografiche del *committente*, non è permesso. In caso di violazione dei diritti d'autore o in caso di estensione non autorizzata dell'uso consentito dal *fornitore del servizio*, il fornitore *terzo* e il *fornitore del servizio* hanno il diritto di rivendicare immediatamente il rispetto delle regole d'uso e delle disposizioni di salvaguardia. Qualsiasi fornitura di materiale cartografico è soggetta a modifiche che il *fornitore del servizio* non può sempre influenzare.

(e) Fornendo l'accesso alle *fonti di dati*, il *trasportatore* assicura e garantisce la conformità con tutte le precondizioni legali e l'idoneità legale del *trasportatore* alla fornitura al *fornitore del servizio* dei *dati di accesso* (ossia, credenziali quali, ad esempio, nome utente, indirizzo e-mail o password in relazione all'account utente e in relazione alle *fonti di dati*). Il *fornitore del servizio* può inoltrare i dati dei *trasportatori* agli account dei *trasportatori* su piattaforme di terzi. A tale scopo, è necessario che il *trasportatore* registri i *dati di accesso* per queste piattaforme di terzi sull'account Road Visibility.

(f) Il calcolo *ETA* è fornito dal *fornitore del servizio*. In alternativa, l'*ETA* può essere fornito dal *trasportatore* attraverso l'API del *fornitore del servizio*.

(g) È necessario condurre continue analisi dei dati raccolti, anche nei periodi di non assegnazione delle spedizioni a una *risorsa*, al fine di consentire al *fornitore del servizio* di calcolare l'*ETA* e in generale di fornire questi *servizi cloud* e di assicurare la qualità e la confidenzialità delle relative previsioni. Grazie ad analisi continue, sarà possibile migliorare il geofencing dei punti di carico e scarico e delle stazioni intermedie. L'aggregazione dei dati presenti in tutti i set di dati consente di migliorare continuamente i set di dati delle informazioni geografiche avanzate di Road Visibility e le mappe dei percorsi. Durante l'esecuzione delle analisi predittive il *fornitore del servizio* è responsabile della corretta logica di calcolo soggiacente e non già della correttezza dei dati ricevuti dalle *fonti di dati*.

2.12.4. Real-Time Workflow

Descrizione

(a) Oltre alle funzioni disponibili in Visibility, il *committente* ha la possibilità di definire singoli messaggi di stato e/o messaggi di stato supplementari contenenti ulteriori informazioni supplementari.

(b) Sono supportati i seguenti workflow:
- Documentazione del fissaggio del carico
- Consegna della merce
- Documentazione relativa a danni

(c) Su richiesta è possibile creare altri workflow.

(d) Sono supportate le seguenti funzioni:
- Foto
- Firma elettronica
- Campi a tendina
- Campi di testo

(e) Il *trasportatore* riferisce lo stato aggiuntivo definito dal *committente* in tempo reale mediante l'interfaccia Tracking & Visibility o tramite *Transporeon Trucker*.

(f) Sulla base delle informazioni ottenute è possibile creare automaticamente un PDF specifico per il *cliente* per ogni singola consegna o trasporto.

Condizioni

(a) Si applicano le condizioni descritte nella clausola **2.12.3 (Road Visibility)**.

(b) Alcuni stati di workflow e documenti specifici (es., foto da CMR o firma) possono essere forniti da *Transporeon Trucker* o dall'interfaccia Tracking & Visibility.

(c) Il flusso di lavoro specifico del *committente* deve essere allineato e definito con il *fornitore del servizio* prima del Go-Live.

2.12.5. Ocean Visibility

Descrizione

(a) I *servizi cloud* forniscono il monitoraggio in tempo reale predittivo per i trasporti di container sul mare, con qualunque *trasportatore* marittimo principale.

(b) I dati di Ocean Visibility vengono raccolti da tre fonti fondamentali:
- *trasportatori* marittimi e principali committenti
- monitoraggio del trasporto marittimo con i sistemi di identificazione automatica globali terrestre e satellitare
- operatori portuali e terminali d'alto mare

(c) In particolare, vengono resi disponibili i seguenti dati:
- eventi di arrivo/partenza, carico/scarico/ricarico nelle stazioni di carico, nei porti, durante i trasbordi, presso i siti dei clienti
- orari previsti, pianificati, stimati ed effettivi per tappe passate e future
- gestione delle eccezioni: ritardi, deviazioni sui trasporti pianificati, tappe previste ma non effettuate
- Ubicazioni aggiornate delle imbarcazioni: percorsi previsti passati e futuri
- Ritenzione e controstallia, reporting, Business Intelligence, multimodalità

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* deve essere attivato per il *committente* per poter essere usato anche dal *trasportatore*.

(b) I documenti di identificazione di base per il tracciamento marittimo sono:
- Polizza di carico principale
- ID prenotazione principale

- ID container
- ID trasportatore marittimo (SCAC)

Non sono necessari tutti gli ID. In genere, è sufficiente una combinazione di due ID.

2.12.6. Air Visibility

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* fornisce il monitoraggio delle tappe per i trasporti aerei, con qualunque *trasportatore* aereo principale.

(b) I dati di Air Visibility vengono raccolti dal *trasportatore* aereo.

(c) In particolare, vengono resi disponibili i seguenti dati:

- trasporti prenotati, ricevuti dal *committente*, partiti, arrivati, ricevuti dai voli, consegnati (negli aeroporti)
- orari pianificati, stimati ed effettivi per tappe passate e future
- gestione delle eccezioni: ritardi, deviazioni rispetto ai trasporti pianificati

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* deve essere attivato per il *committente* per poter essere usato anche dal *trasportatore*.

(b) L'identificatore di base necessario per il tracciamento aereo è la lettera di vettura aerea.

2.12.7. Mobile Order Management

Descrizione

(a) Durante qualsiasi trasporto eseguito da un *trasportatore*, la posizione approssimativa del veicolo assegnato nonché le informazioni sullo stato del trasporto e l'*ETA* sono resi visibili al *committente*, al *trasportatore* e anche al *fornitore* e al destinatario delle merci.

(b) Il *committente* e altre parti coinvolte nella supply chain possono visualizzare solo i dati di monitoraggio per i trasporti esplicitamente accettati dal *trasportatore* e a cui è stato assegnato un veicolo.

(c) È possibile definire flussi di lavoro specifici del *cliente* con stati che possono includere dati aggiuntivi come foto, firma o campi aggiuntivi. È inoltre possibile definire determinate dipendenze tra alcuni messaggi di stato.

(d) Inoltre, il percorso ottimizzato dei veicoli, compresa la posizione degli stati già inseriti, viene calcolato e visualizzato su una mappa interattiva sulla *piattaforma*.

Condizioni

(a) Il *servizio cloud* può essere utilizzato solamente dal *committente* che utilizza già Transport Execution sulla *piattaforma* e i cui *trasportatori* hanno stipulato il Contratto d'Uso della Piattaforma.

(b) Il materiale cartografico utilizzato per visualizzare le informazioni in tempo reale viene preso da un fornitore *terzo*. Il *committente* è autorizzato a utilizzare il materiale esclusivamente per la tracciatura del trasporto. Qualsiasi ulteriore utilizzo come la traduzione, il trattamento, la modifica o l'organizzazione dei dati, nonché l'utilizzo dei dati e dei risultati ricevuti dall'applicazione ai fini della creazione di un proprio prodotto, quale, ad esempio, mappe geografiche del *committente*, non è permesso. In caso di violazione dei diritti d'autore o in caso di estensione non autorizzata dell'uso consentito dal *fornitore del servizio*, il fornitore *terzo* e il *fornitore del servizio* hanno il diritto di rivendicare immediatamente il rispetto delle regole d'uso e delle disposizioni di salvaguardia. Qualsiasi fornitura di materiale cartografico è soggetta a modifiche che il *fornitore del servizio* non può sempre influenzare.

(c) Il flusso di lavoro specifico del *committente* deve essere allineato e definito con il *fornitore del servizio* prima del Go-Live.

2.12.7.1. Mobile Order Management "Real-Time Tracking"

Descrizione

(a) Il *servizi cloud* è il pacchetto base e quindi il requisito di base per l'utilizzo di Mobile Order Management.

(b) È possibile definire dei workflow con i messaggi di stato che non contengono ulteriori dati (come foto, firma e campi aggiuntivi).

(c) I *trasportatori* hanno l'opportunità di inoltrare ordini di trasporto ai propri autisti/veicoli. L'autista riferisce lo stato definito dal *committente* in tempo reale attraverso *Transporeon Trucker*. In alternativa, l'allocazione del veicolo e la fornitura dei messaggi di stato definiti possono essere effettuate dal *trasportatore* attraverso l'API del *fornitore del servizio*.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.12.7.2. Mobile Order Management "Real-Time Workflow"

Descrizione

(a) I workflow con messaggi di stato che contengono ulteriori dati per ordine di trasporto possono essere definiti attraverso Real-Time Workflow.

(b) Sono supportati i seguenti workflow:
- Documentazione del fissaggio del carico
- Consegna della merce
- Documentazione relativa a danni

(c) Su richiesta è possibile creare altri workflow.

(d) Sono supportate le seguenti funzioni:
- Foto
- Firma elettronica
- Campi a tendina
- Campi di testo

(e) Sulla base delle informazioni ottenute è possibile creare automaticamente un PDF specifico per il *cliente* per ogni singola consegna o trasporto.

Condizioni

Oltre alle condizioni descritte nella clausola **2.12.7 (Mobile Order Management)**, si applicano le seguenti condizioni:

(a) Ai fini dei procedimenti giuridici la firma digitale in Mobile Order Management non costituisce prova di:
- essere autentica;
- essere stata fornita in maniera autorizzata;
- provenire dall'emittente indicato;
- soddisfare tutti i requisiti di forma, in particolare la firma digitale non è una firma elettronica ai sensi dell'art. 126a del codice civile tedesco ("Bürgerliches Gesetzbuch", BGB).

(b) In caso di utilizzo della funzione foto di Mobile Order Management, il *fornitore del servizio* trasmetterà l'immagine alla *piattaforma*. Il *fornitore del servizio* è quindi solo trasmettitore di set di dati.

2.12.7.3. Mobile Order Management "Geofencing/ETA"

Descrizione

(a) Sono forniti i seguenti *servizi*:
- Calcolo di *ETA* in Time Slot Management per il punto di carico: La prenotazione dello slot temporale sarà corredata dall'orario di arrivo previsto. Sulla base di tale informazione, il *committente* è in grado di rilevare potenziali ritardi già mentre l'autista si sta recando presso il luogo di ritiro, potendo quindi reagire proattivamente e ad es. adattare il commissionamento.
- Calcolo di *ETA* per il punto di scarico in Transport Assignment: In questo caso l'orario di arrivo previsto è visualizzato in Transport Assignment. Qualora l'autista sia in ritardo rispetto all'orario previsto per uno scarico, il *committente* sarà automaticamente informato circa il ritardo atteso, potendo quindi reagire in modo proattivo e ad es. informare i clienti.

(b) Il geofencing può essere configurato in base allo stato del workflow del *committente* come promemoria all'autista o per inserire automaticamente lo stato attraversando il raggio definito da/verso un punto di carico o punto di scarico.

Condizioni

Oltre alle condizioni descritte nella clausola **2.12.7 (Mobile Order Management)**, si applicano le seguenti condizioni:

(a) Il calcolo *ETA* viene effettuato dal fornitore *terzo*. In alternativa, *ETA* può essere fornita dal *trasportatore* attraverso l' interfaccia Tracking & Visibility.

(b) La completezza, la correttezza e l'attualità di qualsiasi calcolo o stato *ETA* è responsabilità del fornitore *terzo* che fornisce tale calcolo o stato.

2.13. Control Tower

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* consente il tracciamento interattivo dei veicoli su una mappa basata sui dati in tempo reale forniti da *Transporeon Trucker*, tramite l'interfaccia del GPS del *trasportatore* o dal *trasportatore* tramite le API del *fornitore del servizio*.

(b) Attraverso funzioni di ricerca e filtraggio, gli *utenti* possono tracciare tutti o solo alcuni trasporti predefiniti. Cliccando su un trasporto, viene visualizzato il percorso ottimizzato, inclusi i dettagli del veicolo e del trasporto. La funzione di auto-zoom mostra sempre il miglior adattamento possibile della mappa, a seconda della posizione corrente dei trasporti.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.14. Rate Management

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* determina il *trasportatore* più adatto secondo criteri definiti (allocazione automatica trasportatore) e/o calcola il prezzo del trasporto secondo i criteri definiti per un trasporto (tariffazione automatica).

(b) Criteri comuni sono:

- Veicolo
- Relazione (origine e destinazione)
- Codice postale del punto di scarico
- Supplementi (ad es. per ritiri o scarichi supplementari, applicabile esclusivamente per tariffazione automatica)

(c) È inoltre possibile definire più di un *trasportatore* per una singola relazione specifica. In tal caso, il trasporto può essere automaticamente inviato al secondo *trasportatore*, poi al terzo e così via, per un'efficiente procedura di conferma. Al fine di definire le priorità tra i *trasportatori* per quanto attiene a una relazione, è prevista la definizione di una classifica o di una percentuale per *trasportatore* ("quota di mercato", ad es. 60% *trasportatore* A, 40% *trasportatore* B).

(d) I prezzi calcolati sono visualizzabili in Transport Assignment.

(e) Questi dati sono memorizzati in forma di tabelle e possono essere modificate direttamente nell'applicazione oppure, in alternativa, le tabelle possono essere esportate e importate nuovamente nell'applicazione dopo averle modificate offline.

Condizioni

(a) Il *fornitore del servizio* non può influire sui dati disponibili, poiché questi dipendono dai corrispondenti dati immessi dal *committente* e/o dal *trasportatore* sulla *piattaforma*, dal numero di *trasportatori* e dal tipo di dati.

(b) L'assegnazione automatica dei *trasportatori* e/o la definizione automatica del prezzo è un calcolo matematico (di seguito ***risultato***) basato sui set di dati immessi ed esistenti di *terzi*.

(c) I *risultati* non sempre indicano i *trasportatori* migliori o più comuni sul mercato, poiché la correttezza e l'attualità dei set di dati dipendono da quali dati sono stati aggiornati dagli *utenti*. Questi dati sono di responsabilità della parte che li ha prodotti e immessi nel sistema.

(d) Il *fornitore del servizio* è responsabile per la correttezza matematica dei *risultati* basati sui criteri forniti e sui set di dati immessi.

2.15. Rate Acceptance

Descrizione

(a) Se un *committente* utilizza questa funzionalità, il *trasportatore* visualizza le sue tariffe memorizzate dal *committente* in Rate Management. In caso di tariffe nuove o modificate, il *committente* ha la possibilità di controllare le proprie tariffe con il *trasportatore* e di confermare e/o rifiutare le tariffe. A questo scopo, il *committente* avvia la procedura di approvazione e il *trasportatore* può controllare la richiesta del *committente* effettuando l'accesso alla *piattaforma*. Il *committente* può decidere quali azioni concedere al *trasportatore* e quante informazioni su una tariffa mostrare al *trasportatore*.

(b) Una possibile configurazione per i *clienti* su Freight Procurement fornisce l'accesso alle informazioni sulle tariffe centrali in tutto il mondo, in diversi siti e dipartimenti a utenti di *committenti* verificati. I dati delle tariffe sono memorizzati in forma di tabelle e possono essere mantenuti direttamente nell'applicazione oppure, in alternativa, le tabelle possono essere esportate e importate nuovamente nell'applicazione dopo essere state modificate offline. Gli *utenti* possono interrogare gli itinerari disponibili che comprendono il calcolo del prezzo di trasporto totale (supplementi inclusi) per *trasportatore* sulle rotte disponibili. È possibile trasferire tramite interfaccia le informazioni sull'itinerario o i prezzi calcolati a Transporeon o ad altri sistemi terzi.

Condizioni

(a) Il *committente* deve utilizzare Rate Management.

(b) Soltanto il *committente* può avviare questa funzionalità. La funzionalità deve essere attivata per il *committente*.

(c) Il *trasportatore* deve essere attivo sulla *piattaforma* come *trasportatore* per questo *committente*.

2.16. Container Booking

Descrizione

(a) L'interfaccia tra Transporeon e una piattaforma per il trasporto marittimo consente al *committente* di assegnare ordini di nolo marittimo (container) ai *trasportatori* mediante la *piattaforma*.

(b) Il *committente* spedisce i container a un *trasportatore* marittimo mediante Transport Assignment "No-Touch Order" per la conferma. Il *trasportatore* marittimo accetta l'ordine di trasporto attraverso la piattaforma per il trasporto marittimo e il *committente* riceve la conferma mediante la *piattaforma*.

Condizioni

(a) Il *committente* sceglie di lavorare con un determinato provider della piattaforma per il trasporto marittimo. A questo riguardo, sia il *committente* che il *trasportatore* hanno un rapporto contrattuale con il provider della piattaforma per il trasporto marittimo.

(b) Il *fornitore del servizio* necessita dei dati inseriti dal *committente* o dal *trasportatore* che vengono inoltrati tramite la piattaforma di trasporto merci via mare alla *piattaforma*. Il *fornitore del servizio* garantisce il corretto recupero dei set di dati e consente il Transport Assignment "No-Touch Order".

(c) Un'eventuale mancata disponibilità della piattaforma per il trasporto marittimo influisce direttamente sulla mancata disponibilità del *servizio cloud*. In tali casi, il *fornitore del servizio* è esonerato dall'obbligo di prestazione. Eventuali reclami derivanti dalla mancata disponibilità della piattaforma per il trasporto marittimo devono essere risolti direttamente con il fornitore della piattaforma per il trasporto marittimo.

(d) Inoltre, si applicano le condizioni descritte nella clausola **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

2.17. Attachment Services

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente lo scambio elettronico di file relativi al trasporto e alla prenotazione per un'ottimizzazione della comunicazione. I file possono essere allegati dal *committente* e/o dal *trasportatore* a livello di trasporto o di consegna e per aziende di rivendita e/o dai *trasportatori* a livello di prenotazione.

(b) Esempi di comuni allegati file sono:

- CMR
- Immagini
- Certificati
- Documenti doganali

(c) Gli allegati saranno archiviati per 10 anni.

(d) La dimensione massima di un allegato è 10 megabyte.

Condizioni

(a) Il *fornitore del servizio* informa espressamente che il *cliente* sarà l'unico a determinare quali dati devono essere caricati. A tale riguardo, la data di caricamento può essere diversa dalla data di esposizione, può presentare diverse circostanze di fatto e quindi non può essere utilizzata come prova giuridica vincolante (obbligatoria) relativa ad una situazione di fatto relativa al trasporto.

(b) Il *cliente* si impegna a non utilizzare dati personali.

2.18. Transport Planner

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* consolida automaticamente più consegne in trasporti in base agli obiettivi e alle impostazioni dei vincoli definite dal *committente*.

(b) Sono vincoli comuni ad esempio la vicinanza dei luoghi di carico e scarico, le finestre temporali, la capacità e la durata dell'attività.

(c) Questo *servizio cloud* può essere utilizzato attraverso l'integrazione del sistema del *committente* oppure nell'interfaccia utente Transport Assignment. I trasporti pianificati sono visualizzabili in Transport Assignment.

(d) Questo *servizio cloud* offre indicatori chiave di prestazione per valutare la qualità del risultato della pianificazione.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* si avvale di algoritmi di ottimizzazione per calcolare il risultato. La qualità si basa sulle impostazioni del *committente* nel presente *servizio cloud* e sulla qualità dei dati delle consegne alla fonte, che sono di responsabilità della parte che li ha prodotti e immessi nel sistema.

(b) Il *fornitore del servizio* è responsabile per la correttezza matematica dei risultati dei criteri forniti in base ai set di dati immessi.

(c) Il *committente* ha la possibilità di scartare i risultati di questo *servizio cloud* e di riavviare il processo di consolidamento.

(d) Un contratto per una transazione risulta stipulato con l'assegnazione a un *trasportatore*.

2.19. Freight Settlement

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* ottimizza la liquidazione dei trasporti e funge da piattaforma centrale di comunicazione tra il *committente* e il *trasportatore*.

(b) Dopo l'assegnazione di un trasporto tramite l'opzione *piattaforma*, il *committente* ha la possibilità di richiedere al *trasportatore* i dati di liquidazione delle merci per il rispettivo trasporto al fine di verificare la fattura. Il *trasportatore* può accettare o rifiutare il prezzo di liquidazione richiesto. Successivamente il *committente* riceve un messaggio che indica se la sua tariffa di liquidazione merci è stato accettata o rifiutata.

Condizioni

Il *fornitore del servizio* non è responsabile per l'accuratezza e la correttezza delle informazioni sulla fatturazione noli che il *cliente* immette e/o fornisce durante l'uso della *piattaforma*.

2.20. Network Insights

Descrizione

Questo *servizio cloud* offre dashboard standardizzate e la possibilità di scaricare dati dalla *piattaforma*. Gli *utenti* possono configurare ed esplorare facilmente i dati di trasporto da diverse prospettive e acquisire informazioni sulle tendenze e anomalie presenti nella propria rete logistica.

Condizioni

I contenuti dei servizi non hanno la pretesa di essere completi, rappresentativi o accurati in termini di principi statistici/scientifici.

2.21. Analytics

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente ai *committenti* di estrarre e analizzare i dati compilati nella *piattaforma*. I report possono essere creati a livello di *trasportatore* o a livello di trasporto come principio di base. Visto l'ampio numero di campi possibili, vi sono moltissime combinazioni da analizzare. Semplici report possono essere:

- Peso trasportato per *trasportatore* e per punto di scarico in un determinato lasso di tempo
- Tutti i trasporti conclusi incluse tutte le offerte in un determinato periodo, con visualizzazione dell'offerta più elevata, quella più ridotta e le offerte scelte

(b) Le interrogazioni ricorrenti possono essere salvate e contrassegnate per una creazione di inoltro ciclica (ad es., mensile).

(c) L'emissione dei dati avviene in forma tabellare e consente l'esportazione in Excel.

Condizioni

(a) Il *fornitore del servizio* non può influire sui dati messi a disposizione, poiché questi dipendono dalle immissioni di dati corrispondenti sulla *piattaforma*, dal numero di *trasportatori* e dalla natura dei dati.

(b) La completezza, correttezza e aggiornamento dei rispettivi dati sono di responsabilità della parte che ha immesso tali dati nel sistema.

2.22. Surcharge Management

Descrizione

(a) Dopo l'assegnazione di un trasporto tramite la *piattaforma*, il *trasportatore* ha l'opportunità di richiedere supplementi per il trasporto dal *committente*.

(b) I supplementi sono costi che non possono essere considerati preventivamente dal *committente* e dal *trasportatore*, ma che influiscono direttamente sulla determinazione della tariffa di un trasporto. Esempi tipici possono essere i supplementi previsti per i tempi di attesa durante l'esecuzione del trasporto.

(c) Il *committente* può accettare o rifiutare i supplementi richiesti. Successivamente, il *trasportatore* riceve un messaggio indicante l'accettazione o il rifiuto dei supplementi.

(d) L'insieme delle possibili richieste di supplemento (tipo, entità e periodo) è definito dal *committente*.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.23. Avviso rimorchio

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente al *committente* di gestire i rimorchi per il pre-carico oltre ai camion nell'applicazione Time Slot Management. In tal modo il *committente* ha una panoramica di tutti i rimorchi in loco e del relativo stato di carico (vuoti o pieni). Anche il *trasportatore* può avere una panoramica dei propri rimorchi.

(b) Il *servizio cloud* può anche essere adattato ai container.

Condizioni

Questo *servizio cloud* richiede Time Slot Management.

2.24. Portale del destinatario

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* offre al destinatario delle merci la possibilità di visualizzare gli ordini di trasporto selezionati e i relativi stati sulla *piattaforma*.

(b) Il *committente* può conferire al destinatario delle merci il diritto di visualizzare le consegne che sono state assegnate al *trasportatore* tramite la *piattaforma*. L'associazione delle consegne al destinatario delle merci viene effettuata dal *committente*. La natura e l'entità delle informazioni di consegna che possono essere visualizzate dal destinatario delle merci sono determinate dal *committente*.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.25. Portale del fornitore

Descrizione

(a) Quando crea la consegna, il *committente* può specificare un *fornitore*. Con questo *servizio cloud*, il *fornitore* può creare e visualizzare le consegne per le quali è stato autorizzato su Transporeon.

(b) A tale scopo, il *fornitore* ha accesso alla propria vista contenente le consegne rilevanti. Nell'ambito di Event Management, il *fornitore* può inoltre monitorare gli stati e impostarli in base all'autorizzazione.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.26. Exchange Platform

Descrizione

(a) Exchange Platform serve da convertitore di dati tra il *sistema in-house* del *cliente* e la *piattaforma*. Viene fornita come parte dei *servizi cloud* e consente la comunicazione diretta tra la *piattaforma* e il *sistema in-house* del *cliente*. Permette al *cliente* e al *fornitore del servizio* di scambiare i dati relativi al trasporto includendo l'utilizzo dell' API standard Transporeon, ma non limitandolo ad esso.

(b) Il *cliente* e il *fornitore del servizio* definiranno congiuntamente il formato dei dati e il protocollo di comunicazione, selezionandoli da un pool di formati dati e protocolli di comunicazione possibili.

(c) Il *fornitore del servizio* non è responsabile dell'accuratezza e della correttezza delle informazioni che vengono trasferite dal *sistema in-house* del *cliente* a Exchange Platform. Il *cliente* è l'unico responsabile della corretta trasmissione dei dati.

Condizioni

Il *sistema in-house* del *cliente* è un sistema informatico che ha connessione diretta con Exchange Platform. Inoltre, è possibile connettere più di 1 *sistema in-house* del *cliente* (es. *sistema in-house* usato per Transport Assignment e un *sistema in-house* usato per Yard Management, entrambi connessi a Exchange Platform).

2.27. CMR Sign-on-Glass

Descrizione

(a) Questo *Servizio Cloud* costituisce una soluzione che permette l'utilizzo della ricevuta di consegna digitale quando si collabora con altre parti sulla *piattaforma*.

(b) Quando un *trasportatore* alloca un veicolo a un trasporto assegnato; la ricevuta di consegna digitale viene generata dalla *piattaforma* e resa disponibile su *Transporeon Trucker*. L'autista può raccogliere le firme su vetro proprie e del mittente su un dispositivo mobile. Assieme ai dati di trasporto e consegna, queste firme saranno inserite su una ricevuta di consegna digitale (documento PDF) creata automaticamente, che verrà salvata come allegato disponibile su Attachment Services sia per il *committente* sia per il *trasportatore*. Durante il trasporto, la ricevuta di consegna digitale sarà accessibile in *Transporeon Trucker* (firme e commenti).

(c) La ricevuta di consegna digitale verrà creata dal *fornitore del servizio* e allegata alla rispettiva fornitura attraverso Attachment Services. Viene salvata come allegato sulla *piattaforma*. Tutte le parti coinvolte (*committente*, *trasportatore* ed eventuale destinatario delle merci tramite il portale del destinatario) possono accedere alla ricevuta di consegna digitale sulla *piattaforma*. La ricevuta di consegna digitale è inoltre disponibile per l'autista all'interno di *Transporeon Trucker*.

Condizioni

(a) Il *committente* deve indicare ogni trasporto rilevante per la ricevuta di consegna digitale. Il *committente* deve indicare quando le informazioni sul trasporto sono definitive, per poter emettere la ricevuta di consegna digitale.

(b) Il *trasportatore* deve allocare un veicolo a un trasporto assegnato.

(c) L'autista del *trasportatore* deve utilizzare *Transporeon Trucker*.

(d) Questa soluzione non fornisce l'autenticazione tecnica della ricevuta di consegna elettronica per mezzo di una firma tramite "sign-on-glass".

(e) I dati caricati possono variare dalla data di esposizione effettiva e possono mostrare circostanze di fatto differenti. Il documento viene emesso dal *fornitore del servizio* sulla base dell'informazione inserita o caricata dall'utente. Ogni parte che inserisce informazioni o carica un contenuto, tra cui allegati, immagini o loghi, è interamente responsabile per contenuto, completezza, accuratezza e aggiornamento di tale informazioni.

(f) Il *fornitore del servizio* non garantisce che i documenti/la procedura costituiscano una prova ai fini della legge vigente o dei procedimenti giudiziari.

2.28. Digital Transport Documents

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* permette l'utilizzo di documenti di trasporto digitali quando si collabora con altre parti sulla *piattaforma*. In base al percorso di trasporto e ai requisiti normativi applicabili, il sistema genera automaticamente la tipologia di documento appropriata:

- eCMR: generato per trasporti internazionali (qualsiasi tratta al di fuori della Spagna e all'interno dell'UE)
- Carta de Porte / Documento de Control Administrativo (DCA): generati per trasporti nazionali spagnoli (origine e destinazione in Spagna) per garantire la conformità ai requisiti normativi nazionali, inclusa la Legge sulla mobilità sostenibile spagnola
- eDelivery Note: ricevuta di consegna digitale che accompagna un trasporto di merci e riporta le descrizioni dei prodotti, le quantità e i codici articolo specifici, consentendo al destinatario di verificare la corrispondenza tra consegna fisica e ordine di trasporto

(b) Il documento digitale viene emesso dal *committente* o dal *trasportatore*.

(c) In fase di carico, il *committente* verifica e, se necessario, corregge le informazioni di trasporto e avvia il processo di consegna. Per l'eCMR è richiesta una firma digitale. Per DCA e eDelivery Note, il *committente* firma il documento dove richiesto dal processo aziendale o dai requisiti normativi applicabili.

(d) L'autista del *trasportatore* ispeziona le merci, fornisce eventuali osservazioni pertinenti e accetta la consegna su un dispositivo mobile. Per l'eCMR è richiesta una firma digitale. Per DCA e eDelivery Note, l'autista firma il documento dove richiesto dal processo aziendale o dai requisiti normativi applicabili. Per i trasporti nazionali spagnoli, il documento viene generato in spagnolo ed è valido per i controlli amministrativi stradali.

(e) Dove è richiesto un flusso di lavoro del destinatario, in fase di scarico il destinatario ispeziona le merci e conferma il ricevimento. Per l'eCMR è richiesta una firma digitale. Per DCA e eDelivery Note, il destinatario firma il documento dove richiesto dal processo aziendale o dai requisiti normativi applicabili.

(f) Dalle informazioni si possono generare ricevute di consegna (CMR), Carta de Porte / DCA, o eDelivery Note in formato PDF da condividere con *terzi*.

(g) Tutte le parti coinvolte (*committente*, *trasportatore* ed eventuale destinatario delle merci tramite Portale del destinatario) possono accedere ai documenti di consegna digitali sulla *piattaforma*.

Condizioni

(a) Il *committente* deve indicare ogni trasporto rilevante per i documenti di consegna digitali. Il *committente* deve inoltre indicare quando le informazioni sul trasporto sono definitive per consentire l'emissione del documento.

(b) L'autista del *trasportatore* deve utilizzare un dispositivo mobile.

(c) Questa soluzione è conforme alla firma elettronica "avanzata" secondo il regolamento eIDAS, che consente l'identificazione del firmatario.

(d) I dati caricati possono variare dalla data di esposizione effettiva e possono mostrare circostanze di fatto differenti. Il documento viene emesso dal *fornitore del servizio* sulla base dell'informazione inserita o caricata dall'*utente*. Ogni *parte* che inserisce informazioni o carica contenuti, tra cui allegati, immagini o loghi, è interamente responsabile del contenuto, della completezza e accuratezza, nonché dell'aggiornamento di tali informazioni.

(e) Il *fornitore del servizio* non garantisce che i documenti/la procedura costituiscano una prova ai fini della legge vigente o dei procedimenti giudiziari.

2.29. Partner Performance Score

Descrizione

Questo *servizio cloud* costituisce un vantaggio competitivo per i *trasportatori* e permette loro di trovare nuove opportunità di lavoro con i *committenti* sulla *piattaforma*. Sulla base delle informazioni relative alle prestazioni e all'attività di *trasportatori* sulla *piattaforma* e utilizzando determinati criteri e determinati algoritmi, verrà generato un punteggio per ogni *trasportatore*. Il punteggio è numerico da 0 a 100 e si aggiorna in tempo reale. L'algoritmo sviluppato dal *fornitore del servizio* si basa esclusivamente su criteri oggettivi, tra cui anche l'accettazione dell'ultima versione del Contratto d'Uso della Piattaforma e l'utilizzo di *Visibility Services*. Il punteggio può rappresentare un fattore decisivo per l'idoneità del *trasportatore* e la futura collaborazione con il *committente* sulla *piattaforma*. Il *fornitore del servizio*

offrirà una guida su come il *trasportatore* può migliorare il proprio punteggio e metterà a disposizione gli strumenti necessari per mantenere questo punteggio a un livello elevato.

Condizioni

(a) L'algoritmo utilizzato dal *fornitore del servizio* per la generazione del punteggio è di proprietà esclusiva del *fornitore del servizio* e non sarà comunicato ai *trasportatori*.

(b) Il *fornitore del servizio* utilizzerà esclusivamente criteri oggettivi per la valutazione.

(c) Il punteggio sarà visibile a tutti i *committenti* sulla *piattaforma* ma non ad altri *trasportatori*.

(d) Ogni ID cliente avrà il proprio punteggio. *Utenti* con lo stesso ID avranno un solo singolo punteggio. Se il *trasportatore* ha più affiliati, ognuno con un ID diverso, allora ogni affiliato avrà il proprio punteggio.

(e) Il *fornitore del servizio* non sarà responsabile per eventuali danni causati dall'utilizzo di Partner Performance Score, in particolare per danni dovuti alla perdita di opportunità di lavoro. Il *fornitore del servizio* è responsabile solamente della generazione dei risultati dell'algoritmo (aggregazione delle informazioni).

2.30. Freight Marketplace

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* offre a *committenti* e *trasportatori* un gateway attivo e neutro per individuare il giusto prezzo e la controparte ideale per i servizi di trasporto.

(b) I *committenti* utilizzano questo *servizio cloud* per creare e gestire le richieste di trasporto. I *committenti* possono ricercare i *trasportatori* nel nostro catalogo dei *trasportatori* e definire quali *trasportatori* devono avere pieno accesso alle richieste di trasporto. I *trasportatori*, a loro volta, possono presentare offerte e accettare controfferte dai *committenti*. I *committenti* possono assegnare le offerte che ricevono dai *trasportatori* e creare le proprie controfferte per i *trasportatori*. Una richiesta di trasporto si conclude una volta che le offerte sono state assegnate dal *committente* o all'accettazione di controfferte da parte dei *trasportatori*.

(c) I *trasportatori* possono utilizzare questo *servizio cloud* per pubblicare richieste di trasporto per altri *trasportatori*. In questo contesto, il *trasportatore* che agisce in veste di committente, può ricercare e invitare altri *trasportatori* a presentare offerte per un trasporto specifico. I *trasportatori* invitati possono presentare offerte che il *trasportatore* committente può accettare o rilanciare con una controfferta. Una richiesta di trasporto si conclude una volta che le offerte sono state assegnate dal *trasportatore* che agisce in veste di committente o all'accettazione di una controfferta da parte del *trasportatore* subappaltato.

(d) *Trasportatori* e *committenti* possono creare profili per presentarsi alla controparte. In questo modo ogni soggetto può acquisire informazioni sulla controparte con l'obiettivo di promuovere la fiducia tra le parti.

(e) Nel creare il profilo, il *trasportatore* deve presentare i documenti aziendali ai fini della registrazione. Il *fornitore del servizio* effettua una verifica della plausibilità basata sulla registrazione, confrontando le informazioni presentate con i dati di dominio pubblico. Tale processo non offre alcuna garanzia, manleva o verifica continuativa dell'identità, della legittimità, dello stato giuridico o della solvibilità di qualunque *trasportatore* registrato sulla *piattaforma*.

Condizioni

(a) Per l'uso del *servizio cloud* è richiesta la creazione di account aziendali e account utente sia per i *committenti* che per i *trasportatori*.

(b) I *committenti*, e ove applicabile i *trasportatori*, definiscono il contenuto delle richieste di trasporto e i relativi requisiti.

(c) *Trasportatori* e *committenti* sono responsabili della correttezza dei risultati basati sui criteri forniti e sui dati immessi.

(d) Il *fornitore del servizio* si riserva il diritto di rendere disponibili le funzionalità offerte dai *partner esterni* su questo *servizio cloud* e di contrassegnarle di conseguenza. L'*utente* può decidere di utilizzare tali funzionalità a propria discrezione. Di conseguenza, alcuni dati dell'*utente*, quali nome *utente*, recapiti aziendali dell'*utente*, prezzo di carico e altri dati relativi al trasporto, potrebbero essere trasmessi dal *fornitore del servizio* al rispettivo *partner esterno* e ulteriormente gestiti da tale *partner esterno* in conformità con i termini di terzi applicabili. L'*utente* riconosce e accetta che il *fornitore del servizio* non può essere ritenuto responsabile per l'uso e il trattamento dei dati dell'*utente* una volta che questi non si trovano più nel presente *servizio cloud*.

(e) La responsabilità per la verifica indipendente dell'identità e delle credenziali di qualunque *trasportatore* prima dell'assegnazione di un trasporto è attribuita esclusivamente al *committente* o al *trasportatore* che assegna il trasporto. Ciò include, fra l'altro: la verifica fisica del documento d'identità dell'autista e della targa al punto di carico; la conferma che il veicolo e l'autista corrispondono ai dettagli forniti nell'ordine di trasporto; e l'esecuzione di ogni ulteriore verifica dell'identità o delle credenziali che il *committente* o il *trasportatore* che assegna il trasporto ritenga opportuna in base alla natura e al valore delle merci da trasportare.

(f) Il *fornitore del servizio* non sarà responsabile per eventuali perdite, danni o reclami derivanti dall'uso fraudolento, erroneo o non autorizzato dell'identità, dei dati di registrazione o delle credenziali di un *trasportatore*, salvo i casi di dolo o colpa grave del *fornitore del servizio*.

2.31. Time Slot Management for Retailers

Descrizione

(a) Il *committente* determina su Time Slot Management for Retailers le proprie capacità di carico e scarico per le proprie ubicazioni. Solo i *trasportatori* del gruppo di *trasportatori* del rispettivo *committente* possono avere accesso a dette capacità di scarico. I criteri in base ai quali il *fornitore del servizio* ha il diritto di attivare i *trasportatori* per un *committente* sono determinati dal rispettivo *committente*. Solo i *trasportatori* che hanno ricevuto il numero dell'ordine di acquisto corrispondente dal rispettivo *committente* possono avere accesso a dette capacità di scarico (di seguito *trasportatori autorizzati*).

(b) Le ragioni sociali e le sedi dei *committenti* registrati su Time Slot Management for Retailers sono visibili per i *trasportatori*, salvo diversamente concordato. I *committenti* possono visualizzare le ragioni sociali dei *trasportatori* registrati.

(c) La messa a disposizione delle capacità di carico e scarico da parte del *committente* al *trasportatore* rappresenta una richiesta di prenotazione di uno slot temporale nella misura in cui il *trasportatore* abbia ricevuto un ordine di trasporto verso o dalla rispettiva ubicazione del *committente*.

(d) Il *trasportatore autorizzato* prenota uno slot temporale per il carico o lo scarico attraverso Time Slot Management for Retailers. A tal riguardo, il *trasportatore autorizzato* è tenuto a osservare sempre le istruzioni del rispettivo *committente*. A seconda che si debba effettuare un carico o uno scarico può essere necessario prenotare 1 slot temporale per tale carico/scarico, ad es. se sono previsti più punti di scarico a destinazione.

(e) Il *committente* ha diritto di prenotare uno slot temporale per un *trasportatore autorizzato*. Tali prenotazioni saranno addebitate al rispettivo *trasportatore*.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.32. Time Slot Management for Retailers Reporting

Descrizione

(a) Su richiesta del *fornitore*, il *committente* può conferire al *fornitore* il diritto di visualizzare le prenotazioni degli slot temporali che i *trasportatori* effettuano o hanno effettuato per i trasporti del *fornitore*. Questo diritto si riferisce a slot temporali che il *trasportatore*, il *fornitore* o il *committente* prenota presso un'ubicazione del *committente* durante l'esecuzione di un ordine di trasporto del *committente*. Il *committente* determina la natura e l'entità delle informazioni contenute nelle prenotazioni degli slot temporali che il *fornitore* può visualizzare.

(b) Al *fornitore* può essere concesso solo il diritto di accedere alle prenotazioni di slot temporali effettuate per ordini che lo riguardano.

(c) Il *committente* può revocare il diritto del *fornitore* di visualizzare le prenotazioni degli slot temporali in qualunque momento. In tal caso, il *fornitore del servizio* informerà il *fornitore*. Su richiesta, il *fornitore del servizio* può concedere al *fornitore* per successivi 6 mesi l'accesso alle prenotazioni degli slot temporali effettuate nel periodo attivato dal *committente*.

(d) Il *trasportatore* ha il diritto di visualizzare solo le proprie prenotazioni delle finestre di tempo che questo *trasportatore* effettua o ha effettuato in passato.

(e) Il numero di slot temporali può divergere dal numero di consegne ordinate ed è determinato dalle esigenze del *committente*.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.33. Time Slot Management for Retailers SMS

Descrizione

Time Slot Management for Retailers SMS fornisce messaggi ai *trasportatori* relativi alle procedure che si svolgono tramite Time Slot Management for Retailers.

Condizioni

(a) Time Slot Management for Retailers SMS funge esclusivamente da sistema di notifica per modifiche, nuove prenotazioni o cancellazioni di slot temporali avvenute su Time Slot Management for Retailers. A questo proposito, sono determinanti esclusivamente i dati immessi tramite Time Slot Management for Retailers.

(b) Il *fornitore del servizio* utilizza i servizi di *terzi* per l'invio di SMS. Il *fornitore del servizio* non può garantire una trasmissione rapida e corretta nei casi in cui essa sia al di fuori dell'influenza e della responsabilità del *fornitore del servizio*, compresa, ma non solo, la mancata ricezione dei telefoni cellulari o la mancata disponibilità dei fornitori di rete. Pertanto, il *fornitore del servizio* raccomanda che lo stato delle prenotazioni sia controllato regolarmente tramite Time Slot Management for Retailers o per telefono.

2.34. Mobile Yardbook Registration

Descrizione

(a) Mobile Yardbook Registration assiste l'azienda di rivendita nel ridurre al minimo il carico di lavoro e il dispendio interno correlato allo yard management, esternalizzandolo al *trasportatore*. Ciò consente all'autista di creare autonomamente registrazioni di yard

management al momento dell'arrivo. Questa funzionalità facilita il processo di integrazione per l'azienda e permette il recupero dei dati essenziali delle consegne, semplificando le valutazioni future.

(b) L'applicazione Time Slot Management comprende una funzione denominata "Yardbook" che consente agli utenti retail di condividere facilmente con gli autisti un codice QR o un link che apre la funzionalità Mobile Yardbook Registration come applicazione stand-alone sul rispettivo dispositivo mobile. Accedendo a questa funzionalità, l'autista può comodamente inserire tutti i dati sul *trasportatore* e sulla consegna necessari per le proprie attività.

Condizioni

(a) Per l'utilizzo di questa funzionalità, le aziende di rivendita devono avere Time Slot Management for Retailers come prerequisito.

(b) Per consentire l'uso di Time Slot Management for Retailers, la funzione Yardbook deve essere correttamente configurata. Agli utenti retail è offerta anche la flessibilità di poter creare registrazioni di yard management a cui non è assegnato uno specifico slot temporale.

2.35. Freight Procurement

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* supporta la gestione delle gare d'appalto e il processo decisionale strategico in tutte le modalità di trasporto. I *committenti* utilizzano questi *servizi cloud* sulla *piattaforma* per creare e usare RdO e/o RdI coprendo l'intero processo, dalla comunicazione con i *trasportatori* all'analisi dell'offerta/della tariffa. I *committenti* che assegnano i *trasportatori* possono invitare qualunque *trasportatore* a Freight Procurement e/o espandere la propria rete di fornitori selezionando i *trasportatori* disponibili in una banca dati globale di trasportatori (soltanto se attivati). I *trasportatori* hanno accesso soltanto a RdI o RdO del *committente* se il *committente* li ha invitati o ha accettato le applicazioni del *trasportatore*. Tale invito o l' accettazione di un'applicazione costituiscono un prerequisito per la partecipazione autorizzata in una RdO o RdI.

(b) Se i *trasportatori* desiderano dichiarare i propri preventivi di trasporto in una RdO o rispondere alle domande in una RdI, devono accedere a Freight Procurement con propri nome *utente* e password. Tuttavia, non potranno visualizzare i dati di altri *trasportatori*, salvo nel caso in cui il *committente* non abbia autorizzato la visualizzazione del miglior prezzo o della migliore classifica. In tal caso, i *trasportatori* possono visualizzare la posizione in classifica e/o i prezzi migliori (senza indicare i *trasportatori*).

Condizioni

(a) Il *fornitore del servizio* non può influire sui dati disponibili, poiché questi dipendono dai corrispondenti dati immessi dal *committente* e/o dal *trasportatore* sulla *piattaforma*, dal numero di *trasportatori* e dal tipo di dati.

(b) Il *fornitore del servizio* è responsabile per la correttezza matematica dei *risultati* basati sui criteri forniti e sui set di dati immessi.

2.36. Instant Pay

Descrizione

(a) Instant Pay è un servizio finanziario in cui il *trasportatore* vende i propri crediti (ordini di trasporto ricevuti ed eseguiti per i *committenti* attraverso la *piattaforma* e per cui è idoneo a ricevere una remunerazione dal *committente*) a un factoring partner, ad esempio per coprire il fabbisogno di liquidità a breve termine del *trasportatore*.

(b) Cliccando il pulsante di registrazione per la prima volta, il *trasportatore* verrà reindirizzato al sito web del factoring partner del *fornitore del servizio* per effettuare la registrazione. Pertanto, il *trasportatore* lascerà l'ambiente Transporeon. Durante la procedura di registrazione tutte le informazioni verranno digitate direttamente nell'apposita maschera del nostro factoring partner. Una volta completata la procedura di registrazione, il *trasportatore* può selezionare i crediti e inviare un'offerta di vendita dei crediti alla società di factoring tramite Instant Pay. Una volta accettata l'offerta di vendita da parte della società di factoring, il prezzo d'acquisto dei crediti, al netto della tariffa di factoring concordata, viene accreditato dalla società di factoring sul conto di regolamento del *trasportatore*. Anche i crediti di contropartita della società di factoring (ad es. dai crediti a termini dei pagamenti in entrata) vengono registrati sul conto di regolamento del *trasportatore*. In genere, una volta pareggiato il conto di regolamento, secondo le pratiche standard del mercato di riferimento, si ordina il pagamento di un saldo a credito.

(c) In connessione con Instant Pay, il *fornitore del servizio* offre al *trasportatore* i seguenti servizi:

- Autorizzazione all'accesso per la registrazione per usufruire dei servizi di factoring integrati
- Visualizzazione di possibili spedizioni con l'eventuale uso di Instant Pay, nonostante la possibilità di selezionare le spedizioni da trasmettere al factoring partner
- Trasmissione delle richieste di factoring comprensive del prezzo e della registrazione di informazioni richieste in aggiunta al factoring partner per conto del *trasportatore* (in particolare, termini di pagamento e registrazione di prezzi/costi divergenti dei servizi di trasporto). Il *trasportatore* è responsabile della correttezza dei dati trasmessi
- Panoramica degli ordini inviati comprensiva di stato di acquisto o mancato acquisto dei crediti da parte del factoring partner
- Ulteriore supporto sui servizi di factoring offerti, anche tramite il servizio clienti (via telefono e e-mail) del *fornitore del servizio* o attraverso un adeguato invio al factoring partner del *fornitore del servizio*

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

2.37. Real-Time Yard Management

Descrizione

(a) Questo *servizio* è costituito da un'applicazione desktop progettata per far fronte alle sfide cruciali di yard e warehouse management per una gestione efficiente dei carichi di lavoro. Fornendo una panoramica completa di tutti i camion in arrivo previsti, questo strumento aumenta l'efficienza operativa, la sicurezza e la comunicazione tra le operazioni di trasporto e di magazzino. Il valore aggiunto offerto da questo *servizio* consiste nello snellire i flussi di camion in arrivo, ridurre i costi grazie all'efficienza operativa e migliorare la soddisfazione del *cliente*, sfruttando le informazioni operative disponibili in tempo reale.

(b) *Committenti* e rivenditori usano questo *servizio* per disporre di una panoramica di tutti i visitatori che hanno prenotato appuntamenti per la data di esecuzione tramite Time Slot Management o Time Slot Management for Retailers. Tutti i visitatori vengono visualizzati nella tabella *Arrival Monitor*. Utilizzando la tecnologia di monitoraggio in tempo reale, *Arrival Monitor* mostra l'orario di arrivo previsto (ETA) di ogni visitatore, consentendo un tracciamento preciso dell'arrivo puntuale, in anticipo o in ritardo di ogni camion ("***Arrival Monitor***"). Con questo *servizio*, gli utenti possono inoltre monitorare e rilevare facilmente lo stato di avanzamento di ogni visitatore presente, aggiornando gli stati e monitorando gli indicatori chiave di prestazione appositamente progettati per evidenziare deviazioni, impasse e interruzioni.

Condizioni

Il *cliente* deve agire da *committente* o rivenditore sulla *piattaforma* e usare Time Slot Management o Time Slot Management for Retailers.

2.38. Yard pre-check-in

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* è una funzionalità aggiuntiva di Real-Time Yard Management, specificamente creata per *committenti*, *fornitori* e destinatari delle merci, di seguito, collettivamente, "proprietari di yard". Gli *utenti* di questo *servizio cloud* sono gli autisti in arrivo per la consegna o il ritiro di merci e altri visitatori esterni. Consentendo ai visitatori di registrarsi al momento dell'arrivo, questo *servizio cloud* fornisce al personale di yard management aggiornamenti in tempo reale, che assicurano un migliore coordinamento delle attività e delle risorse presenti, aumentando la visibilità e l'efficienza operativa.

(b) Real-Time Yard Management comprende una pagina denominata "Check-in Settings" che consente agli *utenti* di Yard pre-check-in di condividere facilmente con gli autisti o altri visitatori esterni un codice QR o un link che apre questo *servizio cloud* come applicazione standalone sul rispettivo dispositivo mobile o su un tablet o PC fornito presso lo yard. Accedendo a questo *servizio cloud*, gli autisti o altri visitatori esterni possono compilare il modulo di check-in e inserire tutte le informazioni richieste presso lo yard specifico.

(c) Gli *utenti* di Real-Time Yard Management saranno in grado di visualizzare il modulo di check-in compilato dall'autista direttamente dalla dashboard *Arrival Monitor*.

Condizioni

(a) Per l'utilizzo di questo *servizio cloud*, le aziende *committenti* o di rivendita devono avere Real-Time Yard Management come prerequisito.

(b) Gli *utenti* di Real-Time Yard Management sono abilitati a configurare questo *servizio cloud* autonomamente. La configurazione può essere effettuata tramite la pagina "Check-in Settings" presente in Real-Time Yard Management.

2.39. SAML Single Sign-On

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* viene fornito nel pacchetto sicurezza esteso.

(b) Security Assertion Markup Language (di seguito ***SAML***) è un protocollo standard usato dai browser web per consentire il Single Sign-On (di seguito ***SSO***) tramite token di sicurezza.

(c) Il *SAML* è uno standard aperto per lo scambio dei dati di autenticazione e autorizzazione tra le parti, in particolare tra un gestore di identità digitale e un fornitore del servizio.

(d) Lo standard *SAML* elimina completamente la necessità di password grazie a crittografie standard e firme digitali per passare un token di autenticazione sicuro da un gestore di identità digitale a un'applicazione che funge da servizio a livello di software (di seguito ***SaaS***).

(e) Lo standard *SAML* usa token di sicurezza firmati digitalmente e messaggi cifrati con dati di autenticazione e autorizzazione.

(f) *SAML* passa questi token da un gestore di identità digitale a un'applicazione cloud usando una relazione di fiducia stabile.

Condizioni

Il *cliente* deve utilizzare o avere un pacchetto sicurezza esteso attivato.

2.40. Supplier Collaboration

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* fornisce un ambiente di collaborazione digitale che consente al *committente* e al *fornitore* di allinearsi sulla consegna degli ordini di acquisto e collegare lo stato più recente all'esecuzione del trasporto e alla gestione del magazzino.

È progettato per sostituire la comunicazione manuale (ad esempio tramite e-mail o telefono) con dati strutturati e standardizzati per la gestione di un ordine di acquisto costantemente aggiornato che attiva in modo dinamico gli aggiornamenti dei processi a valle.

(b) L'operatività di questo *servizio cloud* è la seguente:

(i) Il *committente* trasmette i dati dell'ordine di acquisto alla *piattaforma*, stabilendo la base di riferimento per i requisiti di richiesta e consegna.

(ii) Il *fornitore* accede alla *piattaforma* tramite l'interfaccia web della *piattaforma* o la connessione standardizzata Electronic Data Interchange (di seguito ***EDI***) per rivedere gli ordini in sospeso.

(iii) Il *fornitore* trasmette un feedback strutturato, che può comprendere la conferma dell'ordine come richiesto oppure la proposta di modifiche a quantità, date di consegna o disponibilità dei prodotti (di seguito ***aggiornamenti dell'ordine***).

(iv) Il *committente* può rivedere gli *aggiornamenti dell'ordine*.

(v) Una volta che *l'aggiornamento dell'ordine* è stato convalidato dal *committente*, la *piattaforma* sincronizza queste informazioni con i moduli di esecuzione a valle. Ciò consente ai dati dell'ordine di acquisto di fungere da trigger operativo di altri *servizi cloud*, quali *Time Slot Management*. Inoltre, questo garantisce trasparenza rispetto agli stati di esecuzione a valle, ad esempio riguardo alle informazioni di prenotazione degli slot temporali, e assicura il trasferimento dei dettagli di esecuzione ai moduli di esecuzione a valle.

(vi) Il processo si conclude quando lo stato dell'ordine di acquisto viene sincronizzato tra *committente* e *fornitore* e i dati risultanti vengono resi disponibili per la creazione delle consegne per l'ulteriore pianificazione dei trasporti. Queste informazioni possono essere modificate in qualsiasi momento dal *committente* e dal *fornitore* con l'attivazione di conseguenti aggiornamenti a valle.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* deve essere attivato per il *committente* e il *fornitore*. Dopo l'attivazione, gli ordini di acquisto trasmessi dal *committente* vengono messi a disposizione del *fornitore* collegato sulla *piattaforma*.

(b) Il *committente* è responsabile della trasmissione tempestiva e accurata dei dati iniziali dell'ordine di acquisto alla *piattaforma*.

(c) Il *fornitore* è responsabile della completezza e accuratezza degli *aggiornamenti dell'ordine* forniti. La *piattaforma* funge da strumento di comunicazione e sincronizzazione; il sottostante contratto d'acquisto legale tra *committente* e *fornitore* rimane invariato.

(d) Per garantire l'interoperabilità tra più connessioni, la *piattaforma* utilizza messaggi *EDI* conformi agli standard GS1. Sia il *committente* che il *fornitore* hanno la responsabilità di garantire che i rispettivi *sistemi in-house* siano compatibili con questi standard se hanno scelto di utilizzare l'integrazione *EDI* invece dell'interfaccia web della *piattaforma*.

2.41. Multimodal No-Touch Order

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* consente al *committente* di creare, gestire ed elaborare ordini di trasporto multimodale (No-Touch Order) attraverso diverse modalità di trasporto (ad es. marittimo e/o aereo). Supporta l'orchestrazione di flussi di trasporto end-to-end che coprono più tratte e *trasportatori* nell'ambito di un quadro operativo unificato.

(b) Multimodal No-Touch Order viene generalmente fornito in combinazione con funzionalità di visibilità multimodale (ad es. Ocean Visibility e/o Air Visibility come descritto in **2.12.5 (Ocean Visibility)** e **2.12.6 (Air Visibility)**), andando a costituire un'offerta integrata per l'esecuzione e il tracciamento di trasporti multimodali.

(c) Questo *servizio cloud* consente al *committente* di gestire i No-Touch Order in modo transazionale, inclusi il coordinamento delle tappe di trasporto e l'integrazione con i processi di visibilità ed esecuzione correlati a seconda dell'ambito contrattuale.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* può essere attivato dal *committente* nell'ambito di Transport Operations.

(b) L'operatività del metodo di assegnazione di No-Touch Order applicabile a questo *servizio cloud* è descritta in **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

(c) Quando Multimodal No-Touch Order viene fornito in combinazione con le offerte Ocean Visibility e/o Air Visibility, è considerato una funzionalità messa a disposizione nell'ambito di Transport Operations.

2.42. Transport Operations Parcel Track & Trace

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* consente al *committente* di monitorare i movimenti di trasporto dei colli e lo stato di avanzamento della consegna direttamente nell'ambito del contesto operativo di Transport Operations (ad es. ordini di trasporto o ordini di materiale), senza dover accedere ai portali di tracciamento specifici a più trasportatori. A questo proposito, il *fornitore del servizio* acquisisce e visualizza le informazioni di tracciamento fornite dal *trasportatore*.

(b) Il *fornitore del servizio* offre visibilità end-to-end del trasporto colli mostrando gli eventi di tracciamento e lo stato di avanzamento, inclusi i timestamp e le informazioni sulla posizione, se disponibili. I dati di tracciamento si basano sulle informazioni ricevute dai *trasportatori* dei colli e sono visualizzati dal *fornitore del servizio* senza ricalcoli o modifiche dei dati originali del *trasportatore*.

(c) Gli eventi e i codici di tracciamento specifici del *trasportatore* vengono associati a stati operativi standardizzati, consentendo un monitoraggio coerente, la gestione delle eccezioni e il reporting tra i diversi *trasportatori* nell'ambito di una vista operativa unificata.

(d) Gli aggiornamenti di tracciamento vengono forniti quasi in tempo reale, in base alle capacità del *trasportatore*. Il *fornitore del servizio* acquisisce le informazioni di tracciamento tramite polling pianificato o aggiornamenti attivati dal trasportatore e rende disponibili tali informazioni sulla *piattaforma* per la visualizzazione e il trattamento a valle.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* può essere attivato dal *committente* nell'ambito di Transport Operations.

(b) La disponibilità, la frequenza e il livello di dettaglio delle informazioni di tracciamento dipendono dalle rispettive capacità tecniche del *trasportatore*, dalla trasmissione dei dati e dal metodo di integrazione concordato (ad es. API, meccanismi push o pull).

(c) Il *fornitore del servizio* non garantisce la completezza, accuratezza o tempestività dei dati di tracciamento, che sono forniti da trasportatori *terzi* e non vengono verificati o ricalcolati in modo indipendente dal *fornitore del servizio*.

(d) La mappatura degli stati standardizzati viene eseguita su base "best-effort" per l'armonizzazione di eventi di tracciamento specifici del *trasportatore*; tuttavia, alcuni eventi possono essere classificati sotto uno stato generico di fallback laddove non sia disponibile la mappatura diretta.

(e) Le informazioni di tracciamento vengono rese disponibili per finalità di visibilità operativa e supporto ai processi e non costituiscono una prova legalmente vincolante di avvenuta consegna o dello stato del trasporto.

2.43. Transport Operations Parcel Track & Trace and Labelling

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* consente al *committente* di monitorare i movimenti di trasporto dei colli e lo stato di avanzamento della consegna direttamente nell'ambito del contesto operativo di Transport Operations (ad es. ordini di trasporto o ordini di materiale), senza dover accedere ai portali di tracciamento specifici a più trasportatori. A questo proposito, il *fornitore del servizio* acquisisce e visualizza le informazioni di tracciamento fornite dal *trasportatore*.

(b) Il *fornitore del servizio* offre visibilità end-to-end del trasporto colli mostrando gli eventi di tracciamento e lo stato di avanzamento, inclusi i timestamp e le informazioni sulla posizione, se disponibili. I dati di tracciamento si basano sulle informazioni ricevute dai *trasportatori* dei colli e sono visualizzati dal *fornitore del servizio* senza ricalcoli o modifiche dei dati originali del *trasportatore*.

(c) Gli eventi e i codici di tracciamento specifici del *trasportatore* vengono associati a stati operativi standardizzati, consentendo un monitoraggio coerente, la gestione delle eccezioni e il reporting tra i diversi *trasportatori* nell'ambito di una vista operativa unificata.

(d) Gli aggiornamenti di tracciamento vengono forniti quasi in tempo reale, in base alle capacità del *trasportatore*. Il *fornitore del servizio* acquisisce le informazioni di tracciamento tramite polling pianificato o aggiornamenti attivati dal trasportatore e rende disponibili tali informazioni sulla *piattaforma* per la visualizzazione e il trattamento a valle.

(e) Il *fornitore del servizio* consente la generazione ed emissione di etichette per colli conformi ai requisiti del *trasportatore* direttamente nell'ambito del contesto operativo (ad es. ordini di trasporto o ordini di materiale), senza dover accedere ai sistemi specifici del *trasportatore* per la creazione delle etichette. A questo proposito, il *fornitore del servizio* trasmette i dati di trasporto rilevanti al rispettivo *trasportatore* e acquisisce l'etichetta generata per il download e la stampa sulla *piattaforma*.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* può essere attivato dal *committente* nell'ambito di Transport Operations.

(b) La disponibilità, la frequenza e il livello di dettaglio delle informazioni di tracciamento dipendono dalle rispettive capacità tecniche del *trasportatore*, dalla trasmissione dei dati e dal metodo di integrazione concordato (ad es. API, meccanismi push o pull).

(c) Il *fornitore del servizio* non garantisce la completezza, accuratezza o tempestività dei dati di tracciamento, che sono forniti da trasportatori *terzi* e non vengono verificati o ricalcolati in modo indipendente dal *fornitore del servizio*.

(d) La mappatura degli stati standardizzati viene eseguita su base "best-effort" per l'armonizzazione di eventi di tracciamento specifici del *trasportatore*; tuttavia, alcuni eventi possono essere classificati sotto uno stato generico di fallback laddove non sia disponibile la mappatura diretta.

(e) Le informazioni di tracciamento vengono rese disponibili per finalità di visibilità operativa e supporto ai processi e non costituiscono una prova legalmente vincolante di avvenuta consegna o dello stato del trasporto.

2.44. Transport Operations Partload

Descrizione

(a) Questo *servizio cloud* consente al *committente* di gestire i trasporti a carico parziale direttamente nell'ambito del contesto operativo di Transport Operations, senza necessità di coordinamento tra sistemi specifici a più *trasportatori* o l'esecuzione di passaggi di spedizione manuali. A questo proposito, il *fornitore del servizio* configura i trasporti a carico parziale come trasporti di rete multi-tratta — comprendenti il ritiro locale, il servizio di linea e la consegna locale — ed elabora gli aggiornamenti sulle tappe forniti dal *trasportatore* in tutte le tratte in una vista operativa unificata.

(b) Il *fornitore del servizio* offre una visibilità multilivello per i trasporti a carico parziale elaborando gli aggiornamenti sullo stato delle tappe forniti dal *trasportatore* a livello di ordine di trasporto, a livello di ordine di materiale e, se disponibile, a livello di Serial

Shipping Container Code (di seguito ***SSCC***). Questo consente il tracciamento end-to-end delle singole spedizioni e dei singoli colli attraverso tutte le tratte della rete nell'ambito di un unico contesto operativo.

(c) Gli aggiornamenti sulle tappe forniti dal *trasportatore* vengono aggregati e orchestrati dalla *piattaforma*, che desume e imposta le tappe di ritiro e consegna e lo stato complessivo dell'ordine di trasporto in base allo stato di completamento degli ordini di materiale sottostanti o delle unità di imballaggio. Non è necessario alcun intervento manuale dell'addetto alla pianificazione per l'avanzamento dello stato dell'ordine di trasporto al ricevimento degli aggiornamenti del *trasportatore*.

(d) Il *fornitore del servizio* distingue i trasporti di rete a carico parziale dai trasporti diretti: il trasporto diretto prevede un unico veicolo che trasporta la merce dal luogo di origine alla destinazione, mentre i trasporti di rete a carico parziale coinvolgono più veicoli che operano su tratte separate attraverso la rete di un *trasportatore*. Il *fornitore del servizio* supporta il tracciamento a livello di pallet e di collo specificamente per le tipologie di trasporto a carico parziale, consentendo una visibilità operativa granulare non disponibile negli scenari standard di trasporto diretto.

(e) Il tipo di carico associato al trasporto a carico parziale viene determinato e gestito dal *fornitore del servizio* con una classificazione dedicata, che funge da base per il trattamento a valle, inclusi il dettaglio dei costi e la fatturazione. Una classificazione errata o mancante del tipo di carico può determinare l'allocazione imprecisa dei costi o errori di fatturazione.

Condizioni

(a) Questo *servizio cloud* può essere attivato dal *committente* nell'ambito di Transport Operations.

(b) La disponibilità di un tracciamento multilivello delle tappe (ordine di trasporto, ordine di materiale, *SSCC*) dipende dalle rispettive capacità tecniche del *trasportatore* e dal metodo di integrazione concordato. In genere è richiesta un'integrazione dedicata e profonda nel sistema di gestione dei trasporti del *trasportatore*; non tutti i trasportatori supportano il tracciamento a tutti i livelli.

(c) Il *fornitore del servizio* non garantisce la completezza, accuratezza o tempestività degli aggiornamenti sulle tappe del *trasportatore*, che sono forniti da trasportatori *terzi* e non vengono verificati o ricalcolati in modo indipendente dal *fornitore del servizio*.

(d) L'acquisizione automatica dello stato dell'ordine di trasporto sulla *piattaforma* si basa sugli aggiornamenti delle tappe ricevuti dal *trasportatore*. Se gli aggiornamenti del *trasportatore* sono incompleti, in ritardo o mancanti, lo stato dell'ordine di trasporto risultante può non rispecchiare l'effettivo stato del trasporto.

(e) Una corretta classificazione del tipo di carico è il prerequisito essenziale per garantire il dettaglio dei costi e la fatturazione accurati. Il *committente* ha la responsabilità di assicurare che il tipo di trasporto applicabile sia correttamente configurato nei pertinenti dati anagrafici e nell'ordine.

3. Committente solo servizi

3.1. Servizi di base

3.1.1. Utilizzo della piattaforma

Dopo la *fase di implementazione*, l'integrazione del *trasportatore* e il Go-Live, il *committente* può iniziare a utilizzare la *piattaforma*. A tale scopo egli ottiene l'accesso alla *piattaforma*, ivi comprese tutte le funzionalità dei moduli ordinati.

Il *committente* nomina i propri *utenti* che ottengono l'accesso alla *piattaforma* e definisce se questi *utenti* possono lavorare attivamente sulla *piattaforma*, e quali potranno avervi accesso in modalità di sola visualizzazione. I ruoli utente possono essere definiti individualmente per ogni modulo e *utente*. Sono inclusi i seguenti *servizi*:

- Account *utente* personalizzati
- Policy sulle password di sicurezza
- Gestione utenti e ruoli
- Accesso ai moduli integrati: Analytics (per *utenti* attivi), dashboard standard, notifiche browser

3.2. Servizi di supporto

3.2.1. Integrazione del trasportatore

3.2.1.1. Generale

Nell'ambito dell'integrazione di un *trasportatore* il *fornitore del servizio* esegue una varietà di azioni che vengono descritte di seguito.

(a) Prima di iniziare l'integrazione del *trasportatore*, il *committente* definisce quale dei suoi *trasportatori* dovrà essere attivato per lavorare con il *committente* sulla *piattaforma* fornendo l'elenco dei *trasportatori*. Il *committente* utilizza il modello di lista *trasportatori* esclusivamente nel formato prestabilito del *fornitore del servizio*.

(b) Dopo aver messo a disposizione l'elenco dei *trasportatori*, il *fornitore del servizio* lo passa in rassegna concentrandosi su specifici requisiti legali e contrattuali che devono essere soddisfatti per permettere al *trasportatore* di utilizzare la *piattaforma*. Spetta al *committente* invitare i *trasportatori* selezionati al processo di integrazione, inviando loro una lettera d'invito introduttiva contenente le informazioni sull'avvio del progetto e sull'ambito della collaborazione, per assicurare sin dall'inizio una comunicazione chiara e l'allineamento con i *trasportatori*. Se nuovo, il *trasportatore* dovrà aderire al quadro normativo denominato Contratto d'Uso della Piattaforma per poter avere accesso alla *piattaforma* e iniziare a effettuare transazioni con il *committente*. In caso di

trasportatore già esistente sulla *piattaforma*, verranno verificati i requisiti contrattuali necessari affinché il trasportatore possa essere incluso nella nuova collaborazione. Se il *trasportatore* ha già stipulato una versione precedente del Contratto d'Uso della Piattaforma con il *fornitore del servizio* (ad es. non compatibile con i nuovi moduli o con altri requisiti tecnici e commerciali), il *fornitore del servizio* dovrà guidarlo attraverso il processo di integrazione necessario per abilitare il *trasportatore* attuale all'utilizzo della *piattaforma*. Se un *trasportatore* esistente ha passività pendenti nei confronti del *fornitore del servizio* (ad es. debiti non saldati), il *fornitore del servizio* può rifiutare l'attivazione di quel *trasportatore* sulla *piattaforma* fino alla completa estinzione di tutte le passività pendenti da parte del *trasportatore*.

(c) Inoltre, può accadere che tutti o alcuni *trasportatori* debbano stipulare un *contratto integrativo*, se, ad esempio, ciò è richiesto per legge o in base a specifiche restrizioni economiche. Il *fornitore del servizio* informerà i *trasportatori* di tale esigenza. I *contratti integrativi* contenenti termini e condizioni speciali sono validi solo previa stipula dell'*Accordo quadro di servizi* con il *committente* e del Contratto d'Uso della Piattaforma con il *trasportatore*. Il *fornitore del servizio* può rifiutare l'attivazione di un determinato *trasportatore* sulla *piattaforma* finché l'interessato non abbia concluso il *contratto integrativo* richiesto.

(d) Il *fornitore del servizio* supporta il *trasportatore* nella fase iniziale di accesso alla *piattaforma* e si accerta che il *trasportatore* sappia come utilizzare la *piattaforma*, come accedere alle risorse di auto-assistenza e che sappia gestire correttamente le proprie attività sulla *piattaforma*. Il *fornitore del servizio* assiste e supporta il *trasportatore* prima e dopo il Go-Live in merito ad argomenti tecnici, contabili e contrattuali.

3.2.1.2. Standard Carrier Onboarding

(a) Il *committente* ha selezionato lo Standard Carrier Onboarding, come sopra descritto. Questo pacchetto comprende il supporto per le registrazioni del *trasportatore* e l'uso della *piattaforma*, l'invio di e-mail di promemoria ai *trasportatori* non integrati e istruzioni scritte sull'uso della *piattaforma*. Lo Standard Carrier Onboarding viene fornito al *committente* senza alcun costo aggiuntivo.

(b) Vi è incluso anche lo Standard Carrier Training Package, costituito da istruzioni scritte e materiali su come utilizzare la *piattaforma*, che sono sempre disponibili senza costi aggiuntivi per il *trasportatore*.

3.2.1.3. Premium Carrier Onboarding

(a) Oltre allo Standard Carrier Onboarding, il *committente* ha la possibilità di ordinare un pacchetto premium di integrazione del trasportatore (Premium Carrier Onboarding). Questo servizio add-on opzionale comprende:

- Sessioni individuali personalizzate tra il *fornitore del servizio* e i *trasportatori* del *committente*
- Accesso a webinar specifici del *committente*
- Servizi di supporto tecnico per l'integrazione dei *trasportatori*
- Opzioni di formazione personalizzate, inclusi webinar personalizzati (Customised Webinars Training Package) o sessioni individuali (Individual Sessions Training Package)

(b) Il Premium Carrier Onboarding si compone di diversi moduli su attività specifiche correlate a visibilità, interfacce e formazione. Questi moduli – e i servizi che contengono – possono essere prenotati separatamente, in base alle esigenze del *committente*.

(c) Il Premium Carrier Onboarding e le rispettive componenti sono soggetti a tariffe aggiuntive a carico del *committente*. Gli oneri, l'ambito dei servizi, i termini di pagamento, e ogni altro dettaglio rilevante, sono definiti in un contratto separato. Selezionando il Premium Carrier Onboarding o uno dei suoi moduli, il *committente* accetta di pagare tutti gli oneri ad esso associati e descritti nel contratto separato.

(d) Inoltre, i *trasportatori* possono ordinare indipendentemente il Premium Carrier Training Package, inclusi i Customised Webinars Training Package o gli Individual Sessions Training Package. In tali casi, gli oneri associati saranno a carico del *trasportatore*.

(e) Il *committente* riconosce inoltre che il Premium Carrier Onboarding è concepito per offrire una migliore esperienza di integrazione del *trasportatore* e una più semplice attuazione della stessa, ma non garantisce l'impiego o la prestazione del *trasportatore*.

3.2.2. Supporto del Customer Care (helpdesk)

Supporto tecnico e questioni operative: Il *fornitore del servizio* offre inoltre supporto in caso di problemi operativi, a condizione che detti problemi siano associati all'utilizzo della *piattaforma*. Eventuali problemi operativi derivanti dall'organizzazione o dalle relazioni del *committente* con il *trasportatore* sono di esclusiva responsabilità del *committente*.

Attivazione del ***trasportatore***: Attivazione di un nuovo *trasportatore* dopo la *fase di implementazione*

3.3. Manutenzione specifica per il committente

Il *fornitore del servizio* metterà a disposizione del *committente* un servizio di manutenzione e sviluppo continuo delle funzionalità specifiche del *committente* sviluppate su richiesta del *committente* stesso. Il *fornitore del servizio* testerà gli sviluppi specifici per il *committente* in merito a ogni aggiornamento programmato della *piattaforma* e, se necessario, assisterà il *committente* durante detto aggiornamento.

3.4. Moduli e condizioni

3.4.1. Distance Calculation

Descrizione

(a) Il *servizio cloud* consente al *committente* di scegliere fra 2 diversi metodi di calcolo:

- Distanza effettiva tra primo il punto di carico e l'ultimo punto di scarico (con tutte le soste di transito)
- Distanza tra punto di carico e punto di scarico (eventuali soste di transito vengono considerate come facenti parte del tragitto)

(b) Il calcolo viene effettuato sulla base delle informazioni fornite dal *committente* in merito al punto di carico e punto di scarico e alle soste di transito. Il *trasportatore* può visualizzare i risultati nell'ordine di carico e nelle rispettive panoramiche.

Condizioni

Il calcolo della distanza viene effettuato da un provider *terzo*. La messa a disposizione del calcolo è soggetta a modifiche che il *fornitore del servizio* non sempre può esercitare un'influenza.

3.4.2. Connecting Load Agent

Descrizione

Il *servizio cloud* determina potenziali carichi di collegamento. Sulla base di un trasporto che verrà assegnato, vengono stabiliti il numero di trasporti che verranno scaricati vicino al punto di carico di questo trasporto e i *trasportatori* che eseguono questi trasporti. Il numero stabilito e *trasportatori* che eseguono i trasporti vengono visualizzati al *committente*. I *committenti* che collaborano tra loro vedranno anche *trasportatori* dei loro partner.

Condizioni

Non si applicano altre condizioni

4. Interfacce per la piattaforma

4.1. Generale

(a) Il *fornitore del servizio* implementa su richiesta del *cliente* delle interfacce per la *piattaforma* del *fornitore del servizio*.

(b) Le interfacce permettono una comunicazione diretta tra la *piattaforma* del *fornitore del servizio* e il *sistema in-house* del *cliente*. Questo consente al *cliente* e al *fornitore del servizio* di scambiare dati relativi al trasporto tramite un server sul quale i dati vengono temporaneamente memorizzati a tale scopo.

(c) Il *cliente* e il *fornitore del servizio* definiranno congiuntamente il formato dei dati e il protocollo di comunicazione (selezionandoli da un pool di formati dati e protocolli di comunicazione possibili) per l'interfaccia selezionata.

(d) Il *fornitore del servizio* non è responsabile dell'accuratezza e della correttezza delle informazioni che i *trasportatori* e i *committenti* immettono e/o forniscono durante l'uso delle interfacce sulla *piattaforma* del *fornitore del servizio*. Il *fornitore del servizio* è l'unico responsabile della corretta trasmissione dei dati, salvo nei casi in cui il *terzo* che ha un contratto separato con il *cliente* abbia sviluppato l'interfaccia/il connettore per trasmettere i dati.

4.2. Interfaccia per Trasporti assegnati (incl. link Time Slot Management)

Dati trasferiti	Trasporti assegnati che includono link web a un trasporto nella Time Slot Management
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha accettato un trasporto • Un committente ha assegnato un trasporto • Un committente ha modificato un trasporto • Un committente ha cancellato un trasporto

4.3. Interfaccia per modifica dati del trasporto

Dati trasferiti	I parametri del trasporto e della fornitura sono stati aggiornati
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha aggiornato i parametri di trasporto • Un trasportatore ha aggiornato i parametri di una fornitura

4.4. Interfaccia per inserimento offerta e accettazione trasporto

Dati trasferiti	Richieste di offerta e richieste di conferma
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un committente ha richiesto un'offerta per un trasporto • Un committente ha richiesto una conferma per un trasporto

Dati trasferiti	Offerte inviate e conferme di trasporto
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha inserito un'offerta per un trasporto • Un trasportatore ha accettato un trasporto

4.5. Interfaccia per stampa dell'ordine di carico

Dati trasferiti	Ordini di carico per i trasporti assegnati
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	FTP
Formato di esportazione	PDF
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha accettato un trasporto • Un committente ha assegnato un trasporto • Un committente ha modificato un trasporto

4.6. Interfaccia per Slots temporali prenotati (Time Slot Management and Time Slot Management for Retailers)

Dati trasferiti	Dati Time Slot Management
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un committente o un trasportatore ha creato una prenotazione • Un committente o un trasportatore ha modificato una prenotazione • Un committente o un trasportatore ha cancellato una prenotazione

4.7. Interfaccia Event Management

Dati trasferiti	Stati Event Management
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha inserito uno stato per il trasporto • Un trasportatore ha inserito uno stato per la fornitura

4.8. Interfaccia Tracking & Visibility – versione completa

Dati trasferiti	Dati Tracking & Visibility
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	Servizio web (REST call effettuata dal protocollo HTTP)
Formato di esportazione	XML
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha richiesto i dettagli del trasporto • Un trasportatore ha richiesto un flusso di lavoro a un committente per un trasporto • Un trasportatore ha impostato o rimosso l'allocazione di un veicolo o di un dispositivo (alias) per un trasporto • Un trasportatore ha impostato uno stato del veicolo • Un trasportatore ha inserito uno stato per il trasporto al punto di scarico • Un trasportatore ha impostato/aggiornato/annullato un ETA • Un trasportatore ha aggiornato le coordinate geografiche (posizione del veicolo)

4.9. Interfaccia Tracking & Visibility – versione base

Dati trasferiti	Dati Tracking & Visibility
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	Servizio web (REST call effettuata dal protocollo HTTP)
Formato di esportazione	XML
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha richiesto i dettagli del trasporto • Un trasportatore ha impostato o rimosso l'allocazione di un veicolo o di un dispositivo (alias) per un trasporto • Un trasportatore ha inserito uno stato per il trasporto al punto di scarico • Un trasportatore ha impostato/aggiornato/annullato un ETA • Un trasportatore ha aggiornato le coordinate geografiche (posizione del veicolo)

La versione base supporta solo 1 flusso di lavoro standard del *fornitore del servizio*. Pertanto, per tutti i trasporti rilevanti nei *Visibility Services*, i *trasportatori* possono impostare solo 5 stati predefiniti (Accettato dall'autista, Arrivo al punto di carico, Partenza dal punto di carico, Arrivo al punto di scarico, Partenza dal punto di scarico). Inoltre, il *committente* potrebbe richiedere informazioni *ETA* e foto e firma per stato. Le informazioni *ETA* e foto e firma sono opzionali e devono essere fornite tramite interfaccia se il *trasportatore* ha la possibilità di utilizzarle.

4.10. Interfaccia per caricamento allegati

Dati trasferiti	Allegati
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha aggiunto un allegato

4.11. Interfaccia per supplementi

Dati trasferiti	Supplementi accettati dal committente
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un committente ha accettato una richiesta di supplemento

4.12. Interfaccia per allocazione dei veicoli

Dati trasferiti	Numeri di targa dei veicoli a cui sono stati assegnati i trasporti
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Il trasportatore ha assegnato un veicolo a un trasporto

4.13. Interfaccia Liquidazione

Dati trasferiti	Processo Liquidazione
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Accettazione di una liquidazione esistente • Respingimento di una liquidazione esistente

Dati trasferiti	Dati di liquidazione
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	SFTP o OpenApi
Formato di esportazione	XML e JSON (OpenApi)
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Creazione dei dati di liquidazione o modifica dello stato

4.14. Interfaccia Appointment Scheduling

Dati trasferiti	Richieste di prenotazione appuntamento
Da	Trasportatore
A	Piattaforma
Trasferimento dei dati via	OpenApi
Formato di esportazione	JSON
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha creato una prenotazione di appuntamento • Un trasportatore ha aggiornato una prenotazione di appuntamento • Un trasportatore ha cancellato una prenotazione di appuntamento

Dati trasferiti	Slot temporali disponibili
Da	Piattaforma
A	Trasportatore
Trasferimento dei dati via	OpenApi
Formato di esportazione	JSON
Eventi che innescano il trasferimento dei dati	• Un trasportatore ha richiesto gli slot temporali disponibili per la prenotazione/ riprogrammazione/scambio

5. Versione valida

In caso di contraddizioni tra la versione in lingua inglese e la versione tradotta, prevarrà la versione in lingua inglese.

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. 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 *Shipper*, the published transports include an offered price to *Carrier* which they may accept rather than placing their own offer price in return to *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 *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 *Shipper*, *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 *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 synchronised 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. Task Flow

Description

This *Cloud Service* enables a *Shipper* to manage any issues they might have in their transport chain. For that purpose, *Shipper* can create, update, and delete *Rules*. *Rules* consist of conditions when they shall be triggered, trigger time, and specifications for the tasks they generate, such as task name, instructions how to resolve the issue or priority (hereinafter ***Rules***). *Shipper* can manage the users of the service.

Conditions

(a) *Rules* can be configured for Transport Assignment transports and corresponding deliveries, offers or events, if *Customer* uses this Transporeon product.

(b) *Rules* can be configured for Transport Operations transport orders, and material orders, if the *Customer* uses this Transporeon product.

(c) *Rules* can be configured for transports owned by the *Customer*'s organisation.

(d) Tasks are only created for transports owned by the organisation of the user.

(e) Tasks are automatically generated if the conditions of a *Rule* are met.

(f) Tasks are automatically closed if the conditions are no longer applicable.

(g) Tasks can be processed through a workflow.

2.6. Freight Audit SelfService

Description

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

(a) Once a transport is executed on *Platform* and rates and surcharges have been assigned, the transport is made available in Freight Audit SelfService for *Carrier* to review the costs, dispute the costs if not in agreement, and complete the process once the registered costs in the transport are complete and agreed to in full by *Carrier*. How to complete the process depends on the process that *Shipper* selected for *Carrier*.

(b) If *Shipper* has selected *Carrier* to participate in the cost-settlement only process, then *Carrier* submits the confirmation for those transports, which concludes the process for *Carrier*.

(c) If *Shipper* has selected *Carrier* to participate in the cost-settlement and billing process, then *Carrier* creates its own prebill serving as the instruction how to create the invoice. *Carrier* creates the invoice according to the requirements stated on the prebill and uploads the invoice. Freight Audit SelfService instantly checks if the invoice is matching the prebill and shows the result to *Carrier*. If the invoice is considered to be incorrect, then *Carrier* will have to make corrections and upload a new invoice. If the invoice is considered to be correct, this concludes the process for *Carrier*.

(d) Disputes are created by *Carrier* and answered by *Shipper* in Freight Audit SelfService (hereinafter ***Disputes***). *Carrier* can request to change the cost, request extra charges, or alter the currency. *Shipper* may either decide to accept the requested cost changes in full, accept in part, or reject the request in full.

(e) The data and invoice files are made available to *Shipper* through API to receive the output through integration.

Conditions

(a) Only transports executed via *Platform* are eligible for the Freight Audit SelfService.

(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 settlement of freight costs.

(c) In case extra costs need to be added to the agreed transport rate, which were not known upfront, *Carrier* and *Shipper* must use either Surcharge Management or *Disputes* to agree on the charges.

(d) For the cost-settlement-only process the submission of a confirmation is the final step, once done no corrections or updates can and will be done anymore to the transport.

(e) For the cost-settlement-and-billing process the approval of the invoice is the final step, once done no corrections or updates can and will be done anymore to the transport, the prebill and the invoice.

(f) Specifically for the cost-settlement-and-billing process:

  (i) Both *Shipper* and *Carrier* must properly configure the application, including but not limited to the allocation logics to correctly assign the proper and valid legal-entity details and for *Shipper* also the matching tolerances in which invoices are still acceptable although they differ from the prebill.

  (ii) If *Carrier* for some reason does not agree with the invoice requirements as stated on the prebill or deems it incorrect, including but not limited to the applied tax, then *Carrier* is not allowed to continue, but must report this to *Shipper*. The liability for generating a correct invoice from both cost and legal perspective remains with *Carrier*.

2.7. 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 spent.

(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.

2.8. 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.

2.8.1. 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*.

2.8.2. 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*.

2.8.3. 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).

2.9. 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 prioritisation of incoming transport requests, generation of a buying price prediction, and submission of the final quote to the transport buyer.

(b) Load aggregation and prioritisation: 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 behaviour.

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.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. 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.

2.10.2. 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.

2.10.3. 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*.

2.10.4. 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*.

2.10.5. 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

2.10.6. Yard Visit Portal

Description

This *Cloud Service* is a portal where *Carriers* can manage all their visits to Transporeon-managed yards. It enables *Carriers* to schedule yard dock appointments for loading of transports (*Shipper*) and unloading of transports (retailer) and avoid unnecessary waiting time to enter yards. *Carriers* can also check the status of their pick-up and delivery schedules in the portal.

Conditions

(a) *Carrier* must be registered with Transporeon.

(b) Yard must be Transporeon-managed.

(c) Transports must have a transport order number or a purchase order reference number.

(d) Yard managers must have assigned a time slot to *Carrier*.

2.11. 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.

2.12. 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.

2.12.1. 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

2.12.2. 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

2.12.3. Road Visibility

Description

(a) This *Cloud Service* is providing transparency and real-time visibility of the status, location, estimated time of arrival (hereinafter ***ETA***), and temperature data 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 data sources (telematics platform, mobile app, TMS system and/or any other solution for processing asset location, status, and temperature information, hereinafter ***Data Sources***), 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, status, or temperature information that is provided by *Data Provider*, with shipment information provided by *Data Subscriber*. Depending on the settings and frequency that *Carrier* implemented within *Data Sources*, the updates on real-time visibility may vary, which also affects *Data Subscribers* connected to *Service Provider* via API.

(b) *Carrier*, *Data Subscribers* and *Cloud Service* can allocate an *Asset* to a shipment. By default, any *Data Subscriber* and *Cloud Service* are allowed to allocate *Carrier*'s vehicles to their shipments, but only those allocations are accepted by *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 *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 *Carrier* (e.g. 'dedicated' or 'wet leased' fleet).

(c) Within "Autonomous Allocation" feature, *Service Provider* can autonomously allocate a vehicle to a transport upon detecting a high-confidence match between an *Asset*'s behaviour and the transport plan. This ensures *Shipper* and *Data Subscribers* continue to receive tracking updates and *ETA* even when no manual allocation has been performed.

(d) 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.

(e) *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.

(f) 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) *ETA* calculation is provided by *Service Provider*. Alternatively, *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 *Data Sources*.

2.12.4. 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 **2.12.3 (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.

2.12.5. 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.

2.12.6. 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.

2.12.7. 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 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.

(c) The *Shipper*-specific workflow must be aligned and defined with *Service Provider* before go-live.

2.12.7.1. 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

2.12.7.2. 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 **2.12.7 (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.

2.12.7.3. 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 **2.12.7 (Mobile Order Management)**, the following conditions apply:

(a) *ETA* calculation is done by a *Third-Party* provider. Alternatively, *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.

2.13. 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

2.14. 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.

2.15. 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*.

2.16. 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.

2.17. 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.

2.18. Transport Planner

Description

(a) This *Cloud Service* automatically consolidates multiple deliveries into transports based on objectives and constraint settings defined by *Shipper*.

(b) Common constraints are e.g. loading and unloading location vicinity, time windows, capacity and task duration.

(c) This *Cloud Service* can be used via *Shipper* system integration or in the Transport Assignment user interface. The planned transports can be displayed in Transport Assignment.

(d) This *Cloud Service* offers Key Performance Indicators to assess the quality of the planning result.

Conditions

(a) This *Cloud Service* uses optimisation algorithms to calculate the result. The quality is based on *Shipper*'s settings in this *Cloud Service* and on the data quality of the source deliveries. These data are the responsibility of the party entering such data into the system.

(b) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of results based on the provided criteria and the entered data sets.

(c) *Shipper* has the possibility to discard results of this *Cloud Service* and to restart the consolidation process.

(d) An agreement for a transaction is concluded upon the assignment to a *Carrier*.

2.19. 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*.

2.20. Network Insights

Description

This *Cloud Service* provides standardised dashboards and an option to download data from *Platform*. *Users* can easily configure and explore transportation data from different perspectives and gain insights into the trends and anomalies within their logistics network.

Conditions

The contents of services do not lay claim to being complete, representative, or accurate in terms of statistical/scientific principles.

2.21. 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.

2.22. 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

2.23. 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.

2.24. 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

2.25. 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

2.26. 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).

2.27. 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.

2.28. Digital Transport Documents

Description

(a) This *Cloud Service* enables the usage of digital transport documents when collaborating with other parties on *Platform*. Depending on the transport route and applicable regulatory requirements, the system automatically generates the appropriate document type:

- eCMR: Generated for international transports (any leg outside Spain and within the EU)
- Carta de Porte / Documento de Control Administrativo (DCA): Generated for domestic Spanish transports (origin and destination within Spain) to ensure compliance with national regulatory requirements, including Spain's Sustainable Mobility Law
- eDelivery Note: A digital delivery note that accompanies a transport of goods, detailing product descriptions, quantities, and specific item codes, enabling the recipient to verify that the physical delivery corresponds to the transport order

(b) *Shipper* or *Carrier* issues the digital document.

(c) At time of loading, *Shipper* verifies and, if necessary, corrects the transport information and initiates the handover. For eCMR, a digital signature is required. For DCA and eDelivery Note, *Shipper* signs the document where required by the business process or applicable regulatory requirements.

(d) The driver of *Carrier* inspects the goods, provides any relevant remarks, and accepts the handover on a mobile device. For eCMR, a digital signature is required. For DCA and eDelivery Note, the driver signs the document where required by the business process or applicable regulatory requirements. For Spanish domestic transports, the document is generated in Spanish and is suitable for roadside administrative controls.

(e) Where the recipient flow is required, at time of unloading, the recipient inspects the goods and confirms receipt. For eCMR, a digital signature is required. For DCA and eDelivery Note, the recipient signs the document where required by the business process or applicable regulatory requirements.

(f) From the information, Consignment Notes (CMR), Carta de Porte / DCA, or eDelivery Notes can be generated as PDF documents to share with *Third Parties*.

(g) All involved parties (*Shipper*, *Carrier*, and optional goods recipient via Recipient portal) can access the digital transport documents via *Platform*.

Conditions

(a) *Shipper* needs to indicate any given transport as relevant for digital transport documents. *Shipper* must also indicate when the transport information is final so the document can be issued.

(b) The driver of *Carrier* must use a mobile device.

(c) This solution complies with the eIDAS 'Advanced' electronic signature standard, enabling 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 *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.

2.29. 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).

2.30. 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 catalogue 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* may use this *Cloud Service* to publish transport requests to other *Carriers*. In this context, the *Carrier* acting as the awarding party can search for and invite other *Carriers* to submit offers for a specific transport. The invited *Carriers* can place offers, which the awarding *Carrier* may accept or counter. A transport request is finished once offers are awarded by the *Carrier* acting as the awarding party or a counteroffer is accepted by the sub-contracted *Carrier*.

(d) *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.

(e) When creating a profile, *Carrier* must submit company documents for registration purposes. *Service Provider* conducts a registration-based plausibility check, comparing the submitted information with publicly available data. This process does not constitute a guarantee, warranty, or ongoing verification of the identity, legitimacy, legal status, or creditworthiness of any *Carrier* registered on *Platform*.

Conditions

(a) For both *Shippers* and *Carriers* company and user accounts need to be created for them to be able to use this *Cloud Service*.

(b) *Shippers*, and where applicable *Carriers*, 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.

(d) *Service Provider* reserves the right to make available features offered by *External Partners* on this *Cloud Service* and mark those features accordingly. *User* can decide to use such features at its own discretion. As a result of this, certain *User* data, such as *User* name, *User* business contact details, load price, and other transport-related data, may be transmitted by *Service Provider* to the respective *External Partner* and further managed by such *External Partner* in accordance with applicable third-party terms. *User* acknowledges and agrees that *Service Provider* cannot be held responsible for the use and processing of *User* data once it has left this *Cloud Service.*

(e) The responsibility for independently verifying the identity and credentials of any *Carrier* prior to awarding a transport lies solely with *Shipper* or *Carrier* awarding the transport. This includes, but is not limited to: physically verifying the driver's identity document and licence plate at the point of loading; confirming that the vehicle and driver correspond to the details provided in the transport order; and conducting any additional identity or credential checks *Shipper* or *Carrier* awarding the transport deems appropriate given the nature and value of the goods to be transported.

(f) *Service Provider* shall not be liable for any loss, damage, or claim arising from the fraudulent, erroneous, or unauthorised use of a *Carrier*'s identity, registration data, or credentials, except in cases of *Service Provider*'s willful misconduct or gross negligence.

2.31. 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

2.32. 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

2.33. 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.

2.34. 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 utilise 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.

2.35. 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.

2.36. Instant Pay

Description

(a) 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.

(b) 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.

(c) 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

Conditions

No additional conditions

2.37. Real-Time Yard Management

Description

(a) This *Service* is a desktop application designed to address the critical challenges associated with managing yard and warehouse workloads efficiently. By providing a comprehensive overview of all trucks expected to visit the yard, this tool enhances operational efficiency, safety, and communication between transportation and warehouse operations. The value of this *Service* is to streamline the arrival flow of trucks - reducing costs through operational efficiency and improving *Customer* satisfaction - by leveraging real-time information and operational insights.

(b) *Shippers* and retailers use this *Service* to get an overview of all visitors that booked their appointments for execution date via Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers. All visitors are displayed in the *Arrival Monitor* table. Utilising Real-Time Visibility technology, the *Arrival Monitor* shows the Expected Time of Arrival (ETA) for each visitor, enabling precise tracking of whether a truck is expected on time, too early, or too late ("***Arrival Monitor***"). Using this *Service*, users can also easily monitor and capture the progress of every visitor in the yard by updating statuses and monitoring Key Performance Indicators designed to highlight deviations, bottlenecks, and schedule disruptions.

Conditions

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

2.38. Yard pre-check-in

Description

(a) This *Cloud Service* is an additional feature of Real-Time Yard Management specifically designed for *Shippers*, *Suppliers*, and goods recipients, collectively referred to as yard owners. *Users* of this *Cloud Service* are drivers who arrive at the yard to deliver or pick up the goods and other external visors. By allowing visitors to register themselves at the yard, this *Cloud Service* provides real-time updates to yard management personnel. This enables better coordination of activities and resources within the yard, improving operational visibility and efficiency.

(b) Real-Time Yard Management includes a page called "Check-in Settings" that allows Yard pre-check-in *Users* to easily share a QR code or link with drivers or other external visitors. This QR code or link opens this *Cloud Service* as a standalone web application on their mobile device or on a tablet or PC provided by the yard. By accessing this *Cloud Service*, drivers and other external visitors can complete the check-in form and enter all necessary information requested by the specific yard.

(c) *Users* of Real-Time Yard Management will be able to see the check-in form completed by the driver directly from the *Arrival Monitor* dashboard.

Conditions

(a) In order to utilise this *Cloud Service*, *Shipper* or retailer companies must have Real-Time Yard Management as a prerequisite.

(b) Real-Time Yard Management *Users* have the ability to configure this *Cloud Service* themselves. Configuration is available via 'Check-in Settings' page located in Real-Time Yard Management.

2.39. 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.

2.40. Supplier Collaboration

Description

(a) This *Cloud Service* provides a digital collaboration environment that enables *Shipper* and *Supplier* to align on purchase order delivery, and connect the latest status with transport and warehouse execution. It is designed to replace manual communication (such as e-mail or telephone) with structured, standardised data to maintain a continuously updated purchase order that dynamically triggers downstream process updates.

(b) This *Cloud Service* operates as follows:

  (i) *Shipper* transmits purchase order data to *Platform*, establishing the baseline for demand and delivery requirements.

  (ii) *Supplier* accesses *Platform* through *Platform*'s web interface or standardised Electronic Data Interchange (hereinafter ***EDI***) connection to review pending orders.

  (iii) *Supplier* provides structured feedback, which may include confirming the order as requested or proposing modifications to quantities, delivery dates, or product availability (hereinafter ***Order Updates***).

  (iv) *Order Updates* can be reviewed by *Shipper*.

  (v) Once an *Order Update* is validated by *Shipper*, *Platform* synchronises this information with downstream execution modules. This allows purchase order data to act as an actionable trigger for other *Cloud Services*, such as *Time Slot Management*. Furthermore, this provides transparency into downstream execution statuses such as time slot booking information and ensures execution details can be passed on to downstream execution modules.

(vi) The process concludes when the purchase order status is synchronised between *Shipper* and *Supplier* and the resulting data is made available for the creation of deliveries for further transport planning. This information can be changed by *Shipper* and *Supplier* at any time, which will then trigger subsequent downstream updates.

Conditions

(a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* and *Supplier*. Once activated, purchase orders transmitted by *Shipper* are made available to the connected *Supplier* on *Platform*.

(b) *Shipper* is responsible for the timely and accurate transmission of initial purchase order data to *Platform*.

(c) *Supplier* is responsible for the completeness and accuracy of *Order Updates* provided. *Platform* serves as a communication and synchronisation layer; the underlying legal purchase agreement between *Shipper* and *Supplier* remains unaffected.

(d) To ensure interoperability across multiple connections, *Platform* utilises GS1-standardised *EDI* messages. Both *Shipper* and *Supplier* are responsible for ensuring their respective *In-House Systems* are compatible with these standards if they choose to use *EDI* integration instead of *Platform*'s web interface.

2.41. Multimodal No-Touch Order

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to create, manage, and process multimodal transport orders (No-Touch Orders) across different transport modes (e.g., Ocean and/or Air). It supports the orchestration of end-to-end transport flows spanning multiple legs and *Carriers* under a unified operational construct.

(b) Multimodal No-Touch Order is typically provided in conjunction with corresponding multimodal visibility capabilities (e.g., Ocean Visibility and/or Air Visibility as described in **2.12.5 (Ocean Visibility)** and **2.12.6 (Air Visibility)**), forming an integrated offering for execution and tracking of multimodal transports.

(c) This *Cloud Service* allows *Shipper* to manage No-Touch Orders transactionally, including the coordination of transport milestones and integration with related visibility and execution processes depending on the contracted scope.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The No-Touch Order assignment method applicable to this *Cloud Service* operates as described in **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

(c) Where Multimodal No-Touch Order is provided in combination with Ocean Visibility and/or Air Visibility offerings, it shall be treated as a capability delivered within Transport Operations.

2.42. Transport Operations Parcel Track & Trace

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to monitor parcel transport movements and delivery progress directly within the Transport Operations operational context (e.g., transport orders or material orders), without the need to access multiple carrier-specific tracking portals. For this purpose, *Service Provider* retrieves and displays *Carrier*-provided tracking information.

(b) *Service Provider* provides end-to-end visibility of parcel transport by surfacing tracking events and status progression, including timestamps and, where available, location information. The tracking data is based on information received from parcel *Carriers* and is displayed by *Service Provider* without recalculation or alteration of the original *Carrier* data.

(c) *Carrier*-specific tracking events and codes are mapped to standardised operational statuses, enabling consistent monitoring, exception handling, and reporting across different *Carriers* within a unified operational view.

(d) Tracking updates are provided on a near real-time basis, depending on *Carrier* capabilities. *Service Provider* retrieves tracking information via scheduled polling or carrier-triggered updates and makes such information available on *Platform* for display and downstream processing.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The availability, frequency, and level of detail of tracking information depend on the respective *Carrier*'s technical capabilities, data provision, and agreed integration method (e.g., API, push, or pull mechanisms).

(c) *Service Provider* does not guarantee the completeness, accuracy, or timeliness of tracking data, as such data is provided by *Third Party* carriers and is not independently verified or recalculated by *Service Provider*.

(d) Standardised status mapping is performed on a best-effort basis to harmonise *Carrier*-specific tracking events; however, certain events may be classified under a generic fallback status where no direct mapping is available.

(e) Tracking information is made available for operational visibility and process support purposes only and does not constitute legally binding proof of delivery or transport status.

2.43. Transport Operations Parcel Track & Trace and Labelling

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to monitor parcel transport movements and delivery progress directly within the Transport Operations operational context (e.g., transport orders or material orders), without the need to access multiple carrier-specific tracking portals. For this purpose, *Service Provider* retrieves and displays *Carrier*-provided tracking information.

(b) *Service Provider* provides end-to-end visibility of parcel transport by surfacing tracking events and status progression, including timestamps and, where available, location information. The tracking data is based on information received from parcel *Carriers* and is displayed by *Service Provider* without recalculation or alteration of the original *Carrier* data.

(c) *Carrier*-specific tracking events and codes are mapped to standardised operational statuses, enabling consistent monitoring, exception handling, and reporting across different *Carriers* within a unified operational view.

(d) Tracking updates are provided on a near real-time basis, depending on *Carrier* capabilities. *Service Provider* retrieves tracking information via scheduled polling or carrier-triggered updates and makes such information available on *Platform* for display and downstream processing.

(e) *Service Provider* enables the generation and issuance of *Carrier*-compliant parcel labels directly within the operational context (e.g., transport orders or material orders), eliminating the need to access *Carrier*-specific systems for label creation. For this purpose, *Service Provider* transmits the relevant transport data to the respective *Carrier* and retrieves the generated label for download and printing on *Platform*.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The availability, frequency, and level of detail of tracking information depend on the respective *Carrier*'s technical capabilities, data provision, and agreed integration method (e.g., API, push, or pull mechanisms).

(c) *Service Provider* does not guarantee the completeness, accuracy, or timeliness of tracking data, as such data is provided by *Third Party* carriers and is not independently verified or recalculated by *Service Provider*.

(d) Standardised status mapping is performed on a best-effort basis to harmonise *Carrier*-specific tracking events; however, certain events may be classified under a generic fallback status where no direct mapping is available.

(e) Tracking information is made available for operational visibility and process support purposes only and does not constitute legally binding proof of delivery or transport status.

2.44. Transport Operations Partload

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to manage partload transports directly within the Transport Operations operational context, without the need to coordinate across multiple *Carrier* systems or manual dispatch steps. For this purpose, *Service Provider* models partload transports as multi-leg network transports — comprising local collection, linehaul, and local delivery — and processes *Carrier*-provided milestone updates across all legs in a unified operational view.

(b) *Service Provider* provides multi-level visibility for partload transports by processing *Carrier* milestone status updates at transport order level, material order level, and, where available, at serial shipping container code (hereinafter ***SSCC***) level. This enables end-to-end tracking of individual consignments and packages across all network legs within a single operational context.

(c) *Carrier* milestone updates are aggregated and orchestrated by *Platform*, which automatically derives and sets collection and delivery milestones as well as the overall transport order status based on the completion state of the underlying material orders or package units. No manual scheduler intervention is required to progress the transport order status as *Carrier* updates are received.

(d) *Service Provider* distinguishes partload network transports from direct transports: direct transport involves a single vehicle moving freight from origin to destination, whereas partload network transports involve multiple vehicles operating separate legs across a *Carrier* network. *Service Provider* supports pallet- and package-level track and trace specifically for partload transport types, enabling granular operational visibility not available in standard direct transport scenarios.

(e) The load type associated with a partload transport is determined and maintained by *Service Provider* as a dedicated classification, which serves as a basis for downstream processing including cost itemisation and invoicing. Incorrect or missing load type classification may result in inaccurate cost allocation or invoicing outcomes.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The availability of multi-level milestone tracking (transport order, material order, *SSCC*) depends on the respective *Carrier*'s technical capabilities and the agreed integration method. A dedicated deep integration into *Carrier*'s transport management system is typically required; not all carriers support tracking at all levels.

(c) *Service Provider* does not guarantee the completeness, accuracy, or timeliness of *Carrier* milestone updates, as such data is provided by *Third Party* carriers and is not independently verified or recalculated by *Service Provider*.

(d) The automatic derivation of transport order status by *Platform* is based on the milestone updates received from *Carrier*. If *Carrier* updates are incomplete, delayed, or missing, the resulting transport order status may not reflect the actual transport state.

(e) Correct load type classification is a prerequisite for accurate downstream cost itemisation and invoicing. *Shipper* is responsible for ensuring that the applicable transport type is correctly configured in the relevant master data and order setup.

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

3.2.1.1. General

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 focussing on specific legal and contractual requirements which need to be met to enable *Carrier* to use *Platform*. *Shipper* is responsible for inviting the selected *Carriers* to the onboarding process and for sending them an introductory invitation letter. This letter must include information regarding the start of the project and the scope of the cooperation, to ensure clear communication and alignment with *Carriers* from the outset. 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.

3.2.1.2. Standard Carrier onboarding

(a) *Shipper* has selected the Standard Carrier Onboarding, as described above. This package includes support with *Carrier* registrations and *Platform* usage, e-mail reminders sent to non-onboarded *Carriers*, and written instructions on how to use *Platform*. The Standard Carrier Onboarding is provided at no additional charge to *Shipper*.

(b) As part of this, the Standard Carrier Training Package is also included. It consists of written instructions and materials on how to use *Platform*, which are always available and provided at no additional charge to *Carrier*.

3.2.1.3. Premium Carrier onboarding

(a) In addition to the Standard Carrier Onboarding, *Shipper* has the option to order a Premium Carrier Onboarding. This optional add-on service includes:

- Personalised one-on-one sessions between *Service Provider* and *Shipper*'s *Carriers*
- Access to *Shipper*-specific webinars

- Technical support services for *Carrier* integrations
- Customised training options, including dedicated webinars (Customised Webinars Training Package) or individual sessions (Individual Sessions Training Package)

(b) The Premium Carrier Onboarding is composed of different modules covering specific activities related to visibility, interfaces, and training. These modules – and the services within – may be booked separately, depending on *Shipper*'s needs.

(c) The Premium Carrier Onboarding and its components are subject to additional fees, which shall be borne by *Shipper*. The fees, scope of services, payment terms, and other relevant details will be outlined in a separate agreement. By selecting the Premium Carrier Onboarding or any of its modules, *Shipper* acknowledges and agrees to the payment of all associated fees as described in the separate agreement.

(d) Additionally, *Carriers* may also independently order the Premium Carrier Training Package, including the Customised Webinars Training Packages or Individual Sessions Training Packages. In such cases, the associated fees shall be borne by *Carrier*.

(e) *Shipper* further acknowledges that the Premium Carrier Onboarding is designed to enhance the onboarding experience and facilitate smoother *Carrier* integration. However, it does not guarantee *Carrier* engagement or performance.

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 *Third Party* which has a separate contract with *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	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has accepted a transport • A Shipper has assigned a transport • A Shipper has modified a transport • A Shipper has cancelled a transport

4.3. Transport data editing interface

Transferred data	Transport and delivery parameters update
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has updated transport parameters • A Carrier has updated delivery parameters

4.4. Offer placement and transport acceptance interface

Transferred data	Offer requests and confirmation requests
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Shipper has requested an offer for a transport • A Shipper has requested a confirmation for a transport

Transferred data	Placed offers and transport confirmations
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has placed an offer for a transport • A Carrier has accepted a transport

4.5. Loading commission printout interface

Transferred data	Loading commissions of assigned transports
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	FTP
Export format	PDF
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has accepted a transport • A Shipper has assigned a transport • A Shipper 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	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Shipper or a Carrier has created a booking • A Shipper or a Carrier has modified a booking • A Shipper or a Carrier has deleted a booking

4.7. Event Management interface

Transferred data	Event Management statuses
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has placed a transport status • A Carrier has placed a delivery status

4.8. Tracking & Visibility interface – full version

Transferred data	Tracking & Visibility data
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	Web service (REST call carried by the HTTP protocol)
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has requested transport details • A Carrier has requested a Shipper workflow for a transport • A Carrier has set or removed a vehicle or device (alias) allocation for a transport • A Carrier has set a vehicle state • A Carrier has placed a transport delivery station status • A Carrier has set/updated/invalidated ETA • A Carrier has updated geo-coordinates (vehicle position)

4.9. Tracking & Visibility interface – base version

Transferred data	Tracking & Visibility data
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	Web service (REST call carried by the HTTP protocol)
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has requested transport details • A Carrier has set or removed a vehicle or device (alias) allocation for a transport • A Carrier has placed a transport delivery station status • A Carrier has set/updated/invalidated ETA • A Carrier 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	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has added an attachment

4.11. Surcharges interface

Transferred data	Surcharges accepted by Shipper
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Shipper 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	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has allocated a vehicle to a transport

4.13. Settlement interface

Transferred data	Settlement process
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• Accepting an existing settlement • Declining an existing settlement

Transferred data	Settlement data
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• Settlement data have been created or the status has been changed

4.14. Appointment Scheduling interface

Transferred data	Appointment booking requests
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	OpenApi
Export format	JSON
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has created an appointment booking • A Carrier has updated an appointment booking • A Carrier has deleted an appointment booking

Transferred data	Available time slots
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	OpenApi
Export format	JSON
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has requested available time slots for booking/rebooking/swapping

5. Binding version

In case of contradictions between the English and the translated version the English language version shall prevail.