Opis modułów i usługi

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

1. Usługi i warunki

1.1. Customer Care (pomoc techniczna)

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

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

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

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

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

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

1.2. Konserwacja

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

2. Moduły i warunki

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

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

2.1. Warunki ogólne

(a) Jeśli *przewoźnik* chce zrealizować jedno lub więcej zleceń transportowych, może złożyć odpowiednią ofertę wraz z określeniem ram czasowych w razie potrzeby. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez *załadowcę*.

(b) Należy określić datę zawarcia umowy, ważności oferty itp. na wypadek powstania jakichkolwiek wątpliwości; czas będzie określany według zegara systemowego *platformy*. Moment otrzymania odpowiedniego oświadczenia będzie przekładał się na datę zawarcia umowy.

(c) Jeżeli *klient* lub partner logistyczny na *platformie* korzysta z urządzeń końcowych lub innego sprzętu w połączeniu z *platformą*, *dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za taki sprzęt, jego interoperacyjność z *platformą* oraz dostępność jakichkolwiek *usług dostawcy usług* na takim sprzęcie.

(d) *Załadowca* decyduje, którzy *przewoźnicy* powinni zostać aktywowani przez *dostawcę usług* do korzystania z *platformy*. Wyłącznie *przewoźnicy* upoważnieni przez *załadowcę* mają dostęp do rezerwacji okien czasowych i/lub transportów tego *załadowcy* za pośrednictwem *platformy*. *Załadowca* w takiej sytuacji wie, który *przewoźnik* złożył jaką ofertę. To samo dotyczy *przewoźników*: każdy przewoźnik wie, który *załadowca* oferuje zlecenie transportowe lub wymaga jego akceptacji. *Przewoźnicy* nie wiedzą, czy lub jacy inni *przewoźnicy* złożyli ofertę oraz którzy *przewoźnicy* zostali zakontraktowani przez *załadowcę*.

(e) *Klient* może zablokować *użytkowników*, przez co utracą oni tymczasowo dostęp do *platformy*. Zablokowani *użytkownicy* mogą zostać odblokowani przez *klienta* w dowolnym momencie, a zablokowani *użytkownicy* są traktowani jako aktywni *użytkownicy*.

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

Opis

(a) Ta *usługa chmurowa* umożliwia *załadowcy* otrzymywanie ofert od autoryzowanych *przewodników* dla konkretnego transportu w efektywny sposób. W tym celu *załadowca* może opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie *przewoźników* lub nawet wszystkim *przewoźnikom* przypisanym do *załadowcy* w ramach *platformy* w tym samym czasie. Wszyscy *przewoźnicy* zaproszeni do udziału w przetargu mogą złożyć ofertę w ramach określonego przez *załadowcę* czasu. Wybór jednej z ofert należy do dysponenta *załadowcy*. Jeśli *załadowca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, publikowane transporty zawierają cenę oferowaną *przewoźnikowi*, którą może on zaakceptować, zamiast przedstawiać w zamian *załadowcy* własną cenę ofertową.

(b) Zlecenie transportu następuje wtedy, gdy wybrana zostanie oferta jednego z *przewoźników* lub jeżeli *załadowca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, zlecenie może nastąpić wtedy, gdy *przewoźnik* zaakceptuje złożoną mu ofertę na transport. W obu przypadkach transport zostaje zlecony temu *przewoźnikowi* na *platformie* za uzgodnioną cenę transportową podaną w ofercie. Wszyscy inne oferty *przewoźników* biorących udział w przetargu otrzymują jednocześnie neutralną wiadomość odmowną.

Warunki

(a) Jeśli *przewoźnik* chce zrealizować jedno lub więcej zleceń transportowych, może złożyć odpowiednią ofertę wraz z określeniem ram czasowych w razie potrzeby. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez *załadowcę*. Jeśli *załadowca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, *przewoźnik* może zdecydować się na przyjęcie oferowanych cen, zamiast składać w zamian własną ofertę. A jeśli złoży ofertę, to ta cena ofertowa może zostać anulowana lub zmniejszona, ale nie zwiększona.

(b) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje *załadowcy*. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.

(c) Umowa pomiędzy *załadowcą* i *przewoźnikiem* zostaje zawarta, gdy *załadowca* wybierze ofertę *przewoźnika*, która najbardziej mu odpowiada i potwierdzi to *przewoźnikowi*. Jeżeli *załadowca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, umowa może zaistnieć również wtedy, gdy *przewoźnik* przyjmie złożoną mu ofertę na transport.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* uzyskanie potwierdzenia zamówienia transportowego od konkretnego *przewoźnika* na *platformie*. Wybór *przewoźnika* może zostać dokonany za pomocą *wewnętrznego systemu załadowcy*, ręcznie przez *platformę* lub automatycznie w oparciu o zasady zdefiniowane przez *załadowcę* z wykorzystaniem funkcjonalności Rate Management.

(b) *Przewoźnik* ma możliwość zaakceptowania zlecenia transportowego na *platformie* w określonym przez *załadowcę* czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do *przewoźnika*. Jeśli *przewoźnik* odmówi realizacji transportu lub w określonym czasie nie podejmie żadnych działań, wówczas *załadowca* zazwyczaj wybiera innego *przewoźnika* (ręcznie lub automatycznie, zgodnie z regułą) lub decyduje się na przydzielenie transportu przez rynek spot korzystając z opcji Transport Assignment “Best Carrier”.

Warunki

(a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje *załadowcy*. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.

(b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy *załadowcą* i *przewoźnikiem* zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez *przewoźnika* (ręcznie lub automatycznie).

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Opis

(a) Transport Assignment “Supply Chain Sync” umożliwia *załadowcom* wysłanie zamówienia od firmy detalicznej w ramach każdej dostawy transportu w celu uzyskania dostępu do informacji o wszystkich operacjach związanych z transportem w łańcuchu dostaw. Dzięki tej funkcji *załadowcy* zyskują wgląd we wszystkie rezerwacje dostaw odbiorców, które są zsynchronizowane z transportem. *Załadowca* zyskuje wgląd w zarezerwowane okna czasowe, ETA i statusy przyjazdu i wyjazdu wysyłek dla każdej powiązanej rezerwacji dostawy.

(b) *Przewoźnicy* mogą rezerwować każde zamówienie powiązane z transportem bezpośrednio z modułu Transport Assignment do modułu Time Slot Management for Retailers. Wszystkie zamówienia i zaplanowane rezerwacje z pełną widocznością są pokazywane na karcie okien czasowych modułu Transport Assignment.

Warunki

(a) Warunkiem wstępnym aktywowania podstawowej wersji Transport Assignment “Supply Chain Sync” jest obecność zamówienia jako pola w module Transport Assignment. Wszystkie firmy detaliczne *dostawcy usług* zostaną po aktywowaniu powiązane z *załadowcą*.

(b) Możliwe jest dodanie dalszych funkcji, takich jak biała lista przewoźników do przesyłania danych między *przewoźnikami* lub mapowanie dodatkowych lokalizacji i numerów dostawców. Dlatego wymagane są dodatkowe prace przy projekcie.

2.5. Task Flow

Opis

Ta *usługa chmurowa* umożliwia *załadowcy* zarządzanie wszelkimi problemami, które mogą wystąpić w łańcuchu transportowym. W tym celu *załadowca* może tworzyć, aktualizować i usuwać *zasady*. *Zasady* obejmują warunki ich stosowania, czas stosowania i specyfikacje zadań, które są ich rezultatem, takie jak nazwa zadania, instrukcje rozwiązania problemu lub priorytet (zwane dalej ***zasadami***). *Załadowca* może zarządzać użytkownikami usługi.

Warunki

(a) *Zasady* można skonfigurować dla transportów Transport Assignment i odpowiednich dostaw, ofert lub zdarzeń, jeśli *klient* korzysta z tego produktu Transporeon.

(b) *Zasady* można skonfigurować dla zleceń transportowych Transport Operations i zamówień materiałowych, jeśli *klient* korzysta z tego produktu Transporeon.

(c) *Zasady* można skonfigurować dla transportów należących do organizacji *klienta*.

(d) Zadania są tworzone jedynie dla transportów należących do organizacji użytkownika.

(e) Zadania są generowane automatycznie, jeśli są spełnione warunki jednej z *zasad*.

(f) Zadania są zamykane automatycznie, jeśli warunki nie mają już zastosowania.

(g) Zadania mogą być przetwarzane w ramach procesu pracy.

2.6. Freight Audit SelfService

Opis

Ta *usługa chmurowa* umożliwia rozliczanie kosztów i weryfikowanie (audyt) faktur frachtowych za transporty zrealizowane poprzez *platformę*. Jest ona jednak ograniczona wyłącznie do transportów drogowych zarządzanych poprzez moduł Transport Assignment. Działanie usługi jest następujące:

(a) Po zamówieniu transportu na *platformie* i przypisaniu stawek i dopłat następuje udostępnienie transportu *przewoźnikowi* w usłudze Freight Audit SelfService w celu przejrzenia kosztów i ewentualnego zakwestionowania kosztów, jeśli są niezgodne, lub finalizacji procesu, gdy zarejestrowane koszty w transporcie są kompletne i w pełni zaakceptowane przez *przewoźnika*. Sposób finalizacji procesu jest zależny od procesu wybranego przez *załadowcę* dla *przewoźnika*.

(b) Jeśli *załadowca* wybrał, aby *przewoźnik* uczestniczył wyłącznie w procesie rozliczenia kosztów, wówczas *przewoźnik* wysyła potwierdzenie tych transportów, co kończy proces dla *przewoźnika*.

(c) Jeśli *załadowca* wybrał, aby *przewoźnik* uczestniczył wyłącznie w procesie rozliczenia kosztów i fakturowania, wówczas *przewoźnik* tworzy własną fakturę pro forma, która stanowi podstawę do wystawienia faktury. *Przewoźnik* wystawia fakturę zgodnie z wymaganiami określonymi na fakturze pro forma i przesyła fakturę. Usługa Freight Audit SelfService natychmiast sprawdza, czy faktura jest zgodna z fakturą pro forma i prezentuje wynik *przewoźnikowi*. Jeśli faktura zostanie uznana za nieprawidłową, wówczas *przewoźnik* będzie musiał wprowadzić korekty i przesłać nową fakturę. Jeśli faktura zostanie uznana za prawidłową, kończy to proces dla *przewoźnika*.

(d) Kwestie sporne są zgłaszane przez *przewoźnika* i rozpatrywane przez *załadowcę* w usłudze Freight Audit SelfService (zwane dalej ***sporami***). *Przewoźnik* może zażądać zmiany kosztu, zażądać dodatkowych opłat lub zmienić walutę. *Załadowca* może albo zaakceptować żądane zmiany kosztów w całości, zaakceptować je częściowo lub odrzucić żądanie w całości.

(e) Dane i pliki faktur są udostępniane *załadowcy* przez interfejs API, aby dane wyjściowe mogły być odbierane w postaci umożliwiającej ich integrację w innych systemach.

Warunki

(a) Jedynie transporty realizowane za pośrednictwem *platformy* mogą być przetwarzane przez usługę Freight Audit SelfService.

(b) *Załadowca* albo podaje koszt za wysyłkę w plikach zlecenia transportu w momencie realizacji, albo utrzymuje umownie uzgodnione stawki w module Rate Management. Rozróżnienie typów kosztów jest wymagane do prawidłowego szczegółowego rozliczenia kosztów frachtu.

(c) W przypadku konieczności dodania do uzgodnionej stawki za transport dodatkowych kosztów, które nie były z góry znane, *przewoźnik* i *załadowca* muszą użyć albo modułu Surcharge Management, albo funkcji *spory* w celu uzgodnienia stawek.

(d) W przypadku procesu obejmującego jedynie rozliczenie kosztów przesłanie potwierdzenia jest ostatnim krokiem, po którym nie jest możliwe wprowadzenie korekt lub aktualizacji w transporcie.

(e) W przypadku procesu obejmującego rozliczenie kosztów i fakturowanie zatwierdzenie faktury jest ostatnim krokiem, po którym nie jest możliwe wprowadzenie korekt lub aktualizacji w transporcie, fakturze pro forma i fakturze.

(f) Wyłącznie w przypadku procesu rozliczenia kosztów i fakturowania:

  (i) Zarówno *załadowca* i *przewoźnik* muszą prawidłowo skonfigurować aplikację, w tym między innymi logikę alokacji, aby prawidłowo przypisać właściwe i prawidłowe szczegółowe dane podmiotu prawnego, a dla *załadowcy* także tolerancje dopasowania, w zakresie których faktury są nadal akceptowalne, mimo że będą różnić się od faktury pro forma.

(ii) Jeśli z jakiegokolwiek powodu *przewoźnik* nie akceptuje wymogów dotyczących faktury określonych na fakturze pro forma lub uzna ją za nieprawidłową, w tym między innymi w zakresie zastosowanego podatku, wówczas *przewoźnik* nie może kontynuować, lecz musi zgłosić to *załadowcy*. Odpowiedzialność za wygenerowanie prawidłowej faktury – zarówno z perspektywy kosztów, jak i przepisów prawa – spoczywa na *przewoźniku*.

2.7. Freight Audit

Opis

Ta *usługa chmurowa* umożliwia weryfikowanie (audyt) faktur frachtowych za transporty zrealizowane poprzez *platformę*. Jest ona jednak ograniczona wyłącznie do transportu drogowego. Działanie usługi jest następujące:

(a) Po wykonaniu transportu na *platformie* i przypisaniu stawek i dopłat *dostawca usług* tworzy instrukcję wystawiania faktur dla *przewoźników*. Ta instrukcja określa wysyłki i koszty, które mają być fakturowane na *załadowcę*.

(b) *Dostawca usług* przypisuje konto księgi głównej do każdego transportu na podstawie logiki biznesowej uzgodnionej wcześniej z *załadowcą*. Dotyczy to jedynie pełnej wersji audytu.

(c) *Dostawca usług* oferuje platformę komunikacyjną do rozwiązywania sporów między *załadowcą* i *przewoźnikiem*. W przypadku sporu *załadowca* może go zaakceptować lub odrzucić. Jeśli *załadowca* wyrazi zgodę, oryginalne zlecenie transportu należy anulować i utworzyć nowe zlecenie transportu, zawierające pełne i prawidłowo uzgodnione koszty. Stare instrukcje fakturowania zostaną zmodyfikowane i najnowsze zamówienie zostanie uwzględnione w przyszłym cyklu fakturowania.

(d) *Przewoźnik* wystawia faktury za fracht na podstawie instrukcji fakturowania. *Dostawca usług* weryfikuje kompletność i prawidłowość faktury. W wersji „uproszczonej" weryfikacja obejmuje jedynie kwotę faktury i kwotę VAT. W wersji pełnej weryfikacja obejmuje również elementy prawne faktury oraz sprawdzenie pod kątem zduplikowania numeru faktury.

(e) Jeśli faktura jest zgodna z instrukcją fakturowania, zostaje ona zatwierdzona i plik z należną kwotą zostaje udostępniony *załadowcy* we wstępnie zdefiniowanym układzie przez *dostawcę usług*.

(f) W przypadku niezgodności faktura zostaje odesłana do *przewoźnika* w celu skorygowania zgodnie z instrukcją fakturowania. Po ponownym przesłaniu skorygowanej faktury za fracht zostaje ona ponownie poddana weryfikacji aż do osiągnięcia zgodności i otrzymania statusu zatwierdzonej.

(g) Dla wszystkich zatwierdzonych faktur *dostawca usług* tworzy plik zobowiązań jako dane wyjściowe do systemu *załadowcy*. Dotyczy to jedynie pełnego audytu.

(h) *Dostawca usług* tworzy rozliczenia międzyokresowe dla wszystkich wykonanych transportów po przypisaniu do księgi głównej i zapewnia *załadowcy* dostęp do raportów międzyokresowych w jego aplikacji do raportowania.

Warunki

(a) Jedynie transporty wykonane za pośrednictwem *platformy* transportem drogowym kwalifikują się do audytu frachtu za pośrednictwem produktu dodatkowego.

(b) *Załadowca* albo podaje koszt za wysyłkę w plikach zlecenia transportu w momencie realizacji, albo utrzymuje umownie uzgodnione stawki w module Rate Management. Rozróżnienie typów kosztów jest wymagane do prawidłowego szczegółowego raportowania wydatków na fracht.

(c) W przypadku konieczności dodania do uzgodnionej stawki za transport dodatkowych kosztów, które nie były z góry znane, *przewoźnik* i *załadowca* użyją modułu Surcharge Management w celu uzgodnienia dopłaty. Doliczenie dopłat do transportu po uzgodnionym czasie od momentu dostarczenia transportu nie jest dozwolone. Ta *usługa chmurowa* uwzględnia dopłaty uzgodnione w module dopłat w instrukcji fakturowania.

(d) Instrukcje fakturowania są wysyłane do *przewoźnika* z wstępnie wybraną częstotliwością fakturowania: co tydzień, co dwa tygodnie lub co miesiąc.

(e) Dane podstawowe *przewoźnika* i *załadowcy* muszą zostać przekazane *dostawcy usług* w ramach procesu audytu frachtu (wymagania dotyczące danych udostępnione przez *dostawcę usług*).

(f) W przypadku utworzenia pliku zobowiązań *załadowca* zapewnia logikę kodowania kont.

(g) *Przewoźnik* przekazuje fakturę za fracht *dostawcy usług* z uzgodnioną częstotliwością, zgodną z uzgodnionym układem i z odniesieniem do otrzymanej instrukcji fakturowania.

2.8. Freight Matching for Forwarders

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

2.8.1. Spot Match

Opis

(a) Ta *usługa chmurowa* umożliwia załadowcy otrzymywanie ofert od autoryzowanych *przewodników* dla konkretnego transportu w efektywny sposób. W tym celu załadowca może opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie *przewoźników* lub nawet wszystkim *przewoźnikom* przypisanym do załadowcy w ramach *platformy* w tym samym czasie. Wszyscy *przewoźnicy* zaproszeni do

udziału w przetargu mogą złożyć ofertę w ramach określonego przez zleceniodawcę czasu. Wybór jednej z ofert należy do dysponenta zleceniodawcy. Wybór oferty może być dokonany poprzez *system wewnętrzny* zleceniodawcy lub poprzez Freight Matching for Forwarders.

(b) Z chwilą wyboru oferty danego *przewoźnika* zlecenie transportowe zostaje przydzielone temu *przewoźnikowi* na *platformie* po uzgodnionej cenie podanej w ofercie. Wszyscy inne oferty *przewoźników* biorących udział w przetargu otrzymują jednocześnie neutralną wiadomość odmowną.

Warunki

(a) Jeśli *przewoźnik* chce podjąć jedno lub więcej zleceń transportowych, *przewoźnik* może złożyć odpowiednią wiążącą ofertę, którą *przewoźnik* może ograniczyć w czasie, jeśli sobie tego życzy. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez załadowcę.

(b) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje załadowcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.

(c) Umowa pomiędzy zleceniodawcą a *przewoźnikiem* zostaje zawarta, gdy zleceniodawca wybierze ofertę *przewoźnika*, która najbardziej mu odpowiada i potwierdzi to *przewoźnikowi*.

2.8.2. Auto Match

Opis

(a) Ta *usługa chmurowa* umożliwia zleceniodawcom korzystanie ze sztucznej inteligencji w celu automatycznego wybrania przewoźnika spośród autoryzowanych *przewoźników* oraz ceny transportowej dla konkretnego transportu. W tym celu zleceniodawcy mogą opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie *przewoźników* z maksymalną dopuszczalną ceną transportu i określonym czasem. Wszystkim *przewoźnikom* zostaną przedstawione oferty cenowe wygenerowane dzięki sztucznej inteligencji.

(b) *Przewoźnik* ma możliwość zaakceptowania transportu w oferowanej cenie transportowej na *platformie* w określonym przez zleceniodawcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do *przewoźnika*.

Warunki

(a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje załadowcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.

(b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy zleceniodawcą i *przewoźnikiem* zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez *przewoźnika*.

2.8.3. Direct Match

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia zleceniodawcy uzyskanie potwierdzenia zlecenia transportowego od konkretnego *przewoźnika* na *platformie*. Wybór *przewoźnika* może być dokonany przez *system wewnętrzny* zleceniodawcy lub poprzez Freight Matching for Forwarders.

(b) *Przewoźnik* ma możliwość zaakceptowania zlecenia transportowego na *platformie* w określonym przez zleceniodawcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do *przewoźnika*. Jeśli *przewoźnik* odmówi realizacji transportu lub w określonym czasie nie podejmie żadnych działań, wówczas zleceniodawca zazwyczaj wybiera innego *przewoźnika* lub decyduje się na przydzielenie transportu inną metodą przydziału.

Warunki

(a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje załadowcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.

(b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy zleceniodawcą i *przewoźnikiem* zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez *przewoźnika* (ręcznie lub automatycznie).

2.9. Autonomous Quotation

Opis

(a) Ta *usługa chmurowa* zapewnia sprzedawcom usług transportowych możliwość pełnego zautomatyzowania procesu wycen natychmiastowych. Ta usługa obejmuje agregację i priorytetyzację przychodzących zleceń transportowych, generowanie prognozy cen zakupu i przesyłanie ostatecznej wyceny do nabywcy transportu.

(b) Agregacja i priorytetyzacja ładunków: sprzedawca usług transportowych może tworzyć reguły, które kierują usługę do wyceny tylko tych przesyłek, które są interesujące dla firmy spośród wszystkich żądań zagregowanych z różnych źródeł.

(c) Generowanie cen zakupu: w oparciu o dane historyczne i bieżące algorytm prognozowania cen dla konkretnej firmy jest szkolony w celu przewidywania bieżącej ceny zakupu dla zdolności spotowej na rynku.

(d) Złożenie ostatecznej oferty: sprzedawca usług transportowych ma możliwość zwiększenia prognozowanej ceny zakupu zgodnie ze specyficzną strategią przetargową lub strukturą kosztów firmy. Na podstawie tych danych wejściowych następuje automatyczne obliczenie wyceny i przedstawienie jej nabywcy transportu.

(e) Usługa zapewnia również wsparcie analityczne dla użytkownika, aby proces Autonomous Quotation był przejrzysty i zapewniał głębszy wgląd w jego zachowanie w zakresie wycen.

Warunki

(a) Ta *usługa chmurowa* musi być aktywowana, aby sprzedawca usług transportowych mógł jej używać.

(b) Sprzedawca usług transportowych musi przekazać historyczne dane dotyczące wycen w wystarczającej ilości i o wystarczającej jakości, aby możliwe było przeszkolenie niestandardowego predykcyjnego modelu cenowego.

(c) Sprzedawca usług transportowych jest odpowiedzialny za wybór zleceń transportowych będących przedmiotem wyceny. Proces może być koordynowany przez menedżera reguł, a następnie może działać autonomicznie.

(d) Sprzedawca usług transportowych zezwala usłudze na przesyłanie wycen transportu w jego imieniu.

(e) Sprzedawcy usług transportowych wyrażają zgodę, aby wszystkie udostępnione dane były używane w anonimowej formie przez *usługę chmurową* w celu usprawnienia działania usługi lub tworzenia powiązanych dodatków.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. Rezerwacja okien czasowych

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* pomaga *załadowcom* w zminimalizowaniu czasu załadunku i rozładunku, a także skraca czas postoju pojazdu. *Załadowca* określa możliwości załadunku/rozładunku pojazdów, oraz opcjonalnie, dodatkowe warunki/ograniczenia jak np. terminy rezerwacji lub zmiana okien czasowych. Ze względu na przejrzystość w zakresie dostępnych okien czasowych dla danego transportu, *przewoźnik* ma możliwość zoptymalizowania wykorzystania swoich pojazdów poprzez wybranie najlepszego dla siebie dostępnego okna czasowego.

(b) Chociaż możliwe jest korzystanie z tej *usługi w chmurze* jako „samodzielnego" rozwiązania, powszechną praktyką jest połączenie Transport Assignment i Time Slot Management.

Warunki

(a) *Załadowca* – w związku z procesem przetwarzania poszczególnych zleceń i uwzględniając wolumen zleceń uzgodniony z *przewoźnikiem*, ma prawo do zarezerwowania okien czasowych dla autoryzowanego *przewoźnika*.

(b) W uzupełnieniu do modułu Time Slot Management dostępne są 3 opcjonalne moduły: Forward open bookings, quick login i Inbound.

2.10.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Opis

(a) *Przewoźnik* może przekierowywać transporty otrzymane od *załadowcy*, które muszą zostać zarezerwowane (zwane dalej: *otwarte rezerwacje*) u innych *przewoźników*, o ile *przewoźnik* nie realizuje *otwartych rezerwacji* samodzielnie.

(b) *Przewoźnik* przekierowuje w takim przypadku *otwarte rezerwacje* do innego *przewoźnika*, który został aktywowany do odbioru *otwartych rezerwacji* (zwany dalej: *odbiorca*). Potem *odbiorca* może zarezerwować okno czasowe dla *otwartej rezerwacji*.

Warunki

(a) W tym celu niezbędna jest aktywacja funkcji Forward open bookings przez *załadowcę*.

(b) *Dostawca usług* nie sprawdza, komu zostanie przekazana *otwarta rezerwacja*. *Dostawca usług* sprawdza jedynie, czy aktywacja *przewoźnika* w celu przekierowania *otwartych rezerwacji* została udzielona i przeprowadza ją.

2.10.3. Time Slot Management "quick login"

Opis

(a) Zarówno *załadowca*, jak i *przewoźnik* mogą powierzyć rezerwowanie okien czasowych dla *otwartych rezerwacji* autoryzowanej *stronie trzeciej*. Z technicznego punktu widzenia odbywa się to za pomocą łącza o ograniczonej ważności, które zapewnia autoryzowanym *stronom trzecim* ograniczony dostęp do modułu Time Slot Management w ramach *platformy*, dzięki czemu mogą one zarezerwować odpowiednie okno czasowe dla *otwartych rezerwacji* w firmie *załadowcy*.

(b) *Załadowca* lub *przewoźnik* jest w tym przypadku „inicjatorem". Autoryzowana *strona trzecia* w rozumieniu tego postanowienia jest firmą, która ma stosunek umowny z samym inicjatorem, dlatego też jest znana i upoważniona przez inicjatora do korzystania z tej *usługi w chmurze*. Względem upoważnionej *strony trzeciej* nie istnieje obowiązek rejestracji na *platformie*.

Warunki

(a) *Dostawca usług* zwraca uwagę, że link, który został wysłany może być również przekazany przez upoważnioną *stronę trzecią*, pod warunkiem, że link ten nie został jeszcze wykorzystany do zarezerwowania okna czasowego.

(b) *Dostawca usług* przesyła powyższy link do autoryzowanej *strony trzeciej* drogą elektroniczną na żądanie inicjatora. *Dostawca usług* nie sprawdza istniejących relacji między autoryzowaną *stroną trzecią* a inicjatorem.

(c) Inicjator, który poprosił o przesłanie *otwartej rezerwacji*, ponosi odpowiedzialność wobec *dostawcy usług* za zgodność z postanowieniami umowy przez wszystkie autoryzowane *strony trzecie* i każdą *stronę*, która otrzyma link od autoryzowanej *osoby trzeciej*.

2.10.4. Time Slot Management "Inbound"

Opis

(a) *Załadowca* może określić ilość towarów na *platformie*, które zostały uzgodnione z wyprzedzeniem z *dostawcą* i muszą być transportowane przez *przewoźnika* w okresie wyznaczonym przez *załadowcę* (zwane dalej ***kontraktem ilościowym***).

(b) *Załadowca* generuje tym samym *otwarte rezerwacje* w module Time Slot Management i przesyła je do *przewoźnika*/*dostawcy*. *Przewoźnik*/*dostawca* może następnie zarezerwować okna czasowe dla *otwartych rezerwacji* w opcji Time Slot Management zgodnie ze swoimi aktualnymi możliwościami. *Załadowca* może wyświetlić bieżący status *kontraktu ilościowego* w opcji Time Slot Management.

Warunki

Załadowca w zakresie wielkości zamówień uzgodnionych z *przewoźnikiem* ma prawo do rezerwacji okien czasowych dla autoryzowanego *przewoźnika* na podstawie umów z *dostawcami*.

2.10.5. Transport Planning

Opis

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

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.10.6. Yard Visit Portal

Opis

Ta *usługa w chmurze* to portal, w którym *przewoźnicy* mogą zarządzać wszystkimi swoimi wizytami w terminalach zarządzanych przez Transporeon. Umożliwia *przewoźnikom* planowanie wizyt w dokach terminala w celu załadunku transportów (*załadowca*) i rozładowania transportów (sprzedawca detaliczny) bez niepotrzebnego czekania na wjazd do terminala. *Przewoźnicy* mogą także sprawdzić w portalu stan swoich harmonogramów odbioru i dostawy.

Warunki

(a) *Przewoźnik* musi być zarejestrowany w Transporeon.

(b) Terminal musi być zarządzany przez Transporeon.

(c) Transporty muszą mieć numer zlecenia transportu i numer zamówienia.

(d) Menedżerowie terminalu muszą przydzielić okno czasowe *przewoźnikowi*.

2.11. SMS Call-off

Opis

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

Warunki

(a) W wiadomości SMS przekazywane są dodatkowe informacje na temat zarezerwowanego okna czasowego, nie służy jednak ona do dokonywania, przesuwania lub usuwania rezerwacji okien czasowych. W tym względzie decydujące są wyłącznie dane udostępnione za pośrednictwem modułu Time Slot Management.

(b) *Dostawca usług* korzysta z usług *stron trzecich* w celu przesyłania wiadomości SMS. *Dostawca usług* nie może zagwarantować szybkiej i prawidłowej transmisji w przypadkach, gdy jest ona poza wpływem i odpowiedzialnością *dostawcy usług*, w tym między innymi w przypadku braku odbioru telefonów komórkowych lub niedostępności operatorów sieci. W związku z tym *dostawca usług* zaleca, aby status rezerwacji był regularnie sprawdzany przez *platformę* albo telefonicznie.

2.12. Visibility

Opis

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

(b) W celu śledzenia w czasie nierzeczywistym, wiadomość o statusie może być umieszczona przez *przewoźnika* poprzez interfejs użytkownika.

Warunki

(a) Transporty, które *załadowca* chce śledzić za pośrednictwem Visibility, muszą być oznaczone przez *załadowcę* jako istotne w kwestii widoczności. Aby skorzystać z tej *usługi w chmurze*, *dostawca usług* musi otrzymać co najmniej następujące informacje dotyczące transportu od *załadowcy*:

- miejsce załadunku
- data załadunku
- godzina załadunku
- miejsce rozładunku
- data rozładunku
- godzina rozładunku
- numer zamówienia
- ID przewoźnika

(b) Visibility wymaga dostarczania danych śledzenia przez *przewoźnika*. W zależności od konkretnej opcji Visibility, *dostawca usług* oferuje *przewoźnikom* szeroki wachlarz możliwości technicznych umożliwiających śledzenie danych, w tym wykorzystanie *Transporeon Trucker*, różnych API oraz integracji GPS.

(c) Następujące czynniki mają kluczowe znaczenie dla wiarygodności informacji w czasie rzeczywistym oraz wszelkich raportów o statusie, umieszczanych za pośrednictwem *Transporeon Trucker*. *Użytkownik Transporeon Trucker* musi zagwarantować:

- dostępne jest przenośne urządzenie końcowe
- Instalację i aktywację *Transporeon Trucker* na urządzeniu końcowym
- usługi lokalizacyjne są włączone
- sieć danego operatora telefonii komórkowej jest dostępna
- wystawiane są wszystkie niezbędne raporty

(d) Za kompletność, poprawność i aktualność każdego raportu ze statusem odpowiada osoba dostarczająca taki raport.

2.12.1. Event Management

Opis

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

- Korek
- Przyjazd do klienta

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

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12.2. Event Management for Retailers

Opis

(a) Jeśli rozładunek ma miejsce w sieci handlowej korzystającej z *platformy*, wówczas dane zarezerwowanego okna czasowego będą automatycznie widoczne jako status na *platformie*.

(b) Dana sieć handlowa określa, jakie wiadomości o statusie i dane rezerwacji mogą być przekazywane.

(c) Przekazywane mogą być następujące, oparte na rekomendacjach GS1 dotyczących zarządzania okami czasowymi, wiadomości:

- Zarezerwowane okno czasowe
- Przyjazd
- Wezwanie do rozładunku
- Początek rozładunku
- Koniec rozładunku
- Odjazd

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12.3. Road Visibility

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* zapewnia przejrzystość i widoczność w czasie rzeczywistym statusu, lokalizacji, przewidywanego czasu przybycia (zwane dalej: ***ETA***) i danych dotyczących temperatury transportów dla *przewoźników* i innych właścicieli aktywów (zwanych dalej: ***dostawcami danych***) oraz *załadowców*, innych przewoźników, dostawców usług logistycznych, *dostawców*, odbiorców towaru i innych stron łańcucha transportowego (zwani dalej łącznie ***subskrybentami danych***). W tym celu *przewoźnik* zapewnia *dostawcy usług* dostęp do źródeł danych (platformy telematycznej, aplikacji mobilnej, systemu TMS i/lub wszelkich innych rozwiązań służących do przetwarzania informacji o lokalizacji, statusie i temperaturze aktywów, zwane dalej ***źródłami danych***), natomiast *dostawca usług* przekazuje *przewoźnikom* oraz *subskrybentom danych* informacje ze śledzenia transportu w czasie rzeczywistym oraz zapewnia dostęp do *usługi w chmurze* i interfejsu API *dostawcy usług*. W tym celu *dostawca usług* łączy informacje o lokalizacji, statusie lub temperaturze przekazane przez *dostawcę danych* z informacjami o przesyłce przekazanymi przez *subskrybenta danych*. W zależności od ustawień i częstotliwości zaimplementowanych przez *przewoźnika* w *źródłach danych* aktualizacje widoczności w czasie rzeczywistym mogą się różnić, co wpływa również na *subskrybentów danych* połączonych z *dostawcą usług* przez interfejs API.

(b) *Przewoźnik*, *subskrybenci danych* oraz *usługa w chmurze* mogą przypisywać *aktywa* do przesyłki. Domyślnie *subskrybent danych* oraz *usługa w chmurze* mają prawo przydzielić pojazdy *przewoźnika* do swoich przesyłek, ale *usługa w chmurze* będzie akceptować tylko te przydziały, które spełniają parametry przydziału i śledzenia, tj. między *dostawcą danych* a *subskrybentami danych* obowiązuje aktualna zgoda na udostępnianie danych, a zasób jest dostępny za pośrednictwem zintegrowanych *źródeł danych*. Po dokonaniu przypisania, informacje o statusie transportu i *ETA* są automatycznie widoczne dla *załadowcy*, *przewoźnika*, a także innych odpowiednich *subskrybentów danych* podczas każdego transportu realizowanego przez *przewoźnika*. Przybliżona lokalizacja przypisanego pojazdu i zoptymalizowana trasa pojazdu wraz z lokalizacją już umieszczonych statusów jest obliczana i wyświetlana na interaktywnej mapie w aplikacji Visibility (dostępnej poprzez inne powiązane aplikacje Transporeon połączone z platformą Visibility Data Hub), jeśli została zatwierdzona przez *dostawcę danych*. To samo dotyczy transportów należących do innych *dostawców danych* którzy umożliwili śledzenie swoich *aktywów* (np. ciągników i przyczep, ale także urządzeń takich jak telefony) *przewoźnikowi* (np. flota „dedykowana" lub „wet leased").

(c) W ramach funkcji „Autonomous Allocation", *dostawca usług* może samodzielnie przydzielić pojazd do zlecenia transportowego po wykryciu wysokiego stopnia zgodności między zachowaniem *aktywów* a planem transportowym. Dzięki temu *załadowca* i *subskrybenci danych* nadal otrzymują aktualizacje dotyczące śledzenia oraz *ETA*, nawet jeśli nie przeprowadzono ręcznego przypisania.

(d) W ramach funkcji „zarządzania pojazdami" *przewoźnik* może zdecydować się na umożliwienie dostępu do śledzenia lokalizacji wszystkich lub określonych swoich *aktywów* każdemu *subskrybentowi danych* w ramach Road Visibility, nawet jeśli dla tego *subskrybenta danych* nie jest realizowana żadna dostawa. W związku z tym *przewoźnik* zachowuje kontrolę i decyduje w dowolnym czasie, którym *subskrybentom danych* chce zapewnić lub anulować ogólny dostęp do śledzenia.

(e) *Przewoźnik* i *subskrybenci danych* są informowani o zdarzeniach śledzenia za pośrednictwem aplikacji UI. Jeśli przypisany składnik *aktywów* nie jest w stanie dotrzeć na czas na ustalony termin rozładunku/załadunku, wówczas wyżej wymienione strony zostaną poinformowane o spodziewanym opóźnieniu w odniesieniu do ich preferencji, co pozwoli im na proaktywną reakcję.

(f) Ponadto *dostawca usług* udostępnia *subskrybentom danych* funkcje dopasowania pojemności i wyszukiwania przewoźników, dając im więcej możliwości biznesowych. Ta funkcja nie spowoduje, że jakikolwiek *subskrybent danych* uzyska podgląd lokalizacji poszczególnych pojazdów. Zamiast tego do *subskrybentów danych* trafiają w formie zagregowanej takie informacje, jak np. prawdopodobieństwo dostępności powierzchni ładunkowej w regionie lub częstotliwość obsługi regionu przez *przewoźnika*. *Przewoźnicy* mogą w każdej chwili zdecydować się na udział w wymianie informacji na temat zdolności przewozowych lub zrezygnować z takiego udziału.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik*.

(b) Ta *usługa w chmurze* może być używana tylko przez *załadowcę*, którego *przewoźnicy* zawarli Umowę użytkowania platformy.

(c) Aby zapewnić *subskrybentom danych* dostęp do śledzenia statusu przesyłki, odpowiedni składnik *aktywów* musi być podłączony do funkcji Road Visibility i przypisany do przesyłki. Jeśli taka alokacja została wykonana nieprawidłowo, przesyłanie informacji o lokalizacji do *subskrybentów danych* nie zostanie uruchomione.

(d) Materiał mapowy wykorzystywany do wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym pochodzi od dostawcy będącego *stroną trzecią*. *Załadowca* jest upoważniony do wykorzystania materiału tylko do śledzenia transportu. Jakiekolwiek dalsze wykorzystanie, takie jak tłumaczenie, przetwarzanie, zmiana lub uporządkowanie danych, jak również wykorzystanie danych i wszelkich wyników otrzymanych z aplikacji w celu stworzenia własnego produktu, jak np. mapy geograficzne *załadowcy* jest niedozwolone. W przypadku naruszenia praw autorskich lub nieautoryzowanego rozszerzenia zakresu korzystania dozwolonego przez *dostawcę usług*, dostawca będący *stroną trzecią* oraz *dostawca usług* mają natychmiastowe prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu przestrzegania zasad korzystania i przepisów bezpieczeństwa. Każde dostarczenie materiałów mapowych podlega zmianom, na które *dostawca usług* nie zawsze ma wpływ.

(e) Zapewniając dostęp do *źródeł danych*, *przewoźnik* zapewnia i gwarantuje, że spełnione zostały wszystkie prawne warunki wstępne oraz że *przewoźnik* jest prawnie upoważniony do przekazania *dostawcy usług danych dostępu* (np. danych uwierzytelniających, takich jak m.in. nazwa użytkownika, adres e-mail lub hasła w odniesieniu do konta użytkownika oraz w odniesieniu do *źródeł danych*). *Dostawca usług* może przekazać *przewoźnikowi* dane do kont *przewoźnika* na platformach stron trzecich. W tym celu *przewoźnik* jest zobowiązany do przechowywania *danych dostępu* dla takich platform stron trzecich na swoim koncie Road Visibility.

(f) Kalkulacja *ETA* jest przekazywana przez *dostawcę usług*. Alternatywnie, *ETA* może przekazać *przewoźnik* za pośrednictwem API *dostawcy usług*.

(g) Aby *dostawca usług* mógł skalkulować *ETA* oraz ogólnie zapewnić tę *usługę w chmurze* oraz zadbać o jakość i poufność swoich prognoz, należy prowadzić ciągłą analizę gromadzonych danych również w tym czasie, gdy żadna przesyłka nie jest przypisana do danego *składnika aktywów*. Dzięki ciągłej analizie poprawiona zostanie funkcja geofencing miejsc załadunku i rozładunku oraz przystanków pośrednich. Dzięki agregacji informacji ze wszystkich zbiorów danych możliwe jest ciągłe ulepszanie zaawansowanego zastawu danych geograficznych Road Visibility oraz map tras. Podczas renderowania analizy predykcyjnej *dostawca usług* odpowiada za poprawną logikę obliczeń, a nie za poprawność danych otrzymanych ze *źródeł danych*.

2.12.4. Real-Time Workflow

Opis

(a) Oprócz funkcji dostępnych w ramach Visibility, *załadowca* może definiować poszczególne dodatkowe komunikaty o statusie i/lub statusy, które zawierają dodatkowe informacje.

(b) Przykładowo obsługiwane są następujące przepływy pracy (workflows):
- Dokumentacja zabezpieczenia ładunku
- Dostawa towarów
- Dokumentacja szkód

(c) Kolejne procesy workflow mogą zostać zdefiniowane na zamówienie.

(d) Obsługiwane są następujące funkcje:
- Zdjęcie
- Podpis elektroniczny
- Rozwijane pola
- Pola tekstowe

(e) *Przewoźnik* raportuje w czasie rzeczywistym dodatkowy status zdefiniowany przez *załadowcę* za pośrednictwem Interfejsu Tracking & Visibility lub *Transporeon Trucker*.

(f) Na podstawie uzyskanych informacji możliwe jest automatyczne tworzenie, dla każdej dostawy lub transportu, pliku PDF dostosowanego do wymagań *klienta*.

Warunki

(a) Obowiązują odpowiednio warunki zdefiniowane w **2.12.3 (Road Visibility)**.

(b) Niektóre specjalne statusy workflow i dokumenty (np. zdjęcia z CMR czy podpis) są dostępne wyłącznie w *Transporeon Trucker* lub w Interfejsie Tracking & Visibility.

(c) Procesy workflow *załadowcy* muszą zostać zdefiniowane razem z *dostawcą usług* przed datą rozpoczęcia użytkowania.

2.12.5. Ocean Visibility

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* zapewnia predykcyjne śledzenie w czasie rzeczywistym dla transportów kontenerowych na morzu, z każdym głównym *przewoźnikiem* oceanicznym.

(b) Dane Ocean Visibility są zbierane z trzech kluczowych źródeł:
- *Przewoźnicy* oceaniczni i główni zleceniodawcy
- Śledzenie statków przy użyciu globalnego naziemnego systemu AIS i systemu satelitarnego-AIS
- Operatorzy portów i terminali dalekomorskich

(c) W szczególności udostępniane są następujące dane:
- Przyjazd/odjazd, zdarzenia związane z załadunkiem/rozładunkiem/przeładunkiem na terenie załadunku, portów, przeładunków, siedzib klientów
- Przewidywane, planowane, szacowane i rzeczywiste czasy realizacji poprzednich i przyszłych celów milowych
- Zarządzanie wyjątkami: opóźnienia, odchylenia od planowanego transportu, brak osiągnięcia oczekiwanego celu
- Aktualne lokalizacje statków: przeszłe i przyszłe przewidywane trasy
- Zatrzymanie i postój, raportowanie, Business Intelligence, multimodalność

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik*.

(b) Podstawowe identyfikatory potrzebne do śledzenia na oceanie to:
- Konosament główny
- Identyfikator rezerwacji głównej

- Identyfikator kontenerów
- Ocean carrier ID (SCAC)

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

2.12.6. Air Visibility

Opis

(a) Ta *usługa chmurowa* zapewnia widoczność kamieni milowych dla transportów lotniczych, z każdym głównym *przewoźnikiem* lotniczym.

(b) Dane Air Visibility są zbierane od *przewoźnika* lotniczego.

(c) W szczególności udostępniane są następujące dane:

- Zarezerwowane, odebrane od *załadowcy*, odloty, przyloty, odebrane z lotu, dostarczone (na lotniskach)
- Przewidywane, planowane, szacowane i rzeczywiste czasy realizacji poprzednich i przyszłych celów milowych
- Zarządzanie wyjątkami: opóźnienia, odchylenia od planowanego transportu

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik*.

(b) Podstawowym identyfikatorem potrzebnym do śledzenia transportu lotniczego jest rachunek za usługę lotniczą.

2.12.7. Mobile Order Management

Opis

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

(b) *Załadowca* i inni uczestnicy łańcucha dostaw mają dostęp wyłącznie do danych transportów, które zostały jednoznacznie zatwierdzone przez *przewoźnika* i do których przypisano pojazd.

(c) Możliwe jest zdefiniowanie określonych przez *klienta* przepływów pracy ze statusami, które mogą zawierać dodatkowe dane, takie jak zdjęcie, podpis lub dodatkowe pola. Możliwe jest również zdefiniowanie pewnych zależności pomiędzy poszczególnymi komunikatami statusowymi.

(d) Ponadto zoptymalizowana trasa pojazdu wraz z lokalizacją już umieszczonych statusów jest obliczana i wyświetlana na interaktywnej mapie na *platformie*.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* może być używana tylko przez *załadowcę* który już korzysta z Transport Execution na *platformie* i którego *przewoźnicy* zawarli Umowę Użytkowania platformy.

(b) Materiał mapowy wykorzystywany do wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym pochodzi od dostawcy będącego *stroną trzecią*. *Załadowca* jest upoważniony do wykorzystania materiału tylko do śledzenia transportu. Jakiekolwiek dalsze wykorzystanie, takie jak tłumaczenie, przetwarzanie, zmiana lub uporządkowanie danych, jak również wykorzystanie danych i wszelkich wyników otrzymanych z aplikacji w celu stworzenia własnego produktu, jak np. mapy geograficzne *załadowcy* jest niedozwolone. W przypadku naruszenia praw autorskich lub nieautoryzowanego rozszerzenia zakresu korzystania dozwolonego przez *dostawcę usług*, dostawca będący *stroną trzecią* oraz *dostawca usług* mają natychmiastowe prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu przestrzegania zasad korzystania i przepisów bezpieczeństwa. Każde dostarczenie materiałów mapowych podlega zmianom, na które *dostawca usług* nie zawsze ma wpływ.

(c) Procesy workflow *załadowcy* muszą zostać zdefiniowane razem z *dostawcą usług* przed datą rozpoczęcia użytkowania.

2.12.7.1. Mobile Order Management “Real-Time Tracking”

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* jest pakietem podstawowym i tym samym również podstawowym wymogiem używania Mobile Order Management.

(b) Można zdefiniować procesy workflow z komunikatami o statusie, które nie zawierają żadnych dodatkowych danych (np. zdjęcie, podpis, dodatkowe pola).

(c) *Przewoźnicy* mają możliwość przekazania zleceń transportowych do swoich kierowców/pojazdów. Kierowca raportuje w czasie rzeczywistym status zdefiniowany przez *załadowcę* za pośrednictwem *Transporeon Trucker*. Alternatywnie, przydzielenie pojazdu i udostępnienie zdefiniowanych komunikatów o statusie może zostać wykonane przez *przewoźnika* za pośrednictwem API *dostawcy usług*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12.7.2. Mobile Order Management “Real-Time Workflow”

Opis

(a) Procesy workflow z komunikatami o statusie, które zawierają dodatkowe dane dla każdego zlecenia transportowego, mogą zostać zdefiniowane przez Real-Time Workflow.

(b) Przykładowo obsługiwane są następujące przepływy pracy (workflows):
- Dokumentacja zabezpieczenia ładunku
- Dostawa towarów
- Dokumentacja szkód

(c) Kolejne procesy workflow mogą zostać zdefiniowane na zamówienie.

(d) Obsługiwane są następujące funkcje:
- Zdjęcie
- Podpis elektroniczny
- Rozwijane pola
- Pola tekstowe

(e) Na podstawie uzyskanych informacji możliwe jest automatyczne tworzenie, dla każdej dostawy lub transportu, pliku PDF dostosowanego do wymagań *klienta*.

Warunki

Oprócz warunków opisanych w **2.12.7 (Mobile Order Management)**, obowiązują następujące warunki:

(a) Podpis elektroniczny w Mobile Order Management nie stanowi dowodu na potrzeby postępowań sądowych na to, że ten podpis w szczególności:
- jest autentyczny
- został przekazany w sposób uprawniony
- czy pochodzi od wskazanego podmiotu wydającego
- spełnia dowolne kryteria formy; w szczególności podpis ten nie stanowi podpisu elektronicznego w rozumieniu §126a Kodeksu Cywilnego („Bürgerliches Gesetzbuch”, BGB)

(b) W przypadku korzystania z funkcji fotograficznej Mobile Order Management, *dostawca usług* przesyła zdjęcie na *platformę*. W ten sposób, *dostawca usług* jest jedynie przekaźnikiem danych.

2.12.7.3. Mobile Order Management “Geofencing/ETA”

Opis

(a) Zapewnione są następujące *usługi*:
- Obliczanie *ETA* na miejsce załadunku w Time Slot Management: Rezerwacja okna czasowego uzupełniona zostaje o przewidywany czas przybycia. W oparciu o te informacje *załadowca* może zidentyfikować potencjalne opóźnienia już w czasie, gdy kierowca jest w drodze do miejsca odbioru, co pozwala aktywnie reagować i np. dostosować zlecenia.
- Kalkulacja *ETA* dla miejsca rozładunku w module Transport Assignment: W tym przypadku oczekiwany czas przybycia wyświetlany jest w Transport Assignment. Jeśli kierowca nie jest w stanie dotrzeć na czas na ustalony termin rozładunku, wówczas *załadowca* zostanie automatycznie poinformowany o oczekiwanym opóźnieniu, co pozwoli mu na proaktywną reakcję np. w celu poinformowania klientów.

(b) Geofencing można skonfigurować według statusu przepływu pracy *załadowcy* w celu przypomnienia kierowcy lub automatycznego umieszczenia statusu poprzez przekroczenie zdefiniowanego promienia do/z stacji załadunku lub rozładunku.

Warunki

Oprócz warunków opisanych w **2.12.7 (Mobile Order Management)**, obowiązują następujące warunki:

(a) Kalkulacja *ETA* jest wykonywana przez *stronę trzecią* dostawcy. Alternatywnie, *ETA* może być zapewniona przez *przewoźnika* za pośrednictwem interfejsu Tracking & Visibility.

(b) Za kompletność, poprawność i aktualność każdego *ETA* raportu ze statusem odpowiada *strona trzecia* dostarczająca taki raport lub status.

2.13. Control Tower

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia interaktywne śledzenie pojazdów na mapie w czasie rzeczywistym w oparciu o dane pochodzące z *Transporeon Trucker* poprzez integrację GPS *przewoźnika* lub od *przewoźnika* poprzez API *dostawcy usług*.

(b) Dzięki funkcjom wyszukiwania i filtrowania, *użytkownicy* mogą śledzić wszystkie lub tylko wcześniej zdefiniowane transporty. Klikając na transport, wyświetlana jest zoptymalizowana trasa, zawierająca szczegóły dotyczące pojazdu i transportu. Funkcja automatycznego powiększania zawsze pokazuje najlepiej dopasowanie mapy, w zależności od aktualnej lokalizacji transportów.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.14. Rate Management

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* określa najlepiej dopasowanego *przewoźnika* według określonych kryteriów (automatyczne przydzielanie przewoźników) i/lub oblicza cenę transportu według określonych kryteriów (automatyczne przydzielanie ceny).

(b) Wspólne kryteria są następujące:

- Pojazd
- Relacja (początek – miejsce destynacji)
- Kod pocztowy miejsca rozładunku
- Dopłaty (np. za dodatkowy odbiór lub rozładunek, stosowane jedynie w przypadku automatycznego przydzielania ceny)

(c) Możliwe jest przydzielenie więcej niż jednego *przewoźnika* dla danej relacji. W takim przypadku transport może być automatycznie wysłany do drugiego, trzeciego itd. *przewoźnika* w celu uzyskania potwierdzenia. Aby określić priorytetowych *przewoźników* dla danej relacji, przewidziano stworzenie rankingu wykorzystującego przydział dla danego *przewoźnika* („udział w rynku", np. 60% *przewoźnik* A, 40% *przewoźnik* B).

(d) Obliczone ceny mogą być wyświetlane w Transport Assignment.

(e) Dane są zapisywane w formie tabel i mogą być edytowane bezpośrednio w aplikacji lub alternatywnie tabele mogą być eksportowane i importowane ponownie do aplikacji po ich edycji w trybie offline.

Warunki

(a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych ponieważ zależne jest to od odpowiednich danych wprowadzanych przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.

(b) Automatyczne przydzielenie *przewoźników* i/lub automatyczne określanie ceny to kalkulacja matematyczna (zwane dalej: ***wynik***), oparta na wprowadzonych i istniejących zbiorach danych *stron trzecich*.

(c) *Wyniki* nie zawsze pokazują najlepszych lub najpopularniejszych *przewoźników* na rynku, ponieważ prawidłowość i aktualność zbiorów danych jest uzależniona od tego, które dane zostały zaktualizowane przez *użytkowników*. Za dane te odpowiada podmiot, który je wprowadza do systemu.

(d) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość *wyników* wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.15. Rate Acceptance

Opis

(a) Jeżeli *załadowca* korzysta z tej funkcji, *przewoźnik* widzi stawki zapisane przez *załadowcę* w Rate Management. W przypadku nowych lub zmienionych stawek, *załadowca* ma możliwość sprawdzenia stawek z *przewoźnikiem* oraz potwierdzenia i/lub odrzucenia stawek. W tym celu *załadowca* rozpoczyna proces zatwierdzenia, a *przewoźnik* może sprawdzić żądanie *załadowcy* poprzez zalogowanie się do *platformy*. *Załadowca* może zdecydować które czynności mogą zostać wykonane przez *przewoźnika* oraz ile informacji dotyczących stawek zostanie wyświetlonych dla *przewoźnika*.

(b) Możliwość konfiguracji dla *klientów* na Freight Procurement pozwala zweryfikowanym użytkownikom – *załadowcom* na dostęp do ogólnoświatowego centrum informacji o stawkach z podziałem na obszary i oddziały. Dane dotyczące stawek są zapisywane w formie tabel i mogą być przechowywane bezpośrednio w aplikacji lub alternatywnie tabele mogą być eksportowane i importowane ponownie do aplikacji po ich edycji w trybie offline. *Użytkownicy* mogą dodawać zapytania o dostępne trasy oraz o obliczenia łącznych cen transportu (w tym o opłaty dodatkowe) danego *przewoźnika* na dostępnych trasach. Możliwe jest przekazanie informacji o trasach lub obliczonych cenach do Transporeon lub innych systemów stron trzecich za pomocą interfejsu.

Warunki

(a) *Załadowca* musi korzystać z Rate Management.

(b) Jedynie *załadowca* może włączyć tę funkcję. Funkcja musi być aktywowana dla *załadowcy*.

(c) *Przewoźnik* musi być aktywny na *platformie* oraz mieć status aktywnego *przewoźnika* dla tego *załadowcy*.

2.16. Container Booking

Opis

(a) Interfejs stworzony pomiędzy Transporeon a platformą transportu oceanicznego umożliwia *załadowcy* przydzielanie zleceń na transport morski (kontenery) swoim *przewoźnikom* oceanicznym za pośrednictwem *platformy*.

(b) *Załadowca* wysyła do *przewoźnika* oceanicznego kontenery do potwierdzenia za pośrednictwem modułu Transport Assignment "No-Touch Order". *Przewoźnik* oceaniczny akceptuje zlecenie transportowe za pośrednictwem platformy transportu oceanicznego, a *załadowca* otrzymuje potwierdzenie poprzez *platformę*.

Warunki

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

(b) *Dostawca usług* potrzebuje danych wprowadzonych przez *załadowcę* lub *przewoźnika*, które są przekazywane za pośrednictwem platformy transportu oceanicznego do *platformy*. *Dostawca usług* zapewnia prawidłowe pobieranie zestawów danych i umożliwia Transport Assignment "No-Touch Order".

(c) Ewentualny brak dostępności platformy transportu oceanicznego może mieć bezpośredni wpływ na brak dostępności tej *usługi w chmurze*. W takich przypadkach *dostawca usług* jest zwolniony z obowiązku świadczenia usług. Wszelkie roszczenia wynikające z niedostępności platformy transportu oceanicznego powinny być rozstrzygane bezpośrednio z dostawcą platformy transportu oceanicznego.

(d) Obowiązują odpowiednio warunki zdefiniowane w **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

2.17. Attachment Services

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia elektroniczną wymianę plików dotyczących transportu i rezerwacji, i pozwala tym samym na optymalną komunikację. Pliki mogą zostać załączone na poziomie transportu lub dostawy przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* a w przypadku firm detalicznych i/lub przez *przewoźników* na poziomie rezerwacji.

(b) Przykłady powszechnie stosowanych załączników:

- CMR
- Obrazy
- Certyfikaty
- Dokumenty celne

(c) Załączniki archiwizowane są przez 10 lat.

(d) Maksymalny rozmiar załącznika to 10 megabajtów.

Warunki

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

(b) *Klient* zobowiązuje się nie podawać żadnych danych osobowych.

2.18. Transport Planner

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* automatycznie konsoliduje dostawy w transporty na podstawie ustawień celów i ograniczeń zdefiniowanych przez *załadowcę*.

(b) Typowe ograniczenia to np. bliskość lokalizacji załadunku i rozładunku, okna czasowe, pojemność i czas trwania zadania.

(c) Tej *usługi w chmurze* można używać za pośrednictwem integracji z systemem *załadowcy* lub w interfejsie użytkownika Transport Assignment. Zaplanowane transporty mogą być wyświetlane w Transport Assignment.

(d) Ta *usługa w chmurze* oferuje wskaźniki KPI umożliwiające ocenę jakości wyników planowania.

Warunki

(a) Wynik jest obliczany przez *usługę w chmurze* za pomocą algorytmów optymalizacji. Jakość zależy od ustawień *załadowcy* w tej *usłudze w chmurze* oraz od jakości danych dostaw źródłowych. Za dane te odpowiada strona, który wprowadza je do systemu.

(b) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość wyników wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

(c) *Załadowca* ma możliwość odrzucenia wyników tej *usługi w chmurze* i wznowienia procesu konsolidacji.

(d) Umowa na transakcję jest zawierana po przydzieleniu *przewoźnikowi*.

2.19. Freight Settlement

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* optymalizuje rozliczenia transportowe i działa jako centralna platforma komunikacyjna pomiędzy *załadowcą* a *przewoźnikiem*.

(b) Po przydzieleniu transportu za pośrednictwem *platformy*, *załadowca* ma możliwość zażądania od *przewoźnika* informacji o rozliczeniu frachtu za dany przewóz w celu weryfikacji faktury. *Przewoźnik* może zaakceptować lub odrzucić żądaną cenę rozliczeniową. Następnie *załadowca* otrzymuje wiadomość, czy jego rozliczenie frachtu zostało przyjęte, czy też odrzucone.

Warunki

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

2.20. Network Insights

Opis

Ta *usługa w chmurze* zapewnia standardowe pulpity i możliwość pobierania danych z *platformy*. *Użytkownicy* mogą łatwo konfigurować i eksplorować dane transportowe z różnych perspektyw oraz uzyskać wgląd w trendy i anomalie w swojej sieci logistycznej.

Warunki

Zawartość usług nie jest kompletna, reprezentatywna ani dokładna pod względem zasad statystycznych/naukowych.

2.21. Analytics

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* pomaga *załadowcy* generować i analizować dane zgromadzone na *platformie*. Z zasady raporty mogą być tworzone na poziomie *przewoźnika* lub transportu. Ze względu na dużą liczbę możliwych pól istnieje ogromna liczba możliwych kombinacji do analizy. Przykłady prostych raportów:

- Ilość przewożonej masy na *przewoźnika* i na miejsce rozładunku w danym okresie czasu
- Wszystkie skończone transporty łącznie z wszystkimi ofertami w danym okresie czasu ze wskazaniem najwyższych, najniższych i wybranych ofert

(b) Powtarzające się zapytania mogą być zapisane i oznaczane dla cyklicznego (np. miesięcznego) tworzenia spedycji.

(c) Dane wyjściowe udostępniane są w surowej formie tabelarycznej i mogą być eksportowane za pomocą programu Excel.

Warunki

(a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych, ponieważ zależy to od wprowadzenia odpowiednich danych w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.

(b) Za kompletność, prawidłowość i aktualność odpowiednich danych odpowiada strona, która wprowadza te dane do systemu.

2.22. Surcharge Management

Opis

(a) Po przydzieleniu transportu za pośrednictwem *platformy przewoźnik* ma możliwość poprosić o dopłaty do danego transportu *załadowcę*.

(b) Dopłaty to koszty, które nie mogą zostać uwzględnione z wyprzedzeniem przez *załadowcę* i *przewoźnika*, a które mają bezpośredni wpływ na koszt realizacji danego transportu. Typowe przykłady to dopłaty za czas oczekiwania, który wynikł w trakcie realizacji transportu.

(c) *Załadowca* może zaakceptować lub odrzucić zgłoszone dopłaty. *Przewoźnik* otrzymuje wówczas wiadomość zawierającą informację o akceptacji lub odrzuceniu zgłoszonych dopłat.

(d) Zbiór możliwych zgłoszeń dopłat (typ, kwota i ramy czasowe) definiowany jest przez *załadowcę*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.23. Awizo naczepy

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* zarządzanie przyczepami do wstępnego załadowania oprócz pojazdów w Time Slot Management. Dzięki temu *załadowca* uzyskuje przegląd wszystkich naczep na terenie zakładu i informację o aktualnym statusie załadunku (puste lub pełne). Również *przewoźnik* ma dostęp do przeglądu naczep.

(b) Ta *usługa w chmurze* może być również stosowana w przypadku kontenerów.

Warunki

Ta *usługa w chmurze* wymaga korzystania z Time Slot Management.

2.24. Portal odbiorcy

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* daje odbiorcy towaru możliwość podglądu wybranych zleceń transportowych i ich statusów w ramach *platformy*.

(b) *Załadowca* może udzielić odbiorcy towaru prawa do przeglądania dostaw, które zostały przydzielone *przewoźnikowi* za pośrednictwem *platformy*. Połączenie dostaw i odbiorcy towaru wykonywane jest przez *załadowcę*. Charakter i zakres informacji o dostawach, które są widoczne dla odbiorcy towaru jest definiowany przez *załadowcę*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.25. Portal dostawcy

Opis

(a) Podczas tworzenia dostawy *załadowca* może wyznaczyć odpowiedniego *dostawcę*. Dzięki tej *usłudze chmurowej dostawca* może zobaczyć dostawy w Transporeon, do których ma upoważnienie.

(b) Do tego celu został opracowany specjalny widok dla *dostawcy*, zawierający informacje na temat odpowiednich dostaw. Dzięki funkcji Event Management *dostawca* może dokładniej monitorować i, w zależności od uprawnień, zmieniać statusy.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.26. Exchange Platform

Opis

(a) Exchange Platform służy jako konwerter danych pomiędzy *systemem wewnętrznym klienta* a *platformą*. Jest on realizowany w ramach *usługi w chmurze* i umożliwia bezpośrednią komunikację pomiędzy *platformą* a *systemem wewnętrznym klienta*. Pozwala *klientowi* i *dostawcy usług* na wymianę danych związanych z transportem, między innymi z wykorzystaniem standardowego API Transporeon.

(b) *Klient* oraz *dostawca usług* wspólnie określą format danych i protokół komunikacyjny (spośród możliwych formatów danych i protokołów komunikacyjnych).

(c) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i poprawność informacji, które są przekazywane z *systemu wewnętrznego klienta* na Exchange Platform. *Klient* ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za poprawne przekazywanie danych.

Warunki

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

2.27. CMR Sign-on-Glass

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* jest rozwiązaniem, które umożliwia korzystanie z cyfrowych listów przewozowych przy współpracy z innymi podmiotami na *platformie*.

(b) Kiedy *przewoźnik* alokuje pojazd do przydzielonego transportu; cyfrowa wersja dokumentu listu przewozowego jest generowana przez *platformę* i udostępniana w *Transporeon Trucker*. Kierowca może zbierać podpisy elektroniczne od nadawcy i od siebie na urządzeniu przenośnym. Wraz z danymi dotyczącymi transportu i dostawy, podpisy te zostaną umieszczone na automatycznie utworzonym cyfrowym liście przewozowym (dokument PDF), który następnie zostanie zapisany jako załącznik dostępny w funkcji Attachment Services zarówno dla *załadowcy* jak i *przewoźnika*. Podczas transportu, cyfrowy list przewozowy będzie dostępny w *Transporeon Trucker* (podpisy i uwagi).

(c) Cyfrowe dokumenty listu przewozowego będą tworzone przez *dostawcę usług* i dołączane do danej przesyłki za pośrednictwem Attachment Services. Będą one przechowywane jako załącznik na *platformie*. Wszystkie zainteresowane strony (*załadowca*, *przewoźnik* oraz opcjonalnie odbiorcy towarów za pośrednictwem portalu odbiorcy) mogą uzyskać dostęp do cyfrowych dokumentów listu przewozowego za pośrednictwem *platformy*. Cyfrowy list przewozowy jest również dostępny dla kierowcy w ramach *Transporeon Trucker*.

Warunki

(a) *Załadowca* musi wskazać dany transport jako istotny dla cyfrowego listu przewozowego. *Załadowca* musi wskazać, kiedy informacja o transporcie jest wiążąca, w związku z czym można wydać cyfrowy list przewozowy.

(b) *Przewoźnik* powinien alokować pojazd to przydzielonego transportu.

(c) Kierowca *przewoźnika* musi korzystać z *Transporeon Trucker*.

(d) Rozwiązanie to nie zapewnia technicznego uwierzytelnienia elektronicznego listu przewozowego za pomocą podpisu wykorzystującego „sign-on-glass".

(e) Wprowadzone dane mogą różnić się od rzeczywistej daty ekspozycji i mogą wykazywać różne okoliczności faktyczne. Dokument ten jest wydawany przez *dostawcę usług* na podstawie informacji wypełnionych lub przesłanych przez użytkownika. Każda ze stron wprowadzających informacje lub zamieszczających treści, w tym załączniki, zdjęcia lub logo, ponosi pełną odpowiedzialność za treść, kompletność, dokładność i aktualny charakter tych informacji.

(f) *Dostawca usług* nie gwarantuje, że dokumenty/procedura będą mogły zostać uznane za dowód w świetle obowiązującego prawa lub w ramach postępowania sądowego.

2.28. Digital Transport Documents

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia korzystanie z cyfrowych dokumentów przewozowych podczas współpracy z innymi podmiotami na *platformie*. W zależności od trasy transportu i obowiązujących wymogów regulacyjnych system automatycznie generuje odpowiedni typ dokumentu:

- eCMR: Generowany dla transportów międzynarodowych (każdy odcinek poza Hiszpanią i na terenie UE)
- Carta de Porte / Documento de Control Administrativo (DCA): Generowany w przypadku transportów krajowych w Hiszpanii (miejsce nadania i miejsce przeznaczenia w Hiszpanii) w celu zapewnienia zgodności z krajowymi wymogami regulacyjnymi, w tym z hiszpańską ustawą o zrównoważonej mobilności
- eDelivery Note: Cyfrowy list przewozowy dołączany do transportu towarów, zawierający szczegółowe opisy produktów, ilości oraz konkretne kody artykułów, umożliwiający odbiorcy sprawdzenie, czy fizyczna dostawa jest zgodna z zleceniem transportowym

(b) *Załadowca* lub *przewoźnik* wydaje dokument cyfrowy.

(c) W momencie załadunku*załadowca* weryfikuje i, w razie potrzeby, koryguje dane transportowe, a następnie rozpoczyna przekazanie ładunku. W przypadku eCMR wymagany jest podpis cyfrowy. W przypadku dokumentów DCA i eDelivery Note *załadowca* podpisuje dokument w miejscach wymaganych przez proces biznesowy lub obowiązujące przepisy.

(d) Kierowca *przewoźnika* sprawdzi towary, przekaże wszelkie uwagi i potwierdzi na urządzeniu mobilnym przekazanie. W przypadku eCMR wymagany jest podpis cyfrowy. W przypadku dokumentów DCA i eDelivery Note, kierowca podpisuje dokument w miejscach wymaganych przez proces biznesowy lub obowiązujące przepisy. W przypadku transportu krajowego w Hiszpanii, dokument jest sporządzany w języku hiszpańskim i nadaje się do kontroli administracyjnych przeprowadzanych na drodze.

(e) W przypadku gdy wymagany jest odbiór przez odbiorcę, w momencie rozładunku odbiorca dokonuje oględzin towaru i potwierdza jego odbiór. W przypadku eCMR wymagany jest podpis cyfrowy. W przypadku dokumentów DCA i eDelivery Note, odbiorca podpisuje dokument w miejscach wymaganych przez proces biznesowy lub obowiązujące przepisy.

(f) Na podstawie tych informacji można wygenerować listy przewozowe (CMR), Carta de Porte / DCA lub dokumenty eDelivery Notes w formacie PDF w celu udostępnienia ich *osobom trzecim*.

(g) Wszystkie zainteresowane strony (*załadowca*, *przewoźnik* oraz opcjonalnie odbiorcy towarów za pośrednictwem Portalu odbiorcy) mają dostęp do cyfrowych dokumentów przewozowych za pośrednictwem *platformy*.

Warunki

(a) *Załadowca* musi wskazać dany transport jako istotny dla cyfrowych dokumentów przewozowych. *Załadowca* musi wskazać, kiedy informacja o transporcie jest wiążąca, w związku z czym można wydać dokument.

(b) Kierowca *przewoźnika* musi korzystać z urządzenia mobilnego.

(c) To rozwiązanie jest zgodne ze standardem „zaawansowanego" podpisu elektronicznego eIDAS, który umożliwia identyfikację osoby podpisującej.

(d) Wprowadzone dane mogą różnić się od rzeczywistej daty ekspozycji i mogą wykazywać różne okoliczności faktyczne. Dokument ten jest wydawany przez *dostawcę usług* na podstawie informacji wypełnionych lub przesłanych przez *użytkownika*. Każda ze *stron* wprowadzających informacje lub zamieszczających treści, w tym załączniki, zdjęcia lub logo, ponosi pełną odpowiedzialność za treść, kompletność, dokładność i aktualny charakter tych informacji.

(e) *Dostawca usług* nie gwarantuje, że dokumenty/procedura będą mogły zostać uznane za dowód w świetle obowiązującego prawa lub w ramach postępowania sądowego.

2.29. Partner Performance Score

Opis

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

Warunki

(a) Algorytm używany przez *dostawcę usług* do generowania punktacji jest wyłączną własnością *dostawcy usług* i nie będzie ujawniany *przewoźnikom*.

(b) *Dostawca usług* będzie stosował wyłącznie obiektywne kryteria oceny.

(c) Ocena będzie widoczna dla wszystkich *załadowców* na *platformie*, ale nie dla innych *przewoźników*.

(d) Każdy numer ID klienta będzie miało swój własny wynik. *Użytkownicy* z tym samym numerem ID będą mieli jeden wynik. Jeśli *przewoźnik* ma wiele podmiotów powiązanych, każdy z osobnym numerem ID, wtedy każdy podmiot powiązany będzie miał swój własny wynik.

(e) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za jakiekolwiek szkody powstałe w wyniku stosowania punktacji Partner Performance Score, w szczególności za szkody wynikające ze utraty klientów. *Dostawca usług* jest odpowiedzialny jedynie za generowanie wyników algorytmu (agregacja informacji).

2.30. Freight Marketplace

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* działa jako neutralna, ale aktywna brama dla *załadowców* i *przewoźników*, umożliwiająca znalezienie odpowiedniej ceny i idealnego kontrahenta dla usługi transportowej.

(b) *Załadowcy* korzystają z tej *usługi w chmurze* do tworzenia i wykonywania zleceń transportu. *Załadowcy* mogą wyszukiwać *przewoźników* w naszym katalogu *przewoźników* i mogą zdefiniować, którzy *przewoźnicy* powinni mieć pełny dostęp do zleceń transportu. *Przewoźnicy* mogą z kolei wysyłać oferty i akceptować kontroferty, które otrzymują od *załadowców*. *Załadowcy* mogą przyjmować oferty otrzymywane od *przewoźników* i mogą tworzyć własne kontroferty dla *przewoźników*. Zlecenie transportu jest zakończone, gdy oferty zostaną przyjęte przez *załadowcę* lub kontroferty zostaną zaakceptowane przez *przewoźników*.

(c) *Przewoźnicy* mogą korzystać z tej *usługi w chmurze* w celu publikowania zleceń transportowych skierowanych do innych *przewoźników*. W tym kontekście, *przewoźnik*, pełniący rolę zleceniodawcy, może wyszukiwać innych *przewoźników* i zapraszać ich do składania ofert dotyczących konkretnego transportu. Zaproszeni *przewoźnicy* mogą składać oferty, które wybrany *przewoźnik* może przyjąć lub przedstawić własną ofertę. Zlecenie transportu jest zakończone, gdy oferty zostaną przyjęte przez *przewoźnika* pełniącego rolę podmiotu przyznającego zlecenie lub w momencie przyjęcia kontroferty przez podwykonawcę pełniącego rolę *przewoźnika*.

(d) *Przewoźnicy* i *załadowcy* mogą tworzyć profile, aby zaprezentować się kontrahentowi. W ten sposób każda strona może uzyskać informacje o kontrahencie w celu zbudowania zaufania między obiema stronami.

(e) Podczas tworzenia profilu, *przewoźnik* przedłożyć dokumenty firmowe w celu rejestracji. *Dostawca usług* przeprowadza kontrolę wiarygodności na podstawie danych rejestracyjnych, porównując przekazane informacje z danymi dostępnymi publicznie. Proces ten nie stanowi gwarancji, rękojmi ani bieżącej weryfikacji tożsamości, legalności, statusu prawnego ani zdolności kredytowej żadnego *przewoźnika* zarejestrowanego na *platformie*.

Warunki

(a) Aby *załadowcy* i *przewoźnicy* mogli korzystać z tej *usługi w chmurze*, muszą oni utworzyć konta firmy i użytkownika.

(b) *Załadowcy* oraz, w stosownych przypadkach, *przewoźnicy* definiują zawartość zleceń transportu i odpowiednie wymagania.

(c) *Przewoźnicy* i dostawcy odpowiadają za prawidłowość wyników wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych danych.

(d) *Dostawca usługa* zastrzega sobie prawo do udostępniania funkcji oferowanych przez *partnerów zewnętrznych* w tej *usłudze w chmurze* i do odpowiedniego oznaczenia tych funkcji. *Użytkownik* może zadecydować o korzystaniu z takich funkcji wedle własnego uznania. W związku z tym określone dane *użytkownika*, takie jak nazwa *użytkownika*, dane kontaktowe firmy *użytkownika*, cena ładunku i inne dane związane z transportem, mogą być przekazywane przez *dostawcę usług* do odpowiedniego *partnera zewnętrznego* i dalej zarządzane przez tego *partnera zewnętrznego* zgodnie z obowiązującymi warunkami osób trzecich. *Użytkownik* przyjmuje do wiadomości i zgadza się, że *dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za sposób wykorzystania ani przetwarzania danych *użytkownika* po opuszczeniu przez nie tej *usługi w chmurze*.

(e) Odpowiedzialność za samodzielne zweryfikowanie tożsamości i uprawnień dowolnego *przewoźnika* przed zleceniem przewozu spoczywa wyłącznie na *załadowcy* lub *przewoźniku* zlecającym transport. Obejmuje to między innymi: fizyczną weryfikację dokumentu tożsamości kierowcy oraz numeru rejestracyjnego pojazdu w miejscu załadunku; sprawdzenie, czy pojazd i kierowca są zgodni z danymi podanymi w zleceniu transportowym; oraz przeprowadzenie wszelkich dodatkowych kontroli tożsamości lub uprawnień, które *załadowca* lub *przewoźnik* zlecający transport uzna za stosowne, biorąc pod uwagę charakter i wartość przewożonych towarów.

(f) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za jakiekolwiek straty, szkody lub roszczenia wynikające z oszukańczego, błędnego lub nieuprawnionego wykorzystania tożsamości, danych rejestracyjnych lub poświadczeń *przewoźnika* z wyjątkiem przypadków umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa ze strony *dostawcy usług*.

2.31. Time Slot Management for Retailers

Opis

(a) *Załadowca* określa dostępne zdolności załadunku i rozładunku w swoich lokalizacjach za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers. Tylko ci *przewoźnicy* z grupy *przewoźników* odpowiedniego *załadowcy* mają dostęp do tych zdolności rozładunku. Kryteria, według których *dostawca usług* jest uprawniony do aktywacji *przewoźników* dla *załadowcy*, są określane przez odpowiedniego *załadowcę*. Tylko ci *przewoźnicy*, którzy otrzymali numer zamówienia od odpowiedniego *załadowcy*, mają dostęp do tych zdolności rozładunku (zwane dalej: *autoryzowani przewoźnicy*).

(b) Nazwy firm i lokalizacje *załadowców* zarejestrowanych w Time Slot Management for Retailers są widoczne dla *przewoźników*, chyba że uzgodniono inaczej. *Załadowcy* widzą nazwy firm zarejestrowanych *przewoźników*.

(c) Zapewnienie zdolności załadunku i rozładunku przez *załadowcę* dla *przewoźnika* odpowiada prośbie zarezerwowania okna czasowego w zakresie, na który *przewoźnik* otrzymał zlecenie transportu do lub z określonej lokalizacji *załadowcy*.

(d) *Autoryzowany przewoźnik* rezerwuje okno czasowe dla załadunku lub rozładunku za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers. W tym zakresie *autoryzowany przewoźnik* zobowiązany jest zawsze stosować się do poleceń danego *załadowcy*. W zależności od odbioru/dostawy konieczne może być zarezerwowanie więcej niż 1 okna czasowego na taki odbiór/dostawę, np. jeżeli dotyczy to kilku stacji rozładunkowych w miejscu docelowym.

(e) *Załadowca* ma prawo do zarezerwowania okna czasowego dla *autoryzowanego przewoźnika*. Koszt tych rezerwacji będzie ponosił odpowiedni *przewoźnik*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.32. Time Slot Management for Retailers Reporting

Opis

(a) Na życzenie *dostawcy załadowca* może udzielić *dostawcy* prawa do przeglądania rezerwacji okien czasowych, w których *przewoźnicy* dokonują lub dokonali transportów dla *dostawcy*. Prawo to odnosi się do okien czasowych zarezerwowanych przez *przewoźnika*, *dostawcę* lub *załadowcę* w lokalizacji *załadowcy* podczas realizacji zlecenia transportowego *załadowcy*. *Załadowca* określa charakter i zakres informacji zawartych w rezerwacjach okien czasowych, które mogą być wyświetlane przez *dostawcę*.

(b) *Dostawca* może uzyskać prawo do przeglądania tylko rezerwacji okien czasowych dokonanych dla zamówień tego *dostawcy*.

(c) *Załadowca* może w dowolnej chwili cofnąć prawo *dostawcy* do przeglądania rezerwacji okien czasowych. W takim przypadku *dostawca usług* powiadomi *dostawcę*. *Dostawca usług* może przyznać na życzenie *dostawcy* prawo dostępu na kolejnych 6 miesięcy do rezerwacji okien czasowych dokonanych w okresie aktywowanym przez *załadowcę*.

(d) *Przewoźnik* ma prawo wglądu wyłącznie do własnych zarezerwowanych okien czasowych, dokonywanych lub dokonanych przez *przewoźnika* w przeszłości.

(e) Liczba okien czasowych może różnić się od liczby zleconych dostaw i jest określona przez wymogi *załadowcy*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.33. Time Slot Management for Retailers SMS

Opis

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

Warunki

(a) Time Slot Management for Retailers SMS służy wyłącznie jako system powiadamiania o zmianach, nowych rezerwacjach i usunięciu okien czasowych, które miały miejsce w Time Slot Management for Retailers. W tym względzie decydujące są wyłącznie dane udostępnione za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers.

(b) *Dostawca usług* korzysta z usług *stron trzecich* w celu przesyłania wiadomości SMS. *Dostawca usług* nie może zagwarantować szybkiej i prawidłowej transmisji w przypadkach, gdy jest ona poza wpływem i odpowiedzialnością *dostawcy usług*, w tym między innymi w przypadku braku odbioru telefonów komórkowych lub niedostępności operatorów sieci. W związku z tym *dostawca usług* zaleca, aby status rezerwacji był regularnie sprawdzany przez Time Slot Management for Retailers albo telefonicznie.

2.34. Mobile Yardbook Registration

Opis

(a) Funkcja Mobile Yardbook Registration pomaga firmie detalicznej zminimalizować wewnętrzne obciążenie pracą i wysiłek związany z zarządzaniem yardbookiem, zlecając to *przewoźnikowi*. Pozwala to kierowcy na niezależne tworzenie wpisów w yardbooku po dotarciu na plac. Ta funkcja ułatwia procesy wdrażania w firmie i umożliwia pozyskanie istotnych danych z dostaw, ułatwiając przyszłe oceny.

(b) Aplikacja Time Slot Management obejmuje funkcję zwaną „Yardbook", która umożliwia użytkownikom detalicznym łatwe udostępnianie kierowcom kodu QR lub linku. Ten kod QR lub link otwiera funkcję Mobile Yardbook Registration jako samodzielną aplikację w urządzeniu mobilnym. Uzyskując dostęp do tej funkcji, kierowcy mogą wygodnie wprowadzać wszystkie niezbędne dane *przewoźnika* i dane dostawy do swoich zadań.

Warunki

(a) Aby móc korzystać z tej funkcji, firmy detaliczne muszą mieć oprogramowanie Time Slot Management for Retailers.

(b) Aby aktywować Time Slot Management for Retailers, funkcja Yardbook musi być skonfigurowana prawidłowo. Użytkownicy detaliczni mają również możliwość elastycznego tworzenia wpisów w yardbooku dla dostaw, które nie mają przypisanego określonego okna czasowego.

2.35. Freight Procurement

Opis

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

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

Warunki

(a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych ponieważ zależne jest to od odpowiednich danych wprowadzanych przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.

(b) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość *wyników* wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.36. Instant Pay

Opis

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

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

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

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

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.37. Real-Time Yard Management

Opis

(a) Ta *usługa* jest aplikacją desktopową, zaprojektowaną w celu sprostania krytycznym wyzwaniom związanym z efektywnym zarządzaniem obciążeniami na placu i w magazynie. Zapewniając kompleksowy przegląd wszystkich ciężarówek, które mają dojechać na plac, to narzędzie zwiększa wydajność operacyjną, bezpieczeństwo i usprawnia komunikację między operacjami transportowymi i magazynowymi. Wartością tej *usługi* jest usprawnienie przepływu przyjazdów ciężarówek – zmniejszenie kosztów przez wydajność operacyjną i poprawę zadowolenia *klienta* – przez wykorzystanie informacji i wgląd w dane operacyjne.

(b) *Załadowcy* i sprzedawcy detaliczni korzystają z tej *usługi*, aby mieć podgląd wszystkich gości, którzy zarezerwowali terminy realizacji za pośrednictwem modułu Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers. Wszyscy goście są wyświetlani w tabeli *Arrival Monitor*. Wykorzystując technologię widoczności w czasie rzeczywistym, *Arrival Monitor* pokazuje spodziewany czas przyjazdu (ETA) dla każdego gościa, co pozwala na precyzyjne śledzenie, czy ciężarówka dotrze na czas, zbyt wcześnie lub zbyt późno („***Arrival Monitor***"). Korzystając z *usługi*, użytkownicy mogą również łatwo monitorować i rejestrować postęp każdego gościa na placu przez aktualizowanie statusów i monitorowanie kluczowych wskaźników wydajności określonych w celu wyróżnienia odchyleń, wąskich gardeł i zakłóceń harmonogramu.

Warunki

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

2.38. Yard pre-check-in

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* jest dodatkową funkcją Real-Time Yard Management przeznaczoną specjalnie dla *załadowców*, *dostawców* i odbiorców towaru, zwanych łącznie właścicielami terminalu. *Użytkownicy* tej *usługi w chmurze* to kierowcy przyjeżdżający do terminala w celu dostarczenia lub odebrania towarów oraz inne osoby odwiedzające z zewnątrz. Umożliwiając odwiedzającym samodzielne zarejestrowanie się w terminalu, ta *usługa w chmurze* przekazuje informacje aktualizowane w czasie rzeczywistym personelowi zarządzającemu terminalem. Usprawnia to koordynację działań i zasobów w terminalu z korzyścią dla widoczności operacyjnej i efektywności.

(b) Real-Time Yard Management zawiera stronę o nazwie „Ustawienia zameldowania", która umożliwia *użytkownikom* Yard pre-check-in łatwe udostępnienie kodu QR lub linku kierowcom lub innym osobom odwiedzającym z zewnątrz. Ten kod QR lub link otwiera tę *usługę w chmurze* jako samodzielną aplikację internetową w ich urządzeniu mobilnym albo na tablecie lub komputerze oddanym do dyspozycji w terminalu. Uzyskując dostęp do tej *usługi w chmurze*, kierowcy i inne osoby odwiedzające z zewnątrz mogą wypełnić formularz zameldowania i podać wszystkie informacje wymagane w danym terminalu.

(c) *Użytkownicy* Real-Time Yard Management mogą obejrzeć wypełniony przez kierowcę formularz zameldowania bezpośrednio na swoim pulpicie nawigacyjnym *Arrival Monitor*.

Warunki

(a) Posiadanie Real-Time Yard Management jest warunkiem niezbędnym korzystania z tej *usługi w chmurze* przez *załadowców* lub sprzedawców detalicznych.

(b) *Użytkownicy* Real-Time Yard Management mają możliwość skonfigurowania tej *usługi w chmurze* we własnym zakresie. Konfiguracja jest dostępna na stronie „Ustawienia zameldowania" w Real-Time Yard Management.

2.39. SAML Single Sign-On

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* jest świadczona w ramach rozszerzonego pakietu bezpieczeństwa.

(b) Security Assertion Markup Language (zwane dalej: ***SAML***) jest standardowym protokołem używanym przez przeglądarki internetowe w celu umożliwienia Single Sign-On (w dalszej części: ***SSO***) za pomocą bezpiecznych tokenów.

(c) *SAML* jest otwartym standardem wymiany danych uwierzytelniania i autoryzacji pomiędzy stronami, w szczególności pomiędzy dostawcą tożsamości a dostawcą usług.

(d) *SAML* całkowicie eliminuje konieczność stosowania haseł, wykorzystując standardową kryptografię i podpisy cyfrowe do przekazywania bezpiecznego tokena logowania od dostawcy tożsamości do aplikacji typu oprogramowanie jako usługa (zwane dalej: ***Saas***).

(e) *SAML* wykorzystuje bezpieczne tokeny, które są cyfrowo podpisanymi i zaszyfrowanymi wiadomościami zawierającymi dane uwierzytelniające i autoryzacyjne.

(f) *SAML* przekazuje te tokeny od dostawcy tożsamości do aplikacji w chmurze za pomocą ustalonych relacji zaufania.

Warunki

Klient musi korzystać lub mieć aktywowany rozszerzony pakiet bezpieczeństwa.

2.40. Supplier Collaboration

Opis

(a) Niniejsza *usługa w chmurze* zapewnia cyfrowe środowisko współpracy, które umożliwia *załadowcy* i *dostawcy* uzgodnienie warunków realizacji zamówienia oraz synchronizację aktualnego statusu z operacjami transportowymi i magazynowymi. Ma ona na celu zastąpienie komunikacji ręcznej (takiej jak e-mail czy rozmowy telefoniczne) ustrukturyzowanymi, znormalizowanymi danymi, aby zapewnić stale aktualizowane zamówienie, które dynamicznie uruchamia aktualizacje w kolejnych etapach procesu.

(b) Działanie *usługi w chmurze* jest następujące:

  (i) *Załadowca* przekazuje dane dotyczące zamówień do *platformy*, ustalając w ten sposób podstawowe parametry dotyczące popytu i wymagań dostawczych.

  (ii) *Dostawca* uzyskuje dostęp do *platformy* poprzez interfejs sieciowy *platformy* lub standardowe połączenie w ramach elektronicznej wymiany danych (zwane dalej ***EDI***) w celu przeglądania zleceń oczekujących na realizację.

  (iii) *Dostawca* przekazuje uporządkowane informacje zwrotne, które mogą obejmować potwierdzenie zamówienia zgodnie z prośbą lub propozycję zmian dotyczących ilości, terminów dostaw lub dostępności produktów (zwane dalej ***aktualizacjami zamówienia***).

  (iv) *Aktualizacje zamówienia* mogą być sprawdzane przez *załadowcę*.

  (v) Gdy *aktualizacja zamówienia* zostanie zatwierdzona przez *załadowcę*, *platforma* synchronizuje te informacje z modułami realizacyjnymi działającymi na dalszym etapie procesu. Dzięki temu dane dotyczące zamówień mogą pełnić rolę wyzwalacza umożliwiającego podjęcie działań w ramach innych *usług w chmurze*, takich jak *Time Slot Management*. Ponadto zapewnia to przejrzystość w zakresie statusów realizacji na kolejnych etapach, takich jak informacje o rezerwacji okien czasowych, oraz gwarantuje, że szczegóły realizacji mogą być przekazywane do kolejnych modułów wykonawczych.

  (vi) Proces kończy się, gdy status realizacji zamówienia zostanie zsynchronizowany między *załadowcą* a *dostawcą*, a uzyskane dane zostaną udostępnione do tworzenia dostaw w celu dalszego planowania transportu. Informacje te mogą zostać zmienione przez *załadowcą* i *dostawcę* w dowolnym momencie, co spowoduje kolejne aktualizacje w dalszej części łańcucha dostaw.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę* oraz *dostawcę*. Po aktywacji, zamówienia przesłane przez *załadowcę* są udostępniane połączonemu *dostawcy* na *platformie*.

(b) *Załadowca* jest odpowiedzialny za terminowe i prawidłowe przekazanie danych dotyczących pierwotnego zamówienia do *platformy*.

(c) *Dostawca* ponosi odpowiedzialność za kompletność i poprawność przekazanych *aktualizacji zamówień*. *Platforma* pełni rolę warstwy komunikacyjnej i synchronizacyjnej; nie ma to wpływu na obowiązującą umowę kupna zawartą między *załadowcą* a *dostawcą*.

(d) Aby zapewnić interoperacyjność między wieloma połączeniami, *platforma* wykorzystuje komunikaty *EDI* zgodnie ze standardem GS1. Zarówno *załadowca*, jak i *dostawca* są odpowiedzialni za zapewnienie zgodności swoich *systemów wewnętrznych* z niniejszymi standardami, jeśli zdecydują się skorzystać z integracji *EDI* zamiast interfejsu sieciowego *platformy*.

2.41. Multimodal No-Touch Order

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* tworzenie, zarządzanie i realizację multimodalnych zleceń transportowych (No-Touch Orders) z wykorzystaniem różnych środków transportu (np. transportu morskiego i/lub lotniczego). Umożliwia koordynację przepływów transportowych od początku do końca, obejmujących wiele odcinków trasy i *przewoźników*, w ramach ujednoliconej struktury operacyjnej.

(b) Multimodal No-Touch Order jest zazwyczaj świadczona w połączeniu z odpowiednimi funkcjami zapewniania widoczności w transporcie multimodalnym (np. Ocean Visibility i/lub Air Visibility, zgodnie z opisem w **2.12.5 (Ocean Visibility)** oraz **2.12.6 (Air Visibility)**), tworząc zintegrowaną ofertę obejmującą realizację i śledzenie transportów multimodalnych.

(c) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* zarządzanie No-Touch Order w trybie transakcyjnym, w tym koordynację etapów transportu oraz integrację z powiązanymi procesami monitorowania i realizacji, w zależności od zakresu umowy.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* może być aktywowana przez *załadowcę* w ramach Transport Operations.

(b) Metoda przydzielania No-Touch Order mająca zastosowanie do niniejszej *usługi w chmurze* działa zgodnie z opisem zawartym w **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

(c) W przypadku gdy usługa Multimodal No-Touch Order jest świadczona w połączeniu z ofertami Ocean Visibility i/lub Air Visibility, należy ją traktować jako funkcję realizowaną w ramach Transport Operations.

2.42. Transport Operations Parcel Track & Trace

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* monitorowanie przebiegu transportu przesyłek oraz postępów w dostawie bezpośrednio w ramach kontekstu operacyjnego Transport Operations (np. zleceń transportowych lub zleceń materiałowych), bez konieczności korzystania z wielu portali śledzenia przesyłek poszczególnych przewoźników. W tym celu *dostawca usług* pobiera i wyświetla informacje dotyczące śledzenia przesyłek dostarczone przez *przewoźnika*.

(b) *Dostawca usług* zapewnia kompleksowy wgląd w proces transportu przesyłek poprzez wyświetlanie zdarzeń związanych ze śledzeniem oraz zmian statusu, w tym znaczników czasu oraz, w miarę możliwości, informacji o lokalizacji. Dane dotyczące śledzenia przesyłek opierają się na informacjach otrzymanych od *przewoźników* i są wyświetlane przez *dostawcę usług* bez ponownego obliczenia ani zmiany oryginalnych danych *przewoźnika*.

(c) Zdarzenia i kody śledzenia charakterystyczne dla poszczególnych *przewoźników* są przyporządkowane do znormalizowanych statusów operacyjnych, co umożliwia spójne monitorowanie, obsługę wyjątków oraz raportowanie w odniesieniu do różnych *przewoźników* w ramach ujednoliconego widoku operacyjnego.

(d) Aktualizacje dotyczące śledzenia przesyłek są przekazywane niemal w czasie rzeczywistym, w zależności od możliwości *przewoźnika*. *Dostawca usług* pobiera informacje o śledzeniu za pomocą zaplanowanych zapytań lub aktualizacji wyzwalanych przez przewoźnika i udostępnia te informacje na *platformie* w celu wyświetlenia i dalszego przetwarzania.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* może być aktywowana przez *załadowcę* w ramach Transport Operations.

(b) Dostępność, częstotliwość i poziom szczegółowości informacji o śledzeniu przesyłek zależą od możliwości technicznych danego *przewoźnika*, dostarczanych przez niego danych oraz uzgodnionej metody integracji (np. API, mechanizmy typu push lub pull).

(c) *Dostawca usług* nie gwarantuje kompletności, dokładności ani aktualności danych dotyczących śledzenia, ponieważ dane te są dostarczane przez *osoby trzecie* przewoźników i nie są niezależnie weryfikowane ani przeliczane przez *dostawcę usług*.

(d) Standaryzowane mapowanie statusów odbywa się w miarę możliwości w celu ujednolicenia zdarzeń śledzenia charakterystycznych dla danego *przewoźnika*; jednakże niektóre zdarzenia mogą zostać zaklasyfikowane do ogólnego statusu rezerwowego, jeśli nie jest dostępne bezpośrednie mapowanie.

(e) Informacje dotyczące śledzenia przesyłek są udostępniane wyłącznie w celu zapewnienia wglądu w przebieg operacji oraz wsparcia procesów i nie stanowią prawnie wiążącego dowodu doręczenia ani potwierdzenia statusu transportu.

2.43. Transport Operations Parcel Track & Trace and Labelling

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* monitorowanie przebiegu transportu przesyłek oraz postępów w dostawie bezpośrednio w ramach kontekstu operacyjnego Transport Operations (np. zleceń transportowych lub zleceń materiałowych), bez konieczności korzystania z wielu portali śledzenia przesyłek poszczególnych przewoźników. W tym celu *dostawca usług* pobiera i wyświetla informacje dotyczące śledzenia przesyłek dostarczone przez *przewoźnika*.

(b) *Dostawca usług* zapewnia kompleksowy wgląd w proces transportu przesyłek poprzez wyświetlanie zdarzeń związanych ze śledzeniem oraz zmian statusu, w tym znaczników czasu oraz, w miarę możliwości, informacji o lokalizacji. Dane dotyczące śledzenia przesyłek opierają się na informacjach otrzymanych od *przewoźników* i są wyświetlane przez *dostawcę usług* bez ponownego obliczenia ani zmiany oryginalnych danych *przewoźnika*.

(c) Zdarzenia i kody śledzenia charakterystyczne dla poszczególnych *przewoźników* są przyporządkowane do znormalizowanych statusów operacyjnych, co umożliwia spójne monitorowanie, obsługę wyjątków oraz raportowanie w odniesieniu do różnych *przewoźników* w ramach ujednoliconego widoku operacyjnego.

(d) Aktualizacje dotyczące śledzenia przesyłek są przekazywane niemal w czasie rzeczywistym, w zależności od możliwości *przewoźnika*. *Dostawca usług* pobiera informacje o śledzeniu za pomocą zaplanowanych zapytań lub aktualizacji wyzwalanych przez przewoźnika i udostępnia te informacje na *platformie* w celu wyświetlenia i dalszego przetwarzania.

(e) *Dostawca usług* umożliwia generowanie i wydawanie etykiet przesyłkowych zgodnych z wymaganiami *przewoźnika* bezpośrednio w kontekście operacyjnym (np. zlecenia transportowe lub zlecenia materiałowe), co eliminuje konieczność korzystania z systemów poszczególnych *przewoźników* w celu tworzenia etykiet. W tym celu, *dostawca usług* przekazuje odpowiednie dane transportowe do danego *przewoźnika* oraz uzyskuje wygenerowaną etykietę w celu jej pobrania i wydrukowania na *platformie*.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* może być aktywowana przez *załadowcę* w ramach Transport Operations.

(b) Dostępność, częstotliwość i poziom szczegółowości informacji o śledzeniu przesyłek zależą od możliwości technicznych danego *przewoźnika*, dostarczanych przez niego danych oraz uzgodnionej metody integracji (np. API, mechanizmy typu push lub pull).

(c) *Dostawca usług* nie gwarantuje kompletności, dokładności ani aktualności danych dotyczących śledzenia, ponieważ dane te są dostarczane przez *osoby trzecie* przewoźników i nie są niezależnie weryfikowane ani przeliczane przez *dostawcę usług*.

(d) Standaryzowane mapowanie statusów odbywa się w miarę możliwości w celu ujednolicenia zdarzeń śledzenia charakterystycznych dla danego *przewoźnika*; jednakże niektóre zdarzenia mogą zostać zaklasyfikowane do ogólnego statusu rezerwowego, jeśli nie jest dostępne bezpośrednie mapowanie.

(e) Informacje dotyczące śledzenia przesyłek są udostępniane wyłącznie w celu zapewnienia wglądu w przebieg operacji oraz wsparcia procesów i nie stanowią prawnie wiążącego dowodu doręczenia ani potwierdzenia statusu transportu.

2.44. Transport Operations Partload

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* zarządzanie transportem ładunków częściowych bezpośrednio w ramach kontekstu operacyjnego Transport Operations, bez konieczności koordynacji między wieloma systemami *przewoźników* ani ręcznego realizowania czynności związanych z wysyłką. W tym celu, *dostawca usług* modeluje transporty ładunków częściowych jako transporty sieciowe składające się z wielu etapów — obejmujące odbiór lokalny, transport dalekobieżny i dostawę lokalną — oraz przetwarza aktualizacje dotyczące punktów kontrolnych dostarczane przez *przewoźnika* dla wszystkich etapów w ramach ujednoliconego widoku operacyjnego.

(b) *Dostawca usług* zapewnia wielopoziomową widoczność przewozów częściowych poprzez przetwarzanie aktualizacji statusu punktów kontrolnych przekazywanych przez *przewoźnika* na poziomie zlecenia transportowego, zlecenia materiałowego oraz, w miarę możliwości, na poziomie seryjnego numeru jednostki wysyłkowej (zwanego dalej ***SSCC***). Umożliwia to kompleksowe śledzenie poszczególnych przesyłek i paczek na wszystkich odcinkach sieci w ramach jednego kontekstu operacyjnego.

(c) Aktualizacje dotyczące punktów kontrolnych *przewoźnika* są gromadzone i koordynowane przez *platformę*, która automatycznie wyznacza i ustala punkty kontrolne odbioru i dostawy, a także ogólny status zlecenia transportowego na podstawie stanu realizacji powiązanych zleceń materiałowych lub jednostek przesyłkowych. Nie jest wymagana żadna ręczna interwencja dysponenta w celu zmiany statusu zlecenia transportowego w miarę otrzymywania aktualizacji od *przewoźnika*.

(d) *Dostawca usług* rozróżnia transport sieciowy ładunków częściowych od transportu bezpośredniego: transport bezpośredni polega na przewozie ładunku przez jeden pojazd z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia, natomiast transport sieciowy ładunków częściowych obejmuje wiele pojazdów realizujących oddzielne odcinki trasy w ramach sieci *przewoźnika*. *Dostawca usług* zapewnia funkcję śledzenia i lokalizacji na poziomie palet i przesyłek, przeznaczoną specjalnie dla transportu ładunków częściowych, umożliwiając szczegółowy wgląd w przebieg operacji, niedostępny w standardowych scenariuszach transportu bezpośredniego.

(e) Rodzaj załadunku związany z transportem częściowym jest określany i utrzymywany przez *dostawcę usług* jako odrębna klasyfikacja, która stanowi podstawę do dalszego przetwarzania, w tym do zestawienia kosztów i fakturowania. Nieprawidłowa lub brakująca klasyfikacja rodzaju załadunku może skutkować niedokładnym rozliczeniem kosztów lub błędami w fakturowaniu.

Warunki

(a) Ta *usługa w chmurze* może być aktywowana przez *załadowcę* w ramach Transport Operations.

(b) Dostępność wielopoziomowego śledzenia etapów realizacji (zlecenie transportowe, zlecenie materiałowe, *SSCC*) zależy od możliwości technicznych danego *przewoźnika* oraz uzgodnionej metody integracji. Zazwyczaj konieczna jest specjalna, głęboka integracja z systemem zarządzania transportem firmy *przewoźnika*; nie wszyscy przewoźnicy obsługują śledzenie przesyłek na wszystkich poziomach.

(c) *Dostawca usług* nie gwarantuje kompletności, dokładności ani aktualności informacji dotyczących etapów realizacji dostawy przekazywanych przez *przewoźnika* ponieważ dane te są dostarczane przez *osoby trzecie* przewoźników i nie są niezależnie weryfikowane ani przeliczane przez *dostawcę usług*.

(d) Automatyczne ustalanie statusu zlecenia transportowego przez *platformę* opiera się na informacjach o osiągniętych etapach otrzymywanych od *przewoźnika*. Jeśli aktualizacje dotyczące *przewoźnika* są niekompletne, opóźnione lub brakuje ich, wynikowy status zlecenia transportowego może nie odzwierciedlać rzeczywistego stanu transportu.

(e) Prawidłowa klasyfikacja rodzaju załadunku jest warunkiem koniecznym do dokładnego wyszczególnienia kosztów na kolejnych etapach procesu oraz fakturowania. *Załadowca* jest odpowiedzialny za zapewnienie, że odpowiedni rodzaj transportu jest prawidłowo skonfigurowany w odpowiednich danych podstawowych oraz w konfiguracji zamówienia.

3. Usługi wyłącznie dla załadowców

3.1. Usługi podstawowe

3.1.1. Korzystanie z platformy

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

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

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

3.2. Usługi wsparcia

3.2.1. Wdrożenie przewoźnika

3.2.1.1. Ogólne

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

(a) Przed rozpoczęciem wdrożenia *przewoźnika załadowca* określa, który *przewoźnik* zostanie aktywowany do współpracy z *załadowcą* na *platformie* przez dostarczenie listy *przewoźników*. *Załadowca* korzysta z szablonu listy *przewoźników* tylko w podanym formacie szablonu *dostawcy usług*.

(b) Po sporządzeniu listy *przewoźników dostawca usług* dokonuje przeglądu tej listy, koncentrując się na konkretnych wymogach prawnych i umownych, które muszą zostać spełnione, aby *przewoźnik* mógł korzystać z *platformy*. *Załadowca* jest odpowiedzialny za zapraszanie wybranych *przewoźników* do procesu wdrożenia i wysyłanie im listu wprowadzającego. List ten musi zawierać informacje dotyczące rozpoczęcia projektu i zakresu współpracy, aby zapewnić sprawną komunikację i koordynację z *przewoźnikami* od samego początku. Nowy *przewoźnik* musi wyrazić zgodę na zasady ramowe o nazwie Umowa Użytkowania Platformy, aby móc uzyskać dostęp do *platformy* i rozpocząć dokonywanie transakcji z *załadowcą*. Istniejący *przewoźnik* korzystający z *platformy* zostanie sprawdzony pod kątem spełniania warunków umowy w związku z rozpoczynaniem nowej współpracy. Jeśli *przewoźnicy* zawarli uprzednio starszą wersję Umowy Użytkowania Platformy z *dostawcą usług* (np. brak zgodności z nowymi modułami lub innymi wymogami technicznymi i handlowymi), *dostawca usług* realizuje względem nich proces wdrożenia konieczny do umożliwienia *przewoźnikowi* korzystania z *platformy*. Jeśli istniejący *przewoźnik* posiada jakiekolwiek niezrealizowane zobowiązania względem *dostawcy usług* (np. nieopłacone należności), *dostawca usług* może odmówić aktywacji danego *przewoźnika* na *platformie* do momentu zrealizowania tych zobowiązań względem *przewoźnika*.

(c) Dodatkowo, może zajść konieczność, by niektórzy lub wszyscy *przewoźnicy* zawarli *umowę dodatkową*, jeśli na przykład będzie to wymagane przez prawo lub konkretne ograniczenia ekonomiczne. *Dostawca usług* poinformuje *przewoźników* o takiej konieczności. *Umowy dodatkowe* zawierające szczególne warunki i postanowienia zyskują ważność dopiero po podpisaniu *Umowy Ramowej o Świadczenie Usług* z *załadowcą* i Umowy Użytkowania platformy z *przewoźnikiem*. *Dostawca usług* może odmówić aktywacji danego *przewoźnika* na *platformie* do momentu podpisania tego rodzaju *umowy dodatkowej*.

(d) *Dostawca usług* zapewnia *przewoźnikowi* wsparcie na wczesnym etapie uzyskiwania dostępu do *platformy* i dopilnowuje, by *przewoźnik* zaznajomił się ze sposobem korzystania z *platformy*, uzyskał dostępu do zasobów pomocy oraz prawidłowo zarządzał swoim dostępem do *platformy*. *Dostawca usług* pomaga i wspiera *przewoźnika* przed i po dacie rozpoczęcia użytkowania w kwestiach technicznych, księgowych i umownych.

3.2.1.2. Standardowy pakiet Carrier Onboarding

(a) *Załadowca* wybrał standardowy pakiet Carrier Onboarding zgodnie z powyższym opisem. Pakiet ten zawiera wsparcie w zakresie rejestracji *przewoźnika* i używania *platformy*, przypomnienia przez e-mail przesyłane do niewdrożonych *przewoźników* oraz pisemne instrukcje obsługi *platformy*. Standardowy pakiet Carrier Onboarding jest oddawany do dyspozycji *załadowcy* bez dodatkowych opłat.

(b) Obejmuje on także standardowy pakiet szkoleniowy dla przewoźników. Zawiera on pisemne instrukcje i materiały dotyczące obsługi *platformy*, które są zawsze dostępne i oddawane do dyspozycji *przewoźnikowi* bez dodatkowych opłat.

3.2.1.3. Premium Carrier Onboarding

(a) Oprócz standardowego pakietu Carrier Onboarding *załadowca* ma możliwość zamówienia pakietu Premium Carrier Onboarding. Ta opcjonalna dodatkowa usługa zawiera następujące elementy:

- Spersonalizowane indywidualne sesje pomiędzy *dostawcą usług* a *przewoźnikami załadowcy*
- Dostęp do webinariów danego *załadowcy*

- Usługi wsparcia technicznego integracji u *przewoźnika*
- Spersonalizowane opcje szkolenia, w tym specjalne webinaria (pakiet szkoleniowy ze spersonalizowanymi webinariami) lub sesje indywidualne (pakiet szkoleniowy z indywidualnymi sesjami)

(b) Pakiet Premium Carrier Onboarding składa się z różnych modułów dotyczących określonych działań związanych z widocznością, interfejsami i szkoleniem. Moduły te, i zawarte w nich usługi, można rezerwować oddzielnie, zależnie od potrzeb *załadowcy*.

(c) Pakiet Premium Carrier Onboarding i jego składniki podlegają dodatkowym opłatom, które są ponoszone przez *załadowcę*. Opłaty, zakres świadczonych usług, warunki płatności i wszelkie inne istotne szczegóły, zostaną określone w oddzielnej umowie. Wybierając pakiet Premium Carrier Onboarding lub dowolny z jego modułów *załadowca* przyjmuje do wiadomości wszystkie opłaty wyszczególnione w oddzielnej umowie i zobowiązuje się do ich uiszczenia.

(d) Ponadto *przewoźnicy* mogą także niezależnie zamówić pakiety szkoleniowe ze spersonalizowanymi webinariami lub pakiety szkoleniowe z sesjami indywidualnymi. Wówczas stosowne opłaty ponosi *przewoźnik*.

(e) *Załadowca* przyjmuje ponadto do wiadomości, że pakiet Premium Carrier Onboarding ma na celu usprawnienie procesu wdrożenia i ułatwienie integracji *przewoźnika*. Nie gwarantuje on jednak solidności ani staranności *przewoźnika*.

3.2.2. Customer Care (pomoc techniczna)

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

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

3.3. Konserwacja dostosowana do załadowcy

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

3.4. Moduły i warunki

3.4.1. Distance Calculation

Opis

(a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia *załadowcy* wybór między dwoma różnymi metodami obliczeniowymi:

- Rzeczywista odległość pomiędzy pierwszym miejscem załadunku i ostatnim rozładunku (z ewentualnymi przystankami tranzytowymi)
- Odległość między miejscem załadunku i rozładunku (przyjmuje się, że wszelkie przystanki tranzytowe wypadają po drodze)

(b) Obliczenia są wykonywane na podstawie informacji o miejscu załadunku i rozładunku, a także informacji o przystankach tranzytowych dostarczonych przez *załadowcę*. *Przewoźnik* może zobaczyć wyniki w zleceniu transportowym lub innym odnośnym przeglądzie.

Warunki

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

3.4.2. Connecting Load Agent

Opis

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

Warunki

Brak dodatkowych warunków

4. Interfejs platformy

4.1. Ogólne

(a) Na życzenie, *dostawca usług* wdraża dla *klienta* interfejsy do *platformy dostawcy usług*.

(b) Interfejsy umożliwiają bezpośrednią komunikację pomiędzy *platformą dostawcy usług* oraz *systemem wewnętrznym klienta*. Pozwala to *klientowi* oraz *dostawcy usług* na wymianę danych związanych z transportem za pośrednictwem serwera, na którym dane te są tymczasowo przechowywane do tego celu.

(c) *Klient* oraz *dostawca usług* wspólnie określą format danych i protokół komunikacyjny (spośród możliwych formatów danych i protokołów komunikacyjnych) dla wybranego interfejsu.

(d) *Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i prawidłowość informacji, które *przewoźnicy* i *załadowcy* wprowadzają i/lub udostępniają podczas korzystania z interfejsów do *platformy dostawcy usług*. *Dostawca usług* ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za poprawne przekazywanie danych, z wyjątkiem przypadków, gdy *strona trzecia*, która zawarła odrębną umowę z *klientem*, opracowała interfejs/złącze umożliwiające transmisję danych.

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

Przetransferowane dane	Przydzielone transporty wraz z łączem internetowym prowadzącym do transportu w systemie Time Slot Management
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik zaakceptował transport • Załadowca przydzielił transport • Załadowca zmodyfikował transport • Załadowca anulował transport

4.3. Interfejs edycji danych transportu

Przetransferowane dane	Aktualizacja parametrów transportu i dostawy
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik uaktualnił parametry transportu • Przewoźnik uaktualnił parametry dostawy

4.4. Interfejs podawania ofert i akceptowania transportów

Przetransferowane dane	Zapytania ofertowe i prośby o potwierdzenie
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Załadowca poprosił o złożenie oferty dla transportu • Załadowca poprosił o potwierdzenie transportu

Przetransferowane dane	Złożone oferty i potwierdzenia transportu
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik złożył ofertę dla transportu • Przewoźnik zaakceptował transport

4.5. Interfejs wydruku zlecenia transportowego

Przetransferowane dane	Zlecenia transportowe przydzielonych transportów
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	FTP
Format eksportu	PDF
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik zaakceptował transport • Załadowca przydzielił transport • Załadowca zmodyfikował transport

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

Przetransferowane dane	Dane dotyczące Time Slot Management
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Załadowca lub przewoźnik utworzył rezerwację • Załadowca lub przewoźnik zmodyfikował rezerwację • Załadowca lub przewoźnik usunął rezerwację

4.7. Interfejs Event Management

Przetransferowane dane	Statusy Event Management
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik podał status transportu • Przewoźnik podał status dostawy

4.8. Interfejs Tracking & Visibility - pełna wersja

Przetransferowane dane	Dane dotyczące Tracking & Visibility
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	Usługa internetowa (połączenie REST realizowane przez protokół HTTP)
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik poprosił o podanie szczegółów dotyczących transportu • Przewoźnik poprosił załadowcę o informacje, dotyczące przepływu pracy dla transportu • Przewoźnik ustawił lub usunął pojazd lub alokację urządzenia (alias) dla transportu • Przewoźnik ustawił stan pojazdu • Przewoźnik podał status dostawy transportu • Przewoźnik ustawił/zaktualizował/anulował ETA • Przewoźnik uaktualnił współrzędne geograficzne (położenie pojazdu)

4.9. Interfejs Tracking & Visibility - wersja podstawowa

Przetransferowane dane	Dane dotyczące Tracking & Visibility
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	Usługa internetowa (połączenie REST realizowane przez protokół HTTP)
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik poprosił o podanie szczegółów dotyczących transportu • Przewoźnik ustawił lub usunął pojazd lub alokację urządzenia (alias) dla transportu • Przewoźnik podał status dostawy transportu • Przewoźnik ustawił/zaktualizował/anulował ETA • Przewoźnik uaktualnił współrzędne geograficzne (położenie pojazdu)

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

4.10. Interfejs przesyłania załączników

Przetransferowane dane	Załączniki
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik dodał załącznik

4.11. Interfejs dopłat

Przetransferowane dane	Dopłaty zaakceptowane przez załadowcę
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Załadowca zaakceptował wniosek o dopłatę

4.12. Interfejs alokacji pojazdu

Przetransferowane dane	Numery rejestracyjne pojazdów, do których przypisane zostały transporty
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik przypisał pojazd do transportu

4.13. Interfejs rozliczeniowy

Przetransferowane dane	Proces porozumienia
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Akceptowanie istniejącego porozumienia • Odrzucenie istniejącego porozumienia

Przetransferowane dane	Dane porozumienia
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	SFTP lub OpenApi
Format eksportu	XML i JSON (OpenApi)
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Dane porozumienia zostały utworzone lub status został zmieniony

4.14. Interfejs Appointment Scheduling

Przetransferowane dane	Wnioski o rezerwację wizyty
Od	Przewoźnik
Do	Platforma
Transfer danych przez	OpenApi
Format eksportu	JSON
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik utworzył rezerwację wizyty • Przewoźnik zaktualizował rezerwację wizyty • Przewoźnik usunął rezerwację wizyty

Przetransferowane dane	Dostępne okna czasowe
Od	Platforma
Do	Przewoźnik
Transfer danych przez	OpenApi
Format eksportu	JSON
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	• Przewoźnik poprosił o podanie dostępnych okien czasowych w celu dokonania rezerwacji/zmiany rezerwacji/zamiany

5. Wersja obowiązująca

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

Modules and Services description

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

1. Services and conditions

1.1. Customer Care support (Helpdesk)

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

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

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

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

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

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

1.2. 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.