

DAIMLER

Prozesshandbuch
Ladungsträger-
management
Europa

Ansprechpartner

Mercedes-Benz AG
Pool-Management Ladungsträger Konzern
Bereich Worldwide Transportation
71059 Sindelfingen/Germany

Copyright 2023 © Mercedes-Benz AG. Alle Rechte vorbehalten. Kein Titel dieser Unterlage darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1 Einleitung	6
2 Mitgliedswerke im Ladungsträgerpool Europa	7
3 Verpackungsarten	8
3.1 Mehrwegverpackungen	8
3.2 Einwegverpackungen	8
3.3 Galia-Ladungsträger	9
4 Umgang mit Ladungsträgern	10
4.1 Ladungsträger	10
4.2 Gebinde	10
4.3 Stapelung	10
4.4 Beladung und Transport	11
4.5 Reinigung	11
4.6 Instandsetzung – Verschrottung – Entsorgung	11
5 eCon	12
5.1 Funktionsübersicht eCon	13
5.2 eCon-Administration	14
5.3 Rollen in eCon	14
5.4 ToDo	15
6 Verpackungsplan	16
6.1 Festlegung Verpackungsplan	16
6.2 Verpackungsdatenblatt	16
6.3 Ausweichverpackungen	18
7 Bedarfsplanung und –ermittlung	19
7.1 Bedarfsplanung und –ermittlung Pool-Ladungsträger	19
7.2 Bedarfsplanung und –ermittlung Spezialladungsträger	21

8	Ladungsträger-Beschaffung	23
8.1	Daimler-Konstruktionen	23
8.2	Herstellerübergreifende Konstruktionen	23
8.3	Lieferanten-Konstruktionen	23
9	Nutzungsentgelt	24
9.1	Mietverfahren Pool-Ladungsträger	24
9.1.1	Abrechnungsrelevante Details	24
9.1.2	Ermittlung der Abrechnungsmenge	24
9.1.3	Anlagen Mietabrechnung	26
9.1.4	Korrekturen	26
9.2	Mietverfahren Spezialladungsträger	26
9.2.1	Abrechnungsrelevante Details	27
9.2.2	Ermittlung der Bedarfsmenge	27
9.2.3	Ermittlung des Mietbetrags	27
9.2.4	Anlagen Mietabrechnung	27
9.2.5	Korrekturen	27
10	Ladungsträger-Leergutversorgung	28
11	Ladungsträger-Kontoführung	29
11.1	Buchungsqualität	29
11.2	Ladungsträger Ein- und Ausgangsbuchungen	29
11.3	Ladungsträger-Kontoauszug	29
11.4	Kontokorrektur	29
12	Rückführung von Ladungsträgern	30
12.1	Rückführung von nicht benötigten Ladungsträgern	30
12.2	Rückführung von defekten Ladungsträgern	30
12.3	Ladungsträger ohne Bewegung	30
13	Ladungsträger-Inventur	31
13.1	Daimler-Ladungsträger	31

13.2	VDA-Kleinladungsträger	31
13.3	Datumsabgrenzung der Ein- und Ausgangsbuchungen	31
13.4	Ladungsträger-Inventurdifferenzen	31
13.5	Ladungsträger-Konten ohne Inventurmeldung	32
14	Warenbegleitende Informationen	33
14.1	Warenanhänger nach VDA 4902	33
14.2	Lieferschein DFÜ nach VDA 4913	33
14.3	Warenbegleitschein nach VDA 4912	33
14.4	Speditionsauftrag nach VDA 4922	33
14.5	Transportdaten von Speditionen nach VDA 4921	33
15	Anlage 1 – Zugelassene Materialien für Einwegverpackungen	34
16	Anlage 2 – Nicht versandfähige Ladungsträger	34
17	Anlage 3 – Belegarten	38
18	Anlage 4 – Mitgeltende Unterlagen	39
19	Anlage 5 – Abkürzungsverzeichnis	40

1 Einleitung

Dieses Handbuch beschreibt die wesentlichen Prozesse für den Einsatz von Ladungsträgern zwischen allen am Ladungsträgerpool Europa teilnehmenden Werken der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG und verbundener Unternehmen im Sinne von §15 AktG, ihren Lieferanten und sonstigen Ladungsträger-Nutzern wie z. B. Kunden, Dienstleistern und LT-Reparateuren (nachfolgend „Lieferant“ genannt). Im Sinne dieses Prozesshandbuchs sind im Folgenden unter der Bezeichnung „Daimler“ die Poolwerke der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG gemeint. Die Inhalte sollen einen rationellen und störungsfreien Planungsablauf und Materialfluss gewährleisten.

Die Kommunikation zwischen Daimler und seinen Lieferanten zu Prozessen des Ladungsträgermanagements erfolgt über die Internetanwendung „Electronic Container Management“ (eCon), welche über das Mercedes-Benz Supplier Portal (<https://supplier.mercedes-benz.com>) verfügbar ist.

Hinweise oder Fragen zu diesem Prozesshandbuch bitte an:

Mercedes-Benz AG
Pool-Management Ladungsträger Konzern
Bereich Worldwide Transportation
71059 Sindelfingen/Germany

Bei inhaltlichen Fragen wenden Sie sich bitte direkt an die bekannten Ansprechpartner aus dem jeweiligen Fachbereich.

2 Mitgliedswerke im Ladungsträgerpool Europa

Das vorliegende Prozesshandbuch Ladungsträgermanagement ist gültig für die Werke des Ladungsträgerpools Europa.

Der Lieferant darf mit den vom Ladungsträgerpool Europa zur Verfügung gestellten Ladungsträgern nur die dem Ladungsträgerpool Europa angeschlossenen Werke beliefern. Bei einer Belieferung von nicht angeschlossenen Werken oder Unternehmen wird dem Lieferanten ein daraus resultierender Verlust der Ladungsträger in Rechnung gestellt.

Eine aktuelle Auflistung der Mitgliedswerke des Ladungsträgerpools Europa inkl. Anschriften entnehmen Sie bitte unserer Internetanwendung eCon (siehe dazu auch Kapitel 5).

3 Verpackungsarten

Daimler setzt in der Teilebelieferung mit seinen Lieferanten Mehrwegverpackungen, so genannte Pool- und Spezialladungsträger, ein. Zielsetzung ist die durchgängige Gestaltung der logistischen Kette mit einer einheitlichen Verpackung sowie die partnerschaftliche Nutzung der damit verbundenen Potenziale. Zusätzlich wird ein erheblicher Beitrag zur Abfallvermeidung geleistet. In Abhängigkeit der Anforderungen der Qualitätsabsicherung sowie des Handlings werden universelle oder speziell auf das Ladegut abgestimmte Ladungsträger eingesetzt.

Gemäß den Qualitätserfordernissen ist der Lieferant bei allen Verpackungsarten für die Teilequalität und der sich daraus ergebenden ordnungsgemäßen Verpackung verantwortlich. Entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie von Daimler ist der Lieferant dabei generell aufgefordert Verpackungsabfälle zu vermeiden. In den Fällen, in denen sich Verpackungsabfälle nicht vermeiden lassen, sind durch den Lieferanten möglichst nachhaltige Materialien einzusetzen.

Stammdaten für Ladungsträger können über die Internetanwendung eCon abgerufen werden (siehe Kapitel 5).

3.1 Mehrwegverpackungen

Folgende Arten von Mehrwegladungsträgern werden von Daimler definiert:

- Pool-Ladungsträger (Pool-LT)
Werden für unterschiedliche Teilefamilien verwendet.
Sie werden geschäftsfeldübergreifend eingesetzt.
Sie besitzen keine festen Einbauten.
- Spezialladungsträger (SLT)
Werden zur spezifischen Verpackung von eindeutig zuordenbaren Teilefamilien verwendet.
Sie werden in der Regel zwischen einem Daimlerwerk und einem Lieferanten, in Ausnahmen jedoch auch für mehrere Lieferanten und Daimlerwerke eingesetzt.
- Gebinde
Sind Transporteinheiten aus mehreren Einzelkomponenten (z. B. Palette, VDA-Kleinladungsträger, Abschlussdeckel).
- Verpackungshilfsmittel
Werden, wenn notwendig, als Zubehör für Ladungsträger verwendet und dienen der Qualitätssicherung.

3.2 Einwegverpackungen

Einwegverpackungen sind für den einmaligen Gebrauch bestimmt. Nach Gebrauch werden sie einer stofflichen Verwertung zugeführt.

Einwegverpackungen sind grundsätzlich zu vermeiden. Sie dürfen nur in Ausnahmen und nach Abstimmung mit den Verpackungsplanern der Daimlerwerke als Verpackungshilfsmittel (Transportschutz, Staubschutz etc.) eingesetzt werden. Gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz ist der Lieferant verpflichtet bei der Auswahl der Packmittel die Aspekte eines funktionierenden Materialkreislaufes (Folgeverwendung) als auch das Minimalprinzip zu berücksichtigen.

Bei der Planung und Auswahl geeigneter Materialien erwarten wir vom Lieferanten, dass das CO₂ Äquivalent des Einwegmaterials bei der Planung und Beschaffung berücksichtigt wird. Auf Anfrage ist der Lieferant jederzeit verpflichtet das gewählte Material, die eingesetzte Menge an Einwegverpackung je Materialart pro Ladungsträger und den zugehörigen Material CO₂-Fußabdruck (CO₂ Äquivalent) zu ermitteln und als Dokumentation dem Auftraggeber zur Verfügung zu stellen.

Einwegverpackungen und Verpackungshilfsmittel sind vom Lieferanten zu beschaffen. Der Lieferant verpflichtet sich mindestens einmal pro Kalenderjahr Maßnahmen zur mengenmäßigen Reduktionen der Einwegverpackungen dem Verpackungsplaner der Werke der Mercedes Benz Group schriftlich zu unterbreiten. Die Vorschläge sind kostenneutral oder kostensenkend.

Verbundwerkstoffe sind grundsätzlich nicht zulässig. Es sind nur die in der Anlage 1 aufgeführten Materialien zu verwenden.

3.3 Galia-Ladungsträger

Durch die Kooperation mit Renault werden auch Galia-Ladungsträger (Eigentum Renault) in der Teilebelieferung verwendet. Für diese Ladungsträger sind einige Sonderbestimmungen zu beachten:

- Galia-KLT dürfen nur mit Galia-Paletten und bei Bedarf mit Galia-Abdeckungen transportiert werden.
- Galia-Gebinde erfüllen eine max. Auflast von 3 Tonnen bei max. 30°C.
- Galia-KLT in Verbindung mit Daimler-Paletten oder -Abschlussdeckeln sind nicht gestattet.
- Galia-Ladungsträger sind nur zur Beförderung durch Renault-Spediteure freigegeben.
- Galia-Ladungsträger dürfen bei der Lagerung und dem Transport nicht mit Daimler-Ladungsträgern vermischt werden.
- Die max. Stapelhöhe beträgt 6 Meter.

4 Umgang mit Ladungsträgern

Daimler-Ladungsträger sind hochwertige Arbeitsmittel, die den unterschiedlichsten Anforderungen einer durchgängigen Logistikkette Rechnung tragen müssen.

Der Lieferant wird beim Umgang mit den für die Teilebelieferung erforderlichen Ladungsträgern die nachstehenden Regelungen des Prozesshandbuchs Ladungsträgermanagement einhalten. Sollten darüber hinaus spezifische Verpackungsanforderungen Abweichungen von den Regelungen des Prozesshandbuchs notwendig machen, so ist eine gemeinsam abgestimmte Lösung zwischen den betreffenden Partnern zu vereinbaren (siehe dazu auch MBST 28).

Daimler-eigene Ladungsträger sind durch ein Ladungsträger-Typenschild, auf dem die Ladungsträgernummer von Daimler eingeprägt bzw. aufgedruckt ist, gekennzeichnet. Spezialladungsträger können alternativ mit Barcodelabels versehen werden. Bei VDA-Kleinladungsträgern ist die Ladungsträgernummer im Behälter eingeprägt.

Folgende Punkte sind zu beachten, um Gefahren für Mitarbeiter und Beschädigungen der Ladung auszuschließen:

4.1 Ladungsträger

- Der sorgsame Umgang mit Ladungsträgern ist sicherzustellen.
- Vorschriften der Verpackungsdatenblätter, insbesondere die Füllmenge, sind einzuhalten (vgl. Kapitel 6).
- Eine flächige Verteilung des Ladegutes im Ladungsträger ist sicherzustellen.
- Sicherheitsrelevante Vorrichtungen am Ladungsträger sind einzusetzen.
- Die maximal zulässige Nutzlast und Auflast darf nicht überschritten werden.
- Es dürfen aus Gründen der Arbeitssicherheit und der ordnungsgemäßen Entsorgung der Altetiketten ausschließlich Kunststoffclips oder Klebepunkte zur Befestigung der Warenanhänger nach VDA-Empfehlung 4902 Version 4 verwendet werden.

4.2 Gebinde

- Vorschriften der Verpackungsdatenblätter sind einzuhalten.
- Gebinde mit Kleinladungsträgern sollen in der Regel eine Höhe von 1 Meter nicht überschreiten und sind mit einem Abschlussdeckel zu versehen.
- Alle Lagen des Gebindes müssen vollständig geschlossen sein.
- ESD-Kleinladungsträger sind generell mit einem Deckel zu verschließen.
- Gebinde aus Lagen-LT mit Holzpaletten müssen für den Transport durch Spannbänder aus Kunststoff gesichert werden (keine Metallbänder erlaubt, siehe auch Anlage 1).

4.3 Stapelung

- Ladungsträger und Gebinde müssen auflastsicher gestapelt werden.

- Bei der Stapelung von Ladungsträgern und Gebinden darf die maximal zulässige Auflast (vgl. Kennzeichenschild) nicht überschritten werden.
- Gebinde dürfen nur mit Abschlussdeckel gestapelt werden.
- Bei VDA-KLT mit Verbundboden ist eine Verbundstapelung vorzunehmen.
- Eine Stapelung defekter Ladungsträger ist nicht zulässig.
- Daimler-Stahl-Ladungsträger dürfen nur über die Stapelsäulen/Ecksäulen gestapelt werden. Einwandfreier Sitz auf 4 Stapelsäulen ist zu gewährleisten.
- Das Stapeln auf Seitenwänden oder Verstreben ist verboten.

4.4 Beladung und Transport

- Die verwendete Transport- und Fördertechnik muss geeignet sein.
- Die Ladungssicherung hat nach nationalen und internationalen Richtlinien zu erfolgen. Den rechtlichen Rahmen zur Ladungssicherung bilden die StVO, StVZO und das HGB. Ferner gelten die Bestimmungen 9.5 und zusätzliche Anforderungen aus einzelnen Daimlerwerken.
- Der Lieferant wird im Rahmen seines Qualitätsmanagements sicherstellen, dass die Qualität der Lieferungen und der Ladungsträger durch den ordnungsgemäßen Transport zum Empfänger sowie durch die Verarbeitung in der laufenden Produktion nicht beeinträchtigt werden.

4.5 Reinigung

- Teile dürfen nur in sauberen und funktionsfähigen Ladungsträgern angeliefert werden.
- Qualitative Anforderungen an das zu liefernde Teil bestimmen den Reinigungsgrad der Ladungsträger und sind vom Lieferanten auf eigene Kosten zu realisieren.
- Daimler versendet Mehrwegverpackungen in funktionsfähigem Zustand.
- Anforderungen der Lieferanten, die über diesen Reinigungszustand hinausgehen, sind vom Lieferanten auf eigene Kosten zu realisieren.
- Anderslautende Regelungen (auch in Bezug auf Reinigungsart und -zyklus) sind nach Abstimmung mit einzelnen Daimlerwerken möglich.

4.6 Instandsetzung – Verschrottung – Entsorgung

- Ladungsträger, die Schäden oder Mängel aufweisen, dürfen nicht beladen und versendet werden (siehe Anlage 2).
- Ausmusterungen von Daimler-eigenen Ladungsträgern dürfen vom Lieferanten nicht eigenständig vorgenommen werden.
- Instandsetzungen von Daimler-Ladungsträgern werden ausschließlich durch von Daimler autorisierte Partner ausgeführt.

5 eCon

Die Kommunikation zwischen Daimler und seinen Lieferanten zu Prozessen des Behältermanagements erfolgt über die Internetanwendung Electronic Container Management (eCon).



Die Internetanwendung eCon stellt als Informationsplattform u. a. Ladungsträger-Stammdaten, Ladungsträger-Kontoauszüge, aktuelle Verpackungsfestlegungen sowie Unterlagen zur Miete zur Verfügung. Außerdem unterstützt die Plattform die jährliche weltweite Inventur von Ladungsträgern.

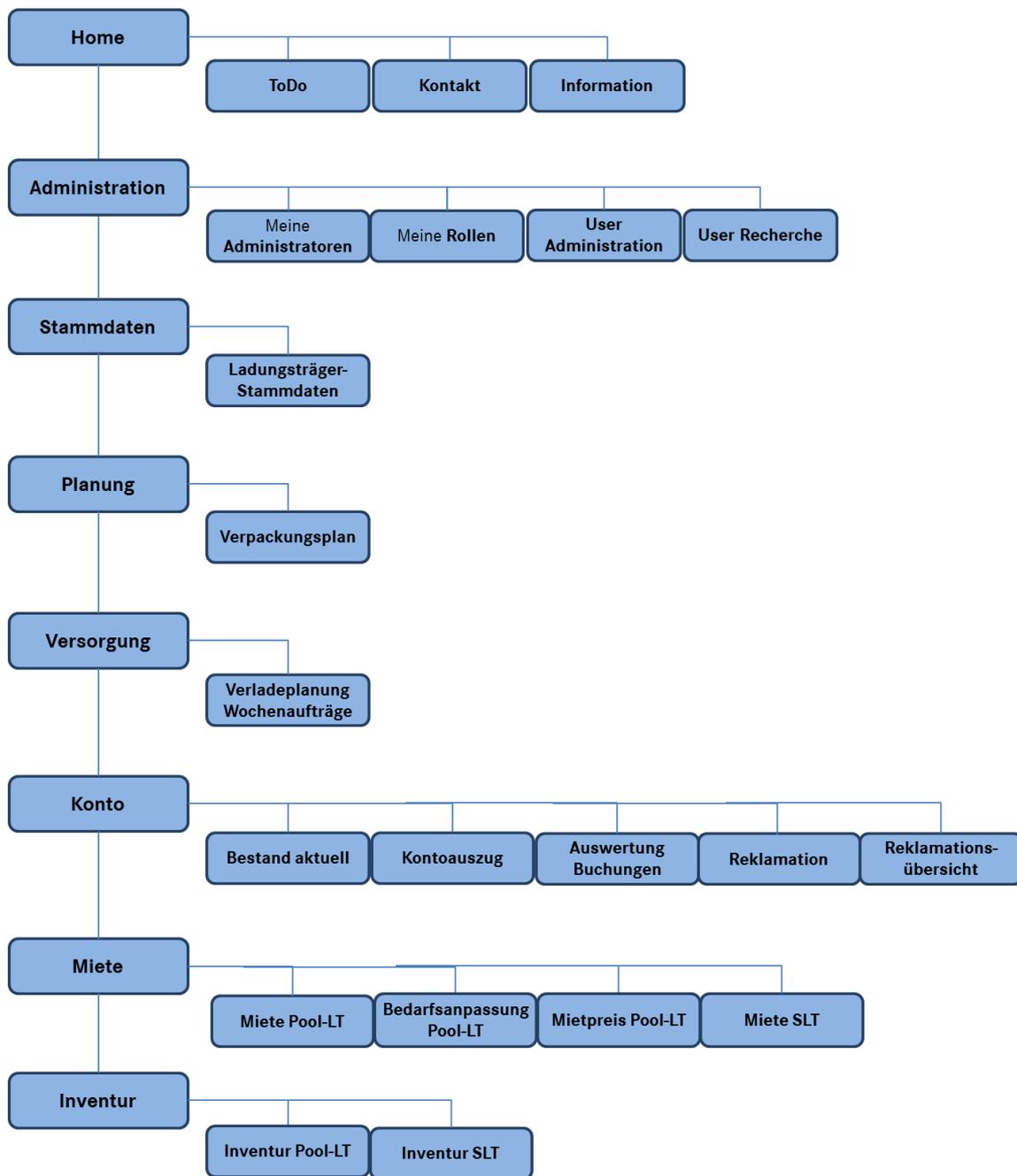
Vorteile von eCon:

- hohe Transparenz im Behältermanagement
- Kommunikation zu Prozessen des Behältermanagements
- aktuelle und zeitnahe Informationsbereitstellung
- userbezogene Zugriffsberechtigungen
- aktive Userbenachrichtigungen durch ToDo's und Mails

Aufgaben und Verantwortungsbereich der Anwender:

- Administration von Userrechten
- Prüfung von Verpackungsfestlegungen
- Prüfung von Ladungsträger-Kontoauszügen
- Aufruf der Miete Pool-LT und SLT
- Erfassung von Reklamationen falscher/fehlender Buchungen
- Erfassung der jährlichen Inventur Pool-LT und SLT

5.1 Funktionsübersicht eCon



5.2 eCon-Administration

Grundsätzlich ist der Zugriff auf eCon nur möglich, wenn sich ein eCon-Administrator für den relevanten Lieferantenstandort registriert hat. Anhand von Rollen, die nur nach separater Freischaltung durch den eCon-Administrator zugänglich sind, finden die User Zugang zu Daten und Erfassungsfunktionen. Die einzelnen Funktionen sind in der Zusammenarbeit mit Daimler relevant, jedoch nicht für alle User des Lieferanten erforderlich.

5.3 Rollen in eCon

Rolle	Zugriff	Aufgaben	Kapitel
Administration	<ul style="list-style-type: none"> Alle eCon-Funktionen 	Administriert User des jeweiligen Standorts und übernimmt die Aufgaben, für die kein anderer User freigeschaltet ist.	5.2
Inventur	<ul style="list-style-type: none"> Inventur Pool-LT Inventur SLT Weitere Rubriken: <ul style="list-style-type: none"> Konto Stammdaten 	Erfasst die Inventurergebnisse in elektronischen Inventuraufnahmelisten.	13
Konto	<ul style="list-style-type: none"> Bestand aktuell Kontoauszug Auswertung Buchungen Reklamation Reklamationsübersicht Weitere Rubriken: <ul style="list-style-type: none"> Inventur (nur lesend) Stammdaten Versorgung 	Prüft die monatlich zur Verfügung gestellten Ladungsträger-Kontoauszüge und die aktuellen Bestände. Erfasst Reklamationen von falschen/fehlenden Buchungen. Hat Einsicht in die Versorgungsplanung.	11/12
Miete	<ul style="list-style-type: none"> Miete Pool-LT Bedarfsanpassung Pool-LT Mietpreis Pool-LT Miete SLT Weitere Rubriken: <ul style="list-style-type: none"> Konto Inventur (nur lesend) Stammdaten 	Prüft die Bedarfsanpassungen und die quartalsmäßig erstellten Mieten, die auf den Daten der Kontoauszüge und der Verpackungspläne basieren.	9
Planung	<ul style="list-style-type: none"> Verpackungsplan Weitere Rubrik: <ul style="list-style-type: none"> Stammdaten 	Prüft die Verpackungspläne.	6

5.4 ToDo

In der Funktion ToDo werden eCon-User aktiv auf geschäftlich relevante Aufgaben, Informationen und Unterlagen hingewiesen. Über eine Verzweigung in die relevante eCon-Funktion werden direkt alle offenen, d. h. noch nicht bearbeiteten Unterlagen angezeigt. Beim Aufruf von eCon wird die ToDo-Liste automatisch geöffnet, sofern noch nicht bearbeitete ToDo's im Arbeitsspeicher sind. Sollten nach Erstellung der ToDo's diese in eCon noch nicht bearbeitet worden sein, werden Erinnerungsmails an User mit der entsprechenden Rolle versandt. Die ToDo's werden so lange erstellt, bis alle Unterlagen bearbeitet wurden.

6 Verpackungsplan

6.1 Festlegung Verpackungsplan

Die sachnummernbezogene Festlegung eines Ladungsträgers bzw. eines Gebindes bei Daimler berücksichtigt, ausgehend von der Teilegeometrie sowie dem Bedarf, Aspekte des Materialflusses, der Qualitätssicherung und der Ökologie.

Der Ladungsträger bzw. das Gebinde wird durch den zuständigen Verpackungsplaner des Daimler-Empfangswerkes in Abstimmung mit dem in eCon berechtigten Verpackungsplaner des Lieferanten festgelegt.

Für Gleichteile in verschiedenen Werken/Gewerken können unterschiedliche Ladungsträger und/oder Füllmengen sowie unterschiedliche Zusatzverpackungen festgelegt werden.

Der Lieferant ist verpflichtet, die Verpackungsfestlegung gemäß Verpackungsdatenblatt der einzelnen Werke zu überprüfen. Bei Neuteilen, für die ein Pool-Ladungsträger festgelegt wurde, hat der Lieferant die im Verpackungsdatenblatt festgelegte Füllmenge durch einen Packversuch zu prüfen und dem Verpackungsplaner des Empfangswerkes anhand eines Fotos zu belegen, ob bei der festgelegten Füllmenge der Ladungsträger optimal ausgelastet ist oder die Füllmenge nach oben/unten korrigiert werden muss.

Ergänzend weist der Lieferant selbständig auf Anforderungen aus seiner spezifischen Produktkenntnis hin, die in Bezug auf Qualität und Haltbarkeit seiner Produkte bei der Planung zu berücksichtigen sind. Sofern innerhalb einer Woche nach Erstellungsdatum keine Rückmeldung bei dem für diesen Verpackungsplan verantwortlichen Verpackungsplaner von Daimler vorliegt, gilt der Verpackungsplan als freigegeben. Sollte eine Teileänderung eine Änderung des Ladungsträgers oder der Füllmenge nach sich ziehen, hat der Lieferant die Pflicht, umgehend mit dem zuständigen Verpackungsplaner Kontakt aufzunehmen und ihn hiervon in Kenntnis zu setzen.

Existiert kein Verpackungsplan für ein Teil, soll der Lieferant dem zuständigen Verpackungsplaner einen Vorschlag unterbreiten.

Falls der festgelegte Ladungsträger ursächlich vom Lieferanten nicht eingehalten wird, behält sich Daimler vor, die für das Empfangswerk entstehenden Zusatzkosten (z. B. Umpackkosten und Verwaltungsaufwendungen) dem Lieferanten in Rechnung zu stellen.

6.2 Verpackungsdatenblatt

Ein Verpackungsdatenblatt wird in folgenden Fällen generiert

- Neue Sachnummernfestlegung
- Ladungsträger-Wechsel
- Füllmengenänderung
- Lieferanten-Standortwechsel
- Abladestellenwechsel

Verpackungsdatenblätter werden in eCon zur Verfügung gestellt.

Verpackungsdatenblatt Packaging data sheet

Ausgabedatum Issue Date	12.10.2017
ersetzt Ausgabe vom replaces version of	-
spätestes Einsatzdatum latest effective date	01.12.2017
gelesen am read on	20.10.2017
gelesen von read by	Mustermann, Max

Kunden-/ Lieferantinformation Customer / Supplier Information		
	Kunde/Werk Customer/Plant	Lieferant Supplier
Nummer Number	050	12345678
Name Name	Mercedes-Benz Werk Sindelfingen Bela-Barenyi-Straße 71063 Sindelfingen Deutschland	Fa. Musterlieferant Teststraße D - 12345 TESTORT
Kontaktperson Contact person	Mustermann, Michael	Mustermann, Max
Abteilung Department	LOG/LOG	LOG-LOG
Telefon Phone	+49 7031 9012345	+49 815 4711 4712
Fax Fax	+49 7031 9012345	+49 815 4711 4713
E-Mail E-mail	michael.mustermann@daimler.com	max.mustermann@musterlieferant.com

Teileinformationen Parts information			
Sachnummer Part number	Benennung Designation	Mengeneinheit Quantity unit	Abladestelle Unloading point
A 220 680 78 39	ZB ABDECKUNG LAUTSPR. TELE-AID	Stück	480T

Verpackungsinformationen Packaging information						
LT Container	Benennung Designation	Mehrweg / Einweg Returnable (M) / One way (E)	Füllmenge pro LT Capacity per container	Max. Anzahl Lagen Max. quantity layers	Anzahl LT pro Lage Quantity containers per layer	Anzahl LT Quantity containers
5010	Palette Pallet	M				1
4314	Stapelbehälter Stackable container	M	10	8	10	80
9040	Abschlussplatte Cover	M				1

Zusatzverpackungstexte Additional packaging text
XXX

Ergänzende Vereinbarung Complementary agreements

Sofern keine Rückmeldung innerhalb einer Woche nach Erstellungsdatum erfolgt, gilt der Verpackungsplan als freigegeben. Grundlage des Verpackungsdatenblatts sind die Mercedes-Benz Special Terms 28.
The packaging plan is regarded as approved if no response within one week after issue is given. Basis of the packaging data sheet are the Mercedes-Benz Special Terms 28.

050 Sindelfingen
A 220 680 78 39

Geändert durch / Modified by max.mustermann@daimler.com
Seite/Page 1 von/of 1

(Abbildung nicht maßstabsgetreu)

6.3 Ausweichverpackungen

Ausweichverpackungen sind Mehrwegverpackungen oder Einwegverpackungen, die entgegen der Verpackungsvorschrift vom Lieferanten eingesetzt werden. Sie dürfen nur in Ausnahmen und nach Abstimmung mit den Verpackungsplanern der Daimler-Empfangswerke eingesetzt werden. Qualitative und lagertechnische Anforderungen an das zu liefernde Teil bestimmen die Art der Ausweichverpackung. Ausweich- und Schutzverpackungen sind, sofern notwendig, vom Lieferanten so auszulegen, dass Teile im Verbraucherwerk beschädigungsfrei angeliefert werden. Für die Teilequalität ist der Lieferant verantwortlich.

Beim Einsatz von Ausweichverpackungen ist vom Lieferanten darauf zu achten, Verpackungen mit gleicher Größe und gleichem Inhalt wie beim festgelegten Serienladungsträger zu verwenden.

Ausweichverpackungen und zugehörige Verpackungshilfsmittel sind vom Lieferanten zu beschaffen.

Die Planung und Festlegung von Ausweichverpackungen erfolgt präventiv vor Serienstart durch den Lieferanten. Die Materialauswahl für Einweg- Ausweichverpackungen ist analog Einwegverpackung siehe Kapitel 3.2 und Anhang 1 zu beplanen / beschaffen.

7 Bedarfsplanung und -ermittlung

Die Ermittlung des für den Gesamtumlauf benötigten Bedarfs an Ladungsträgern erfolgt durch das jeweilige Daimler-Empfangswerk. Dabei wird zwischen zwei Arten der Bedarfsplanung und -ermittlung unterschieden:

7.1 Bedarfsplanung und -ermittlung Pool-Ladungsträger

Bei Pool-Ladungsträgern wird von Daimler je Ladungsträger eine Bedarfsermittlung durchgeführt. Wesentliche Einflussgrößen hierbei sind die aktuellen Verpackungspläne, die Teilebedarfe, die Füllmengen sowie die Ladungsträger-Umlauffaktoren. Der Versorgungsbedarf ergibt sich aus einer Rückwärtsterminierung der relevanten Ladungsträger-Umlauffaktoren bezogen auf das Wareneingangsdatum bei Daimler.

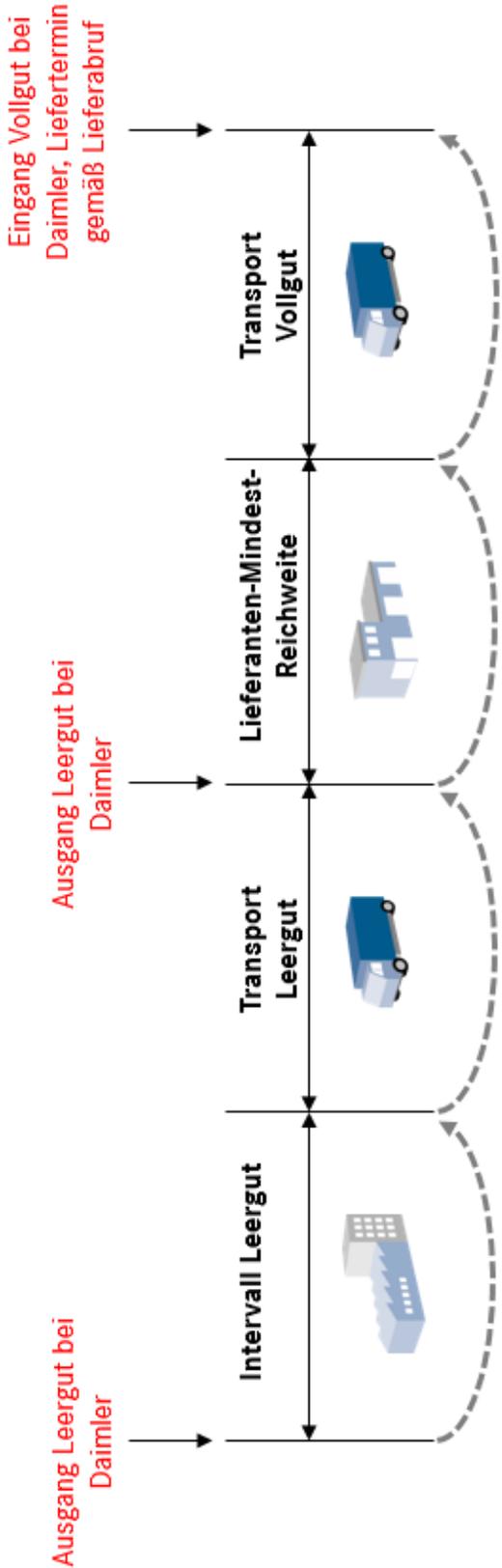
Wesentliche Umlauffaktoren sind:

- Leergut-Intervall
Das Leergut-Intervall beträgt generell 1.
- Transportdauer Voll- und Leergut
Diese ist abhängig vom Transportkonzept (Direktrelation/Gebietsspediteur) sowie den mit Speditionen vereinbarten Laufzeiten zwischen Lieferanten-Standort und Daimler. Die Werte können im Supplier Portal unter Zusammenarbeit/Produktion und Logistik/Worldwide Transportation eingesehen werden.
- Lieferanten-Mindest-Reichweite (LUF-Lieferant)
Standardmäßig erhält der Lieferant von Daimler eine Basisreichweite von 5 Arbeitstagen. Bei spezifischen Belieferungsformen (z. B. JIS, JIT) ist die Basisreichweite abgesenkt. Eine Zusatzreichweite kann nur in begründeten Ausnahmefällen vereinbart werden. Sie kann sowohl positiv als auch negativ sein. Eine Zusatzreichweite kann nur bei Verfügbarkeit der Behälter gewährt werden. Ein generelles Anrecht auf eine Zusatzreichweite besteht nicht. Bei VDA-KLTs werden Zusatzreichweiten generell nur in Ausnahmefällen gewährt. VDA-KLTs können durch den Lieferanten selbst beschafft werden. Die Reichweite für Pool-Ladungsträger ist mit dem zentralen Ladungsträgermanagement der Mercedes-Benz AG abzustimmen.

In Ausnahmefällen ist Daimler berechtigt, für Pool-Ladungsträger gewährte Zusatzbedarfe temporär um maximal 2 Tage, höchstens aber auf die Basisreichweite von 5 Arbeitstagen abzusenken. Die Absenkung erfolgt nach vorheriger Abstimmung mit dem Lieferanten.

Werksspezifische und zeitlich begrenzte Sonderbedarfe sind mit den Verpackungsplanern oder Versorgern der Empfangswerke abzustimmen.

Änderungen in der Belieferungsform oder Standortverlagerungen sind dem zuständigen Verpackungsplaner des Empfangswerks umgehend nach Bekanntwerden mitzuteilen.



LUF	Leergut-Intervall	Transportdauer Leergut	Lieferanten-Mindest-Reichweite	Transportdauer Vollgut
Zeitstrecke	1 Arbeitstag	Festwert, abhängig von Laufzeitvereinbarung und Transportkonzept	Basisreichweite: 5 AT Zusatzreichweite möglich	Festwert, abhängig von Laufzeitvereinbarung und Transportkonzept
Miete Pool-LT	0%	0%	100%	0%
Versorgungsbedarf Lieferant	100%	100%	100%	100%

Grafik: Bedarfsermittlung Pool-Ladungsträger

7.2 Bedarfsplanung und -ermittlung Spezialladungsträger

Bei Spezialladungsträgern wird die Bedarfsermittlung gemeinsam zwischen dem Lieferanten und dem Verpackungsplaner des Empfangswerks auf Basis der Produktionsplanzahlen, der Füllmenge des Ladungsträgers und den Ladungsträger-Umlauffaktoren abgestimmt.

Wesentliche Ladungsträger-Umlauffaktoren sind:

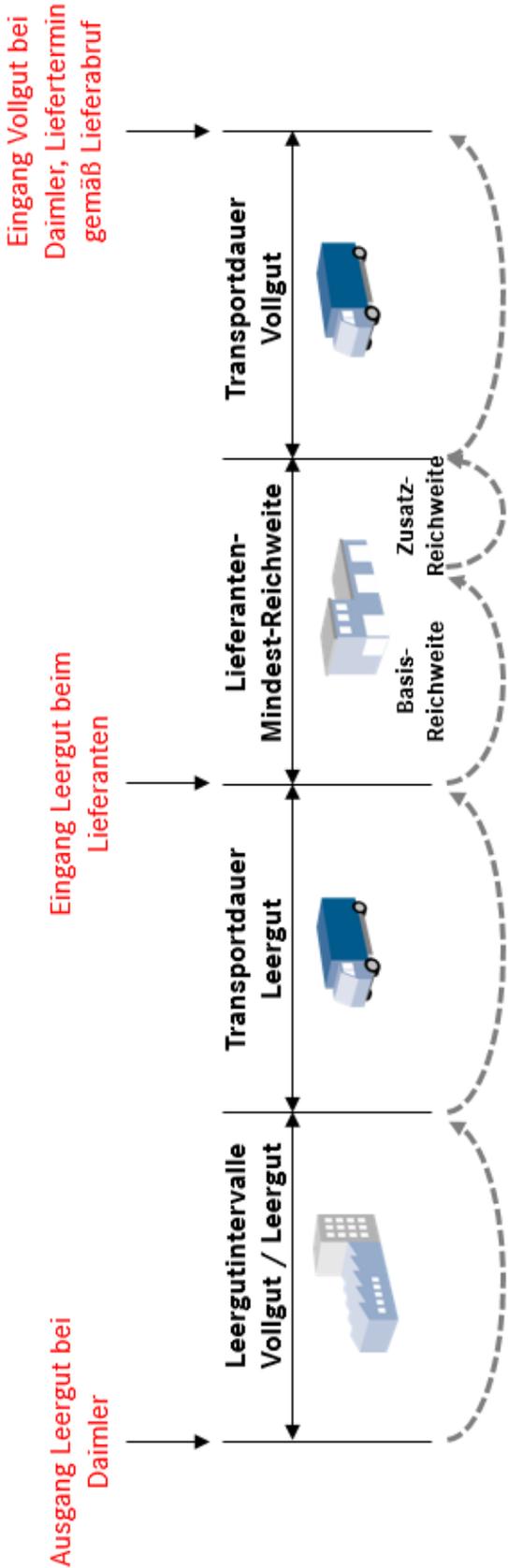
- Planlieferintervalle für Vollgut und Leergut
Die Werte für Leergutintervalle liegen zwischen 1 (tägliche Leergutversorgung) und 5 (Leergutversorgung 1-mal pro Woche).
- Transportdauer Voll- und Leergut
Diese ist abhängig vom Transportkonzept (Direktrelation/Gebietsspediteur) sowie den mit Speditionen vereinbarten Laufzeiten zwischen Lieferanten-Standort und Daimler.
- Lieferanten-Mindest-Reichweite
Standardmäßig erhält der Lieferant von Daimler eine Basisreichweite von 5 Arbeitstagen. Nach Absprache kann auf die Basisreichweite eine Zusatzreichweite vereinbart werden. Diese kann sowohl positiv als auch negativ sein. Ein generelles Anrecht auf eine Zusatzreichweite besteht nicht.

Die Bedarfsabstimmung mit Spezialladungsträgern erfolgt mit dem Verpackungsplaner des jeweiligen Empfangswerks.

- Ablauf:
 - Erstellung eines Bedarfsplans durch Daimler mit Planwerten gemäß den oben genannten Einflussgrößen
 - Abstimmung der Lieferanten-Reichweite mit dem Lieferanten
 - Bestätigung des Bedarfsplans durch den Lieferanten

Weitere Beschaffungen sind in Abstimmung mit dem Lieferanten zu tätigen, wenn die ursprünglich angeschaffte Menge nicht mehr ausreicht.

Änderungen in der Belieferungsform oder Logistikkette und Standortverlagerungen sind dem zuständigen Verpackungsplaner des Empfangswerkes umgehend nach Bekanntwerden mitzuteilen.



LUF	Leergut-Intervalle Vollgut / Leergut	Transportdauer Leergut	Lieferanten-Mindest-Reichweite	Transportdauer Vollgut
Zeitstrecke	1-5 Arbeitstage	Festwert, abhängig von Laufzeitvereinbarung und Transportkonzept	Basisreichweite: 5 AT Zusatzreichweite verhandelbar	Festwert, abhängig von Laufzeitvereinbarung und Transportkonzept

Miete SLT	0%	0%	100%	0%
------------------	----	----	------	----

Grafik: Bedarfsermittlung Spezialladungsträger

8 Ladungsträger-Beschaffung

8.1 Daimler-Konstruktionen

Die Beschaffung von Ladungsträgern nach Daimler-Konstruktionen erfolgt in der Regel durch Daimler. Die durch Daimler beschafften Ladungsträger sind Eigentum von Daimler. Ladungsträger nach Daimler-Konstruktionen sowie Nachbauten von Daimler-Konstruktionen dürfen nicht durch den Lieferanten beschafft und/oder in Umlauf gebracht werden. Sollten solche Ladungsträger dennoch in Umlauf gebracht werden, können diese ausgesondert oder – sofern eine eindeutige Zuordnung möglich ist – zu Lasten des verursachenden Lieferanten zurückgeführt werden.

8.2 Herstellerübergreifende Konstruktionen

VDA-Behälter werden in der Regel von Daimler beschafft. Zusatzbedarfe können durch den Lieferanten selbst beschafft werden. Die Verantwortung für die Funktionsfähigkeit des Ladungsträgerpools Europa liegt bei allen Beteiligten.

Herstellerübergreifende Spezialladungsträger (z. B. EWPS) werden im Regelfall durch den Lieferanten beschafft. In diesem Fall trägt der Lieferant die entsprechende Verantwortung (Nachbeschaffung, Reparatur, etc.). Der Lieferant ist verpflichtet, diese Ladungsträger mit einer offiziellen Daimler-Ladungsträgernummer zu kennzeichnen und unter dieser Nummer zu führen. Die Daimler-Ladungsträgernummer ist beim zuständigen Ladungsträger-Planer zu beantragen.

8.3 Lieferanteneigene Ladungsträger- Lieferantenkonstruktionen

Ein Lieferant kann die Konstruktion und Beschaffung von eigenen Ladungsträgern in Abstimmung mit dem jeweiligen Ladungsträgerplaner des betroffenen Daimlerwerkes in Eigenregie durchführen. Die Gestaltungsrichtlinie 5 ist dabei zu berücksichtigen. Es bedarf dazu einer schriftlichen Vereinbarung zwischen Lieferant und dem zuständigen Planungsbereich von Daimler. In diesem Falle ist der Lieferant Eigentümer der Ladungsträger und trägt die entsprechende Verantwortung, dass die Ladungsträger zur formschlüssigen Ladungssicherung gemäß der Richtlinie „Daimler Ladungssicherung 9.5“ geeignet sind. Der Lieferant trägt auch die Verantwortung für die Reparatur sowie die termin- und bedarfsgerechte LT-Bereitstellung.

Ungeachtet der Eigentumsverhältnisse ist der Lieferant verpflichtet, die lieferanteneigenen Ladungsträger mit einer offiziellen Daimler-Ladungsträgernummer zu kennzeichnen. Die Daimler-Ladungsträgernummer ist beim zuständigen Ladungsträger-Planer zu beantragen.

Diese Ladungsträger werden explizit nicht durch Daimler kontogeführt.

Lieferanteneigene Ladungsträger werden nach Rücklauf aus der Produktion schnellstmöglich durch Daimler als Leergut zurück an den Absender geschickt.

Selbstabholer müssen die Ladungsträger innerhalb von 2 AT (nach Avise vom Lieferanten) bei Daimler abholen. Bei Nichtabholung wird eine Sonderfahrt zu Lasten des Lieferanten veranlasst, um die Ladungsträger zurück zum Eigentümer zu überführen.

Auf Anforderung von Daimler übermittelt der Lieferant entsprechende Nachhaltigkeitsinformation zum konstruierten Ladungsträger: Gewicht, verwendete Materialien und deren Gewichtsanteile, Recyclatanteil (post consumer), CO2 Footprint pro verwendetem Material (CO2 Äquivalent), geplante Folgeverwendung im Material-Kreislauf nach Ende der Nutzungszeit gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz.

9 Nutzungsentgelt

Sofern die Anschaffung von Ladungsträgern durch Daimler erfolgt, erhebt Daimler für die Überlassung und Nutzung der Ladungsträger durch den Lieferanten ein Nutzungsentgelt. Werden die Ladungsträger durch den Lieferanten beschafft, erfolgt keine Abrechnung durch Daimler. Das Mietverfahren ist für alle Lieferanten verbindlich. Die Regelung hierzu ist in den Mercedes-Benz Special Terms 28 enthalten, die Vertragsbestandteil der Einkaufsabschlüsse sind. Lieferanten mit Einkaufsabschlüssen werden daher nicht vom Ladungsträger-Mietverfahren ausgeschlossen.

Es werden zwei unterschiedliche Abrechnungen erstellt:

- Miete Pool-LT
- Miete Spezial-LT

9.1 Mietverfahren Pool-Ladungsträger

Für den Zeitraum, in dem Pool-Ladungsträger von einem Lieferanten gebunden werden, wird eine kalendertägliche Miete erhoben. Grundlage sind die Bestandsdaten des Ladungsträger-Kontos (siehe Kapitel 11.3).

9.1.1 Abrechnungsrelevante Details

Die vierteljährliche Rechnungsstellung erfolgt zentral durch das Ladungsträgermanagement.

Abrechnungsperiode	Rechnungsstellung
Januar bis März	Mai des Jahres
April bis Juni	August des Jahres
Juli bis September	November des Jahres
Oktober bis Dezember	Februar des Folgejahres

Fakturiert werden alle Lieferanten der am Ladungsträgerpool Europa teilnehmenden Werke. Dies betrifft auch Zulieferer von Konzerngesellschaften (z. B. die EvoBus GmbH, Mercedes-Benz Espana usw., siehe Kapitel 2). Eine Abrechnung erfolgt stets über alle Mitgliedswerke im Ladungsträgerpool Europa und alle Lieferantenstandorte. Die Rechnung wird an die handelsrechtlich relevante Adresse des Lieferanten (Hauptnummer) ausgestellt. Eine Fakturierung auf Lieferort-Ebene findet nicht statt. Die Verrechnung erfolgt im Regelfall über das Kreditorenkonto des Lieferanten.

Das aktuelle Verzeichnis aller Pool-Ladungsträger sowie deren Mietpreise pro Kalendertag kann in eCon abgerufen werden. Die Mietpreise der Ladungsträger gelten für ein Kalenderjahr und werden jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst.

9.1.2 Ermittlung der Abrechnungsmenge

Zur Ermittlung der Abrechnungsmenge werden Istbestände und Bedarfsmengen herangezogen.

Der Istbestand wird anhand der Buchungsdaten des Ladungsträger-Kontos ermittelt. Bestandserhöhend wirken LT-Ausgänge aus den Daimlerwerken ab Frachtbriefdatum, bestandssenkend LT-Eingänge in die Daimlerwerke ab Lieferscheindatum. Überversorgungen

aus transportlogistischen Optimierungen (z. B. Leergut-Versorgungsintervall, LKW-Auslastung, Stapelfaktoren, usw.) gehen in die Istbestände und somit in das Mietverfahren mit ein.

Für die Mietabrechnung eines Abrechnungsquartals wird pro Pool-LT und Poolwerk ein gewichteter Durchschnitt der Istbestände ermittelt.

Für die Ausgänge aus den Daimlerwerken wird eine Gutschrift in Höhe der mit unseren Spediteuren vereinbarten Transportlaufzeiten („Entfernung“) gewährt. Anschließend werden die so ermittelten Istbestände pro Pool-LT über alle Werke summiert.

Die Bedarfsmenge wird täglich analytisch auf Basis von Lieferabruf- und Verpackungsdaten sowie bestimmten Ladungsträger-Umlauffaktoren (LUF) errechnet. Für die Mietabrechnung werden die Faktoren Lieferanten-Mindest-Reichweite sowie die Transportlaufzeiten für Vollgut und Leergut herangezogen.

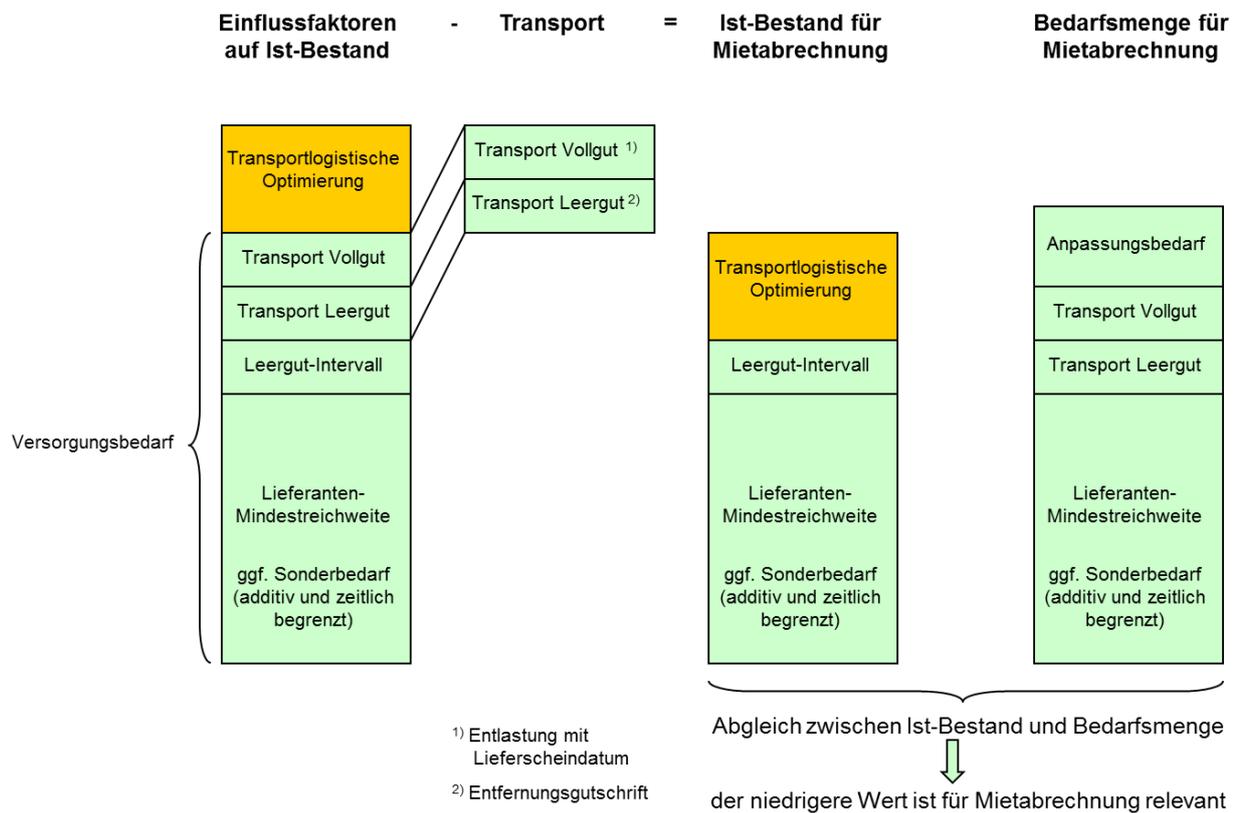
Falls erforderlich, kann zusätzlich zur Lieferanten-Mindest-Reichweite noch ein zeitlich begrenzter, mietspflichtiger Sonderbedarf mit den Verpackungsplanern oder Versorgern der Empfangswerke abgestimmt werden.

Zusätzlich erfolgt am Monatsanfang eine Bedarfsanpassung der Pool-Ladungsträger. Basis der Bedarfsanpassung ist ein Abgleich der Versorgungsbedarfe und Istbestände des Vormonats. Sind an einem Lieferantenstandort die Bestände höher als der Versorgungsbedarf, wird die Differenz als Anpassungsmenge in den Folgemonat übernommen. Die Anpassungsmenge geht ausschließlich in die Mietabrechnung ein und führt nicht zu einer Anhebung des maschinell ermittelten Versorgungsbedarfs.

Für die Mietabrechnung eines Abrechnungsquartals werden die durchschnittlichen Bedarfsmengen pro Pool-LT und Poolwerk ermittelt. Anschließend werden die so ermittelten Bedarfsmengen pro Pool-LT über alle Werke summiert. Der Summenwert ist gleichzeitig die Abrechnungsobergrenze.

Die Abrechnung erfolgt durch den Abgleich der Summenwerte Istbestand und Bedarfsmenge. Dabei wird der kleinere der beiden Werte für die Abrechnung herangezogen.

Minusbestände, auch bei VDA-KLT, werden nicht vergütet.



9.1.3 Anlagen Mietabrechnung

Die Anlagen zur Mietabrechnung sind ausschließlich über eCon einsehbar. Die Anlagen beinhalten folgende Informationen:

- Übersicht des Abrechnungsquartals
- Ermittlung des durchschnittlichen Istbestandes
- Übersicht durchschnittlicher Versorgungsbedarf
- Übersicht Korrekturen
- Korrekturen Einzelbuchungen
- Aufteilungsvorschlag des Mietbetrages pro Lieferantenstandort

9.1.4 Korrekturen

Korrekturen aus Buchungsreklamationen werden in der Miete Pool-LT berücksichtigt. Buchungskorrekturen außerhalb des Abrechnungsquartals werden in der nächsten Abrechnung berücksichtigt.

Sollten Korrekturen nicht maschinell verrechnet werden können, erfolgt eine manuelle Gutschrift durch Daimler.

9.2 Mietverfahren Spezialladungsträger

Für den Zeitraum, in dem Bedarfe von Spezialladungsträger bei einem Lieferanten ausgewiesen sind, wird ein kalendertägliches Nutzungsentgelt erhoben. Grundlage für die Miete Spezial-LT sind die täglichen Bedarfe des Verpackungsplans (siehe Kapitel 6).

9.2.1 Abrechnungsrelevante Details

Es erfolgt eine zentrale vierteljährliche Abrechnung durch das Ladungsträgermanagement (Fakturawerk 050). Die Abrechnung erfolgt nach Abschluss des Quartals. Eine Abrechnung erfolgt stets über alle Lieferantenstandorte. Die Rechnung wird an die handelsrechtlich relevante Adresse des Lieferanten (Hauptnummer) ausgestellt. Eine Fakturierung auf Lieferort-Ebene findet nicht statt. Die Verrechnung erfolgt im Regelfall über das Kreditorenkonto des Lieferanten.

Daneben kann eine Abrechnung durch weitere Fakturawerke durchgeführt werden, z. B. EvoBus GmbH oder weitere Konzerngesellschaften.

Die Mietpreise werden durch die Planungsbereiche der Werke festgelegt.

9.2.2 Ermittlung der Bedarfsmenge

Die Bedarfsmenge wird täglich pro Ladungsträger analytisch basierend auf Lieferabruf- und Verpackungsdaten sowie der Lieferanten-Mindest-Reichweite ermittelt. Aus der Summe der Einzelbedarfe wird eine durchschnittliche, aufgerundete Bedarfsmenge im Quartal ermittelt.

9.2.3 Ermittlung des Mietbetrags

Der abzurechnende Mietbetrag wird errechnet aus der Bedarfsmenge * Anzahl Kalendertage im Quartal * Mietpreis. Eine Berücksichtigung von mietfreien Tagen durch einzelne Werke ist möglich.

9.2.4 Anlagen Mietabrechnung

Die Anlagen zur Mietabrechnung sind ausschließlich über eCon einsehbar. Die Anlagen beinhalten folgende Informationen:

- Übersicht des Abrechnungsquartals mit Anzeige der durchschnittlichen Bedarfsmenge, des Mietpreises und des sich daraus ergebenden Mietbetrags
- Übersicht Korrekturen
- Ermittlung der mietrelevanten Bedarfe

9.2.5 Korrekturen

Korrekturen aus Bedarfsreklamationen oder Mietpreisänderungen werden in der Miete Spezial-LT berücksichtigt. Nachträgliche Korrekturen werden in der nächsten Abrechnung berücksichtigt.

Sollten Korrekturen nicht maschinell verrechnet werden können, erfolgt eine manuelle Gutschrift durch die Faktura Werke.

10 Ladungsträger-Leergutversorgung

Die Leergut-Versorgung erfolgt aktiv durch das jeweilige Empfangswerk (Sonderfall W006, siehe unten) oder durch ein entfernungsoptimiertes Leergut-Versandwerk auf Basis der Bedarfsplanung und der Kontoführung (siehe Kapitel 7 und 11). Bei Direktbelieferungsumfängen wird die Leergutversorgung für diese Ladungsträger durch das jeweilige Empfangswerk von Daimler vorgenommen.

Sofern Daimler Frachtzahler für Teilebelieferungen ist, übernimmt Daimler auch für die Zustellung von Leergut die Frachtkosten. Ist der Lieferant Frachtzahler für Teilebelieferungen, erfolgt auch die Leergutbelieferung zu Lasten des Lieferanten.

Um Fracht- und Handlingskosten zu optimieren, erfolgt eine Leergutbelieferung in der Regel in kompletten Gebinden und Transporteinheiten.

Der Spediteur ist verpflichtet Leergutsendungen mit dem von Daimler ausgestellten CMR-Frachtbrief beim Lieferanten anzuliefern. Andere Papiere wie z. B. Rollkarten sind nicht zulässig. Der Lieferant verpflichtet sich, den Empfang der Sendung auf dem CMR-Frachtbrief mit Firmenstempel und Unterschrift zu quittieren.

Die Verladeplanung der Daimlerwerke für bestimmte Ladungsträger kann in eCon eingesehen werden.

Die Lieferanten werden die Steuerung durch eine ständige Überprüfung der Leergutbestände und der Buchbestände unterstützen. Bei drohenden Ladungsträger-Engpässen sind die Leergut-Versandstellen der Werke rechtzeitig unter Berücksichtigung der Leergutbereitstellungszeit zu informieren.

Auch im Falle von Leergutengpässen bleibt die Lieferpflicht des Lieferanten uneingeschränkt bestehen.

Sofern nicht anders vereinbart ist, werden dem Lieferanten Serienladungsträger bei Serienläufen in der Regel zum ersten Produktionstest (z. B. PRO 1, Try-Out 1) zur Verfügung gestellt.

Die Ansprechpartner der einzelnen Werke sind in eCon hinterlegt.

Sonderfall für Werk 006:

Das Werk 006 versorgt die Lieferanten passiv. Daher müssen die Lieferanten Ihre Bedarfe an Ladungsträgern frühzeitig und AKTIV über die Sammeladresse mbox-006-ltdispo@mercedes-benz.com bestellen.

Folgende Angaben sind zu berücksichtigen:

- Angabe Lieferantenummer in Betreffzeile
- LT- Typ (T5 Nr.)
- Mengenbedarf in Stk

11 Ladungsträger-Kontoführung

11.1 Buchungsqualität

Die Buchungsqualität beeinflusst direkt die bedarfsgerechte Ladungsträgerversorgung und bei Pool-Ladungsträgern die Höhe der Miete. Die Buchungsqualität wird in hohem Maße durch die Lieferanten selbst bestimmt. Hierzu gehören unter anderem die korrekte Erstellung der Lieferscheindaten (Eingang im Ladungsträger-Kontoauszug) und Überprüfung der Leergutsendung nach Menge und Ladungsträger (Ausgang im Ladungsträger-Kontoauszug).

11.2 Ladungsträger Ein- und Ausgangsbuchungen

Die Kontoführung wird pro Lieferantenstandort für die kontogeführten Daimler-Ladungsträger durch Daimler durchgeführt. Ladungsträger im Eigentum externer Partner werden nicht durch Daimler kontogeführt.

Pool-Ladungsträger werden zentral kontogeführt. Spezialladungsträger werden entweder werkskontogeführt oder unterliegen keiner Kontoführung. Die Anzeige von werkskontogeführten Spezialladungsträgern in eCon kann von jedem Werk pro Ladungsträger individuell aktiviert werden.

Die Kontoführung der Ladungsträger von Daimler erfolgt durch das zentrale Ladungsträgermanagement der Mercedes-Benz AG. Die Ladungsträger-Konten können ausschließlich in eCon abgerufen werden und beinhalten eine Bestands- und Bewegungsübersicht.

11.3 Ladungsträger-Kontoauszug

Der Ladungsträger-Kontoauszug wird monatlich in eCon zur Verfügung gestellt. Er enthält alle Ein- und Ausgangsbuchungen von Pool-Ladungsträgern, die nach dem zuletzt erstellten Kontoauszug angefallen sind. Kontoauszüge sind die Grundlage für Differenzklärungen sowie für die Miete Pool-LT.

Das aktuelle Verzeichnis aller Belegarten gemäß VDA 4927 ist in Anlage 3 aufgeführt.

Ein Versand der Kontoauszugsdaten per DFÜ nach VDA 4927 ist möglich.

11.4 Kontokorrektur

Der Lieferant ist verpflichtet, den Ladungsträger-Kontoauszug auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Die Reklamationsfrist beträgt 6 Wochen ab der Veröffentlichung der Kontoauszüge in eCon. Erfasst der Lieferant innerhalb dieser 6 Wochen keine Reklamation in eCon, gelten die ausgewiesenen Salden als vom Lieferanten anerkannt. Die Ladungsträgerbuchung erfolgt pro Beleg (Lieferschein, Frachtbrief). Für jeden fehlerhaften oder fehlenden Beleg ist eine Reklamation zu erfassen. Als Buchungsunterlagen sind über den Datei-Upload

- bei Eingangsreklamationen die Lieferscheinkopie bzw. das DFÜ-Protokoll des reklamierten Belegs und
- bei Ausgangsreklamationen eine Kopie des vom Spediteur bestätigten Frachtbriefs hinzuzufügen.

Reklamationen, die mehrere oder falsche Dokumente als Anhang haben oder die falsche Belegdaten enthalten, können von den Differenzbearbeitern nicht bearbeitet werden.

Daimler behält es sich vor, Aufwendungen für die Bearbeitung von ungerechtfertigten Reklamationen dem Lieferanten in Rechnung zu stellen.

12 Rückführung von Ladungsträgern

12.1 Rückführung von nicht benötigten Ladungsträgern

Überzählige Pool-LT und Spezialladungsträger sind nach Rücksprache mit den LT-Versorgern der Daimlerwerke zurückzusenden.

Daimler behält es sich vor, die Ladungsträgerbedarfe eines Lieferanten mit seinen Buchbeständen abzugleichen. Sollten dabei Überbestände festgestellt werden, können diese vom Lieferanten zurückgefordert werden. Erfolgt keine Rückgabe der Ladungsträger, ist Daimler berechtigt, eine Ersatzbeschaffung vorzunehmen und diese zu Verrechnungspreisen dem Lieferanten in Rechnung zu stellen.

12.2 Rückführung von defekten Ladungsträgern

Defekte Ladungsträger sind deutlich sichtbar als defekt zu kennzeichnen. Das weitere Vorgehen zur Rückführung ist Kapitel 12.1 zu entnehmen.

12.3 Ladungsträger ohne Bewegung

Pool-Ladungsträger, bei denen seit mindestens 5 Monaten keine Bewegungen mehr über alle Daimler-Werke zu verzeichnen sind, werden vom zentralen Ladungsträgermanagement überwacht.

Hierzu wird der Lieferant aufgefordert, die nicht mehr benötigten Ladungsträger an Daimler zurückzusenden. Sofern der Lieferant eine Rücksendung der Ladungsträger oder den Besitz nicht nachweisen kann, werden diese zu Verrechnungspreisen dem Lieferanten in Rechnung gestellt. Im Gegenzug werden die Buchbestände mit der Belegnummer 77777777 ausgebucht.

Benötigt der Lieferant die Ladungsträger weiterhin, so verbleiben die Bestände auf dem Konto. Der Lieferant wird jedoch nach Ablauf von 5 Monaten erneut angeschrieben, sofern in dem Zeitraum keine Bewegungen zu verzeichnen sind.

13 Ladungsträger-Inventur

Zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Ladungsträgerpools Europa und zur Sicherung der Ladungsträgerversorgung ist ein jährlicher Abgleich der Buchbestände mit den tatsächlich verfügbaren Beständen erforderlich.

Für alle Pool-Ladungsträger sowie für festgelegte Spezialladungsträger wird jährlich zum 31.12.JJJJ eine Inventur durchgeführt. Ein detailliertes Verzeichnis der Ladungsträger kann in eCon abgerufen werden.

Der Lieferant ist zur Durchführung der Inventuraufnahme durch Zählung verpflichtet. Es sind nur die durch die Mitgliedswerke im Ladungsträgerpool Europa von Daimler zur Verfügung gestellten Behälter zu berücksichtigen.

Die Zählergebnisse sind bis spätestens 15.01.JJJJ durch den Lieferanten in eCon zu erfassen. Für die manuelle Bearbeitung der per Post, Fax oder Mail zugesandten Inventurergebnisse wird eine Bearbeitungsgebühr in Rechnung gestellt.

Für die Richtigkeit der übertragenen Zählergebnisse ist der Lieferant verantwortlich.

13.1 Daimler-Ladungsträger

Meldungen von Minusbeständen für Daimler-Ladungsträger werden nicht akzeptiert, kleinste mögliche Erfassungsmenge ist NULL. Für alle in der Inventurerfassung aufgeführten Ladungsträger muss ein Inventurbestand erfasst werden.

13.2 VDA-Kleinladungsträger

Eine Meldung von Minusbeständen ist bei VDA-Kleinladungsträgern möglich. Des Weiteren kann bei der Inventurerfassung bei VDA-Kleinladungsträgern der Buchbestand 31.12.JJJJ als Inventurbestand übernommen werden.

13.3 Datumsabgrenzung der Ein- und Ausgangsbuchungen

LT-Eingang bei Daimler

Vorgänge (Wareneingänge, Korrekturen) mit Belegdatum aus dem Vorjahr werden bis zur Inventurverarbeitung (Anfang Februar) im Buchbestand 31.12.JJJJ berücksichtigt. Ladungsträger, die sich am Stichtag auf dem Transport befinden, sind daher bei der Inventurmeldung nicht zu berücksichtigen (Lieferscheindatum = Abgrenzungsdatum).

LT-Ausgang von Daimler

Vorgänge (Leergutlieferungen, Rückwaren, MKV-Material) mit Belegdatum aus dem Vorjahr werden dem Buchbestand 31.12.JJJJ zugeschlagen. Sollten im neuen Jahr Ladungsträger von Daimler mit Belegdatum aus dem alten Jahr angeliefert werden, sind diese in der Inventurmeldung zu berücksichtigen bzw. bei bereits erfolgter Inventurmeldung nachzumelden (erhöht die IST-Zählung per 31.12.JJJJ).

13.4 Ladungsträger-Inventurdifferenzen

Nach Erfassung der Zählbestände erfolgt ein Abgleich mit den Buchbeständen. Bei Abweichungen zwischen Inventurbestand und Buchbestand werden die Buchbestände durch Differenzbuchungen im Kontoauszug richtiggestellt (in der Regel im Kontoauszug Februar mit Belegnummer 00000000 und Belegdatum 01.01.JJJJ).

Bei festgestellten Inventurdifferenzen wird eine Ersatzbeschaffung von Daimler durchgeführt, die dem Lieferanten in Rechnung gestellt wird, es sei denn, der Lieferant hat dies nicht zu vertreten.

Korrigiert der Lieferant im Laufe des Clearingverfahrens nachträglich seine ursprüngliche Inventurmeldung und hat Daimler die gemeldete Fehlmenge von Ladungsträgern bereits beschafft, trägt der Lieferant den Beschaffungsaufwand in Höhe von 10% des Ladungsträger-Verrechnungspreises.

Für die Bearbeitung von Inventurdifferenzen erhebt Daimler eine Bearbeitungsgebühr.

13.5 Ladungsträger-Konten ohne Inventurmeldung

Sollte der Lieferant seinen Verpflichtungen einer mengen- und termingerechten Inventurmeldung an Daimler trotz wiederholter Hinweise und Mahnungen nicht nachkommen, ist von einem Totalverlust der Ladungsträger auszugehen. Daimler ist berechtigt, eine Ersatzbeschaffung durchzuführen, die dem Lieferanten zum Verrechnungspreis in Rechnung gestellt wird.

Die ausgesprochenen Belastungen können nicht mit Inventurmeldungen der Folgejahre verrechnet werden.

Sollten aufgrund einer nicht oder verspätet abgegebenen Inventurmeldung Engpässe in der Leergut-Verfügbarkeit beim Lieferanten entstehen, sind die hieraus resultierenden Aufwendungen (z. B. Sondertransporte, Ausweich-Verpackungen, Umpackkosten, Mietkosten usw.) vom Lieferanten zu tragen.

14 Warenbegleitende Informationen

14.1 Warenanhänger nach VDA 4902

Hinweise zum Warenanhänger finden Sie in der VDA-Empfehlung 4902 sowie im Handbuch zur Datenfernübertragung (DFÜ-Handbuch), Kapitel 7 unter <https://supplier.mercedes-benz.com/docs/DOC-1739>

14.2 Lieferschein DFÜ nach VDA 4913

Hinweise zur Lieferschein DFÜ finden Sie in der VDA-Empfehlung 4913 sowie im Handbuch zur Datenfernübertragung (DFÜ-Handbuch), Kapitel 4 unter <https://supplier.mercedes-benz.com/docs/DOC-1739>

14.3 Warenbegleitschein nach VDA 4912

Hinweise zum Warenbegleitschein finden Sie in der VDA-Empfehlung 4912 sowie im Handbuch zur Datenfernübertragung (DFÜ-Handbuch), Kapitel 6 unter <https://supplier.mercedes-benz.com/docs/DOC-1739>

14.4 Speditionsauftrag nach VDA 4922

Hinweise zum Speditionsauftrag, finden Sie in der VDA-Empfehlung 4922 sowie im Handbuch zur Datenfernübertragung (DFÜ-Handbuch), Kapitel 8 unter <https://supplier.mercedes-benz.com/docs/DOC-1739>

14.5 Transportdaten von Speditionen nach VDA 4921

Hinweise zu Transportdaten von Speditionen finden Sie in der VDA-Empfehlung 4921 sowie im Handbuch zur Datenfernübertragung (DFÜ-Handbuch), Kapitel 12 unter <https://supplier.mercedes-benz.com/docs/DOC-1739>

15 Anlage 1 – Zugelassene Materialien für Einwegverpackungen

Daimler und seine Lieferanten verpflichten sich der Nachhaltigkeit und den internationalen Nachhaltigkeitszielen. Grundsätzlich sind Einwegverpackungen zu vermeiden bzw. gemäß Minimalprinzip durch den Lieferanten einzusetzen (Sicherstellung Transportschutz der Bauteile).

Minimierungsansätze bei Beibehaltung der Funktion sind: Materialdicken Reduktion, Beschnitte – Fokussierung auf zu schützende Bereiche, Erhöhung LT Füllgrad. Mehrfacheinsatz von unvermeidbaren Packmitteln.

Um den ökologischen Fußabdruck gering zu halten ist der Lieferant bei funktionaler Wahlmöglichkeit verpflichtet das Material mit dem geringstem CO₂ Äquivalent und eine Materialkreislaufwirtschaft ermöglicht. Das CO₂ Äquivalent für Materialien kann durch den Lieferanten selbst, durch Abfrage beim Hersteller oder über *LCA Product Sustainability (GaBi) Software* ermittelt werden.

Vorrangigkeitsprinzip Kunststoff-Folien

Die Rangfolge der verwendeten Materialien für Einwegverpackungen ergibt sich neben der Funktionserfüllung aus dem CO₂-Fußabdruck des Grundmaterials, dessen Recyclatanteil und der Fähigkeit zur stofflichen Verwertung.

Beim Einsatz von Kunststofffolien gilt folgende Rangfolge (Grundorientierung). Achtung: Recyclatanteil verändert Rangfolge bzgl. des CO₂ Äquivalent

- 1: PP Polypropylen (gut Recyclat geeignet, geringer CO₂ Footprint).
- 2: PE-LD Polyethylen Low-Density (geringer CO₂ Footprint).
- 3: PE-HD Polyethylen High-Density (CO₂ Footprint schlechter als PP und PE-LD)

Vorrangigkeitsprinzip „Spannbänder“, „Umreifungsbänder“

- Spannbänder / Umreifungsbänder sind aufgrund des guten CO₂ Footprint und Recyclebarkeit vorrangig aus dem Material PP zu verwenden. Ideale Farbgebung ist handelsübliches „schwarz“ oder „Farbneutral“. Farbe Grün ist nicht zulässig
- Alternativ, wenn aus funktionalen Gründen notwendig, ist PET zulässig. PET-Spannbänder sind eindeutig zu kennzeichnen um Material-Kreislauf und Unterscheidung gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz sicherstellen. PET-Spannbänder sind in der Farbe „Grün“ auszuführen.
- Stahlumreifungsbänder sind grundsätzlich zu vermeiden und nicht zulässig. Sollte es eine technisch zwingende Notwendigkeit für den Einsatz geben, so ist diese mit den Verpackungsplaner des Werkes im Vorfeld abzustimmen und freizugeben.

- 1: PP schwarz / farbneutral
- 2: PET grün

Vorrangigkeitsprinzip Paletten

- 1.) Mehrwegpaletten (z.B. EPAL-System) - aus Nachhaltigkeitsgründen ist der Einsatz von Mehrwegpaletten anzustreben.
- 2.) Wenn Mehrwegpaletten nicht verfügbar sind, sind Einwegpappaletten aus recycelter Pappe anzustreben. Diese sind leichter und gegenüber Einwegholzpaletten kostengünstiger
- 3.) Einwegholzpaletten sind zu vermeiden und dürfen nur eingesetzt werden, wenn eine funktionale Umsetzung nicht durch 1 oder 2 möglich ist. Das verwendete Holz darf nur aus zertifizierter Holzwirtschaft bestehen (FSC oder PEFC).

Allgemein

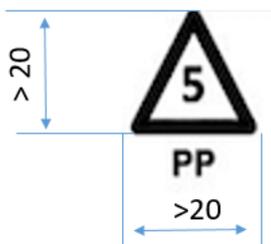
Bei Daimler sind aus ökologischen und ökonomischen Gründen nur ausgewählte Materialien für Einwegverpackungen und Einwegverpackungshilfsmittel zugelassen. In nachstehender Tabelle werden die für alle Einwegverpackungen und -Verpackungshilfsmittel zugelassenen Materialien aufgeführt:

Art	Zugelassenes Material	Beispiele für <u>nicht</u> zugelassenes Material
Verbundmaterialien	Keine	alle Verbundmaterialien bedürfen einer expliziten schriftlichen Sonderfreigabe
Kartonage, möglichst Naturfarben, nicht eingefärbt	Von papierproduktionsschädlichen Stoffen freie Papiere und Pappen	Papiere und Pappen mit wasserunlöslichen Beschichtungen oder Klebstoffen
	„VCI-Pappe“ zur Sicherstellung Korrosionsschutz	Verbundmaterial (Pappe mit verklebter VCI Folie)
	„ESD Pappe“ zur Vermeidung Elektrostatischer Entladung (ESD)	Verbundmaterial (Pappe mit verklebter ESD Folie)
Papier	Papier (mit hohem Recyclat-Anteil)	Papier verklebt mit Blister - Folien
	Papier – Polster (mit hohem Recyclat- Anteil)	
	Papier – Luftpolster (mit Zertifikat bzgl stofflicher Recyclingfähigkeit)	
Korrosionsschutzpapier	VCI-Papiere, die nachweislich gemeinsam mit Papier/Pappe stofflich verwertbar sind (VCI: volatile corrosion inhibitor)	Papier mit unverträglichen Beimengungen, unverträglich imprägniertes oder getränktes Papier (z. B. Bitumen-, Öl-, Wachspapier)
Kunststoffe (möglichst naturfarben, nicht eingefärbt)	Folien: PP, PE-LD, PE-HD mit maximal 5% bedruckter Fläche (auch Luftpolsterfolien)	<ul style="list-style-type: none"> • Angespritzte verschiedene Kunststoffe (Kunststoffgemische), • Gummiverbindungen, • Metall-Kunststoff-Verbundfolien, • unverträglich imprägnierte nicht stofflich Folien
	VCI-Kunststoff-Folien PP, PP-LD PE-HD	<ul style="list-style-type: none"> • Polystyrol (PS), • Polystyrolschäume • PVC
	Formteile: PP, PE-LD, PE-HD,	<ul style="list-style-type: none"> • PU-Schäume
	Schaumstoffe: PP, PE-LD, PE-HD, PP	<ul style="list-style-type: none"> • Verbundkunststoffe verschiedener Materialien
	VCI-Schaumstoffe PP, PE-LD PE-HD	

Metalle	Stahl, auch verzinkt oder lackiert, Aluminium	Verzinnete Metalle (z. B. Weißblech),
Holz	Ungetränktes Massiv- und Sperrholz, Holzwolle, gemäß IPPC ISPM 15 Standard	Spanplatten, beschichtetes oder lackiertes Holz
Textilien	Zellulosefasern (u. A. Baumwolle, Sisal, Hanf)	Wachsleinen
Glas	Nur, wenn aus Gründen der chemischen Verträglichkeit mit dem Füllgut unbedingt erforderlich	Glaswolle
Mineralien / Trockenmittel	Aktivton, Perlit, Silikagel, Vermiculit	Bemerkung: Nicht in Form von Fasern, nicht fest mit dem Packmittel verbunden

Gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz ist eine eindeutige Materialidentifikation nach Nutzungsphase zu ermöglichen. Aus diesem Grund besteht für jedes verwendete Einwegmaterial eine Kennzeichnungspflicht gemäß der international gültigen Nomenklatur (siehe auch EU-Richtlinien 2018/8511 und 2018/8522)

Die Kennzeichnung ist einfach sichtbar auf dem Verpackungsmaterial aufzubringen. Die Mindestgröße der Kennzeichnung beträgt 20 mm Breite x 20 mm Höhe. Die Farbe für die Kennzeichnung ist nicht vorgegeben, ideal gut lesbares „grau“



	Kennzeichnungsarten	Alternative Kennzeichnung
Beispiel - Polyethylen High Density		 

Eine Einfärbung der Einwegverpackungen ist zu vermeiden (Verunreinigung durch Farbpigmente, Reduktion Folgenutzung als Recyclat).

In Ausnahmefällen können nach Abstimmung mit den zuständigen Daimler-Verpackungsplanern auch andere Materialien eingesetzt werden. Der geplante Weg der stofflichen Verwertung nach Ende der Nutzung ist dabei aufzuzeigen und schriftlich zu hinterlegen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)

16 Anlage 2 – Nicht versandfähige Ladungsträger

Ladungsträger sind nicht versandfähig, wenn z. B.

- Ecksäulen verformt sind und/oder der Rahmen verzogen ist,
- die Vorderwandklappen unbeweglich oder so verformt sind, dass sie nicht mehr geschlossen werden können bzw. wenn Klappverschlüsse nicht funktionsfähig sind,
- Klappen, starre Wände oder Seitenteile fehlen,
- der Bodenrahmen oder die Füße so verbogen sind, dass der Ladungsträger nicht mehr gleichmäßig auf allen vier Füßen steht oder nicht mehr ohne Gefahr gestapelt werden kann,
- Fehler in der Mechanik auftreten, die das Zusammenlegen behindern,
- Füße fehlen,
- Knotenbleche aufgerissen sind,
- Rundstahlgitter gerissen sind, so dass die Drahtenden nach innen und nach außen ragen,
- sie scharfe Kanten, sichtbare Risse, gerissenes Bodenblech aufweisen,
- die Kennzeichen fehlen,
- der Allgemeinzustand durch Rost oder Verschmutzung so schlecht ist, dass Ladegüter verunreinigt werden und/oder
- keine funktionsfähige Aufnahme für Lastaufnahmemittel gewährleistet ist.

17 Anlage 3 – Belegarten

	Belegarten aktuelles Jahr		Belegarten Vorjahr	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
Lieferschein	10	23	90	91
Lieferschein im Hause ausgestellt/Ersatz-Lieferschein	12	23	90	91
Material-Konsignations-Versand- Lieferschein	10	25	90	91
Verkehrsauftrag/Frachtbrief/Ladeliste	14	21	90	91
Querverkehr/Drei-/Vierecksverkehre	30	31	90	91
LT-Korrektur	50	51	52	53
LT-Inventur Korrektur (Differenzmenge)	70	71	-	-

18 Anlage 4 – Mitgeltende Unterlagen

Mercedes-Benz Special Terms:

MBST 28	Allgemeine Verpackungsvorschrift und Umgang mit Ladungsträgern
MBST 29	Versand von Waren
MBST 35	Kommunikation mit Daimler per Datenfernübertragung (DFÜ)

Ladungssicherung:

Richtlinie 9.5	Daimler Ladungssicherung 9.5 Ladungssicherung beim Transport von Ladungsträgern auf Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr
Richtlinie 9.5	Daimler Ladungssicherung 9.5 Daimler Verladeanweisung Container optimierte Ladungsträger (COLT)

VDA-Empfehlungen/-Richtlinien:

VDA 4500	Kleinladungsträger (KLT)-System
VDA 4504	Elektrostatisch ableitendes Kleinladungsträger (KLT)-System
VDA 4902	Warenanhänger (barcodefähig)
VDA 4912	DFÜ-Warenbegleitschein
VDA 4913	Datenfernübertragung von Lieferschein- und Transportdaten
VDA 4921	Datenfernübertragung von Anlieferungsdaten
VDA 4922	Speditionsauftrag
VDA 4927	Datenfernübertragung von Ladungsträger-Kontoauszügen und Ladungsträger-Bewegungen
VDA 5007	Leitfaden zum Behältermanagement

Alle VDA-Empfehlungen können über www.vda.de heruntergeladen werden.

19 Anlage 5 – Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
DFÜ	Datenfernübertragung
DIN	Deutsches Institut für Normung
eCon	Electronic Container Management Internetanwendung von Daimler zu Prozessen des Ladungsträgermanagements. Die Anwendung ist über das Mercedes-Benz Supplier Portal aufrufbar.
ESD	Electrostatic Discharge = Elektrostatische Entladung
HGB	Handelsgesetzbuch
IPPC	International Plan Protection Convention
ISPM	Internationaler Standard für pflanzengesundheitliche Maßnahmen
KLT	Kleinladungsträger
LT	Ladungsträger
LUF	Ladungsträger Umlauffaktor
MBST	Mercedes-Benz Special Terms
PE	Polyethylen
PP	Polypropylen
PS	Polystyrol
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
UN	United Nations = Vereinte Nationen
VCI	Volatile Corrosion Inhibitor = Flüchtigter Korrosions-Verhinderer
VDA	Verband der Automobilindustrie

Mercedes-Benz AG
Mercedesstr. 120
70327 Stuttgart
Germany
www.group.mercedes-benz.com