

Tausch von Europaletten: Empfehlung von GS1 Schweiz und ASTAG

Rollen, Aufgaben und Pflichten der Tauschteilnehmer



Übersicht

Dokumenteninformation	
Titel	Tausch von Europaletten
Version	2.0
Stand	Gültige Version
Letzte Änderung	24. April 2018
Zuletzt gespeichert von	Thomas Bögli
Pfad und Dateiname	GS1 Empfehlung Tausch von Europaletten v1_1.docx

Autoren und Mitwirkende

Name	Organisation
Thomas Bögli	GS1 Schweiz
Ruedi Matti	ASTAG
Hans-Jürg Käser	Coop Genossenschaft
Volker Bay	Emmi AG
Pierre Cléin	EPAL NK Schweiz
Christoph Kaufmann	Galliker Transport AG
Carmen Wallimann	Manor AG
Stefan Gnädinger	Migros-Genossenschafts-Bund
Beat Jost	Planzer Transport AG

Version 2.0

Version	Datum	Ersteller	Zusammenfassung der Änderungen
1.0	27. Juni 2017	Thomas Bögli	Korrekturen durch Steuergremium
1.1	22. August 2017	Thomas Bögli	Korrekturen durch Arbeitsgruppe
1.2	24. April 2018	Thomas Bögli	Korrekturen durch Arbeitsgruppe

Widerruf (Disclaimer)

Trotz aller Bemühungen, die Korrektheit der im vorliegenden Dokument enthaltenen GS1 Standards sicherzustellen, übernimmt GS1 Schweiz und jede weitere Partei, die an der Erstellung dieses Dokumentes beteiligt war, keine Gewähr (weder ausdrücklich noch implizit). Jede Haftung für unmittelbare, mittelbare oder sonstige Schäden oder Verluste, die in Verbindung mit der Verwendung dieses Dokumentes stehen oder aus der Anwendung dieses Dokumentes resultieren, unabhängig von der Klagsache, inklusive Richtigkeit, Gebrauchstauglichkeit oder Zweckmässigkeit, aber nicht darauf beschränkt, wird ausgeschlossen.

Das Dokument kann von Zeit zu Zeit überarbeitet werden, sei es auf Grund von technologischen Entwicklungen, Änderungen in den Standards oder neuen rechtlichen Gegebenheiten. Einige Produkte und Firmennamen, die hier erwähnt werden, können eingetragene Warenzeichen und/oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Firmen sein. GS1 ist ein eingetragenes Warenzeichen von GS1 AISBL.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Geschichte	4
1.2	Aktuelle Problematik	5
2.	Grundsätze	6
2.1	Zielsetzung	6
2.2	Allgemeine Regelungen	6
2.3	Tauschbare Europaletten	6
3.	Rollen, Aufgaben und Pflichten	7
3.1	Aufgaben und Pflichten aller Tauschteilnehmer	7
3.1.1	Aufgaben der Verlager	7
3.1.2	Aufgaben der Dienstleister	7
3.1.3	Aufgaben der Empfänger	7
3.2	Regelungen für Kauf, Reparatur und Entsorgung von Europaletten	7
3.2.1	Kauf	7
3.2.2	Reparatur	7
3.2.3	Entsorgung	7
4.	Erhebung von Kennzahlen	8
5.	Glossar	8
6.	Anhang	9
6.1	Tauschkriterien	9
6.2	Handhabungsempfehlung für Europaletten	11

1. Einleitung

Als Europaletten werden Ladungsträger, hergestellt und repariert nach dem Technischen Regelwerk der EPAL, nach dem UIC-Kodex 435-2/435-4, basierend auf der EN 13698 mit den Abmessungen 800×1200 mm zum Lagern und Transportieren von Waren bezeichnet. Der offene Tausch von Europaletten ist der bekannteste und gegenwärtig der grösste freie Palettenpool weltweit.

Das vorliegende Dokument wurde durch die GS1 Fachgruppe Tauschgerätepool Schweiz erarbeitet. Es dient als Empfehlung für Firmen, die im offenen Tauschpool Europaletten austauschen.

Die Empfehlung beschränkt sich bewusst auf den Binnenmarkt, Regelungen für den Import und Export müssen zwischen den Vertragsparteien bilateral getroffen werden.

Obwohl nicht explizit erwähnt, kann die Empfehlung sinngemäss auch für SBB-Tauschrahmen und SBB-Tauschdeckel verwendet werden.

1.1 Geschichte

Im Jahr 1952 begannen die Schweizerischen Bundesbahnen damit, genormte Flachpaletten aus Holz, 800×1200 mm, mit interessierten Verfrachtern auszutauschen. Dieses rationelle, kostengünstige Verfahren fand guten Anklang und verbreitete sich sehr schnell in allen Branchen der schweizerischen Wirtschaft. Bis 1975 waren bereits über 7500 Unternehmen diesem Pool angeschlossen. Der rein schweizerische Palettenpool fand am 1. Januar 1960 eine entscheidende Ergänzung. Durch bilaterale Vereinbarungen zwischen den SBB und der Deutschen Bundesbahn (DB) wurde der Europäische Palettenpool EPP gegründet, dem im Laufe der Jahre die Eisenbahnverwaltungen von 18 weiteren Ländern beitraten. Die Interessen wurden in der UIC (Union internationale des chemins de fer) durch die Arbeitsgruppe «Fragen der Palettierung» vertreten. Nebst dem jeweiligen Bahnzeichen der Bahnunternehmungen auf dem linken Klotz wurde in dieser Zeit der Brand EUR auf dem rechten Klotz der Palette aufgebracht. Die Marke EUR ist geschützt, die Markenrechte liegen bei der Österreichischen Bahn RCA Rail Cargo Austria.

Trotz gemeinsam aufgestellter Normen und Vorschriften (UIC-Merkblatt 435-2/435-4) gelang es dem Europäischen Palettenpool EPP nicht, den Wildwuchs bezüglich der Qualität der hergestellten Paletten zu unterbinden. Aufgrund dieser Tatsache wurde im Jahr 1991 in München die EPAL (European Pallet Association) gegründet. Diese europäische Vereinigung hat die Zielsetzung, bei möglichst vielen europäischen Ländern und Bahnen eine

einheitliche Qualität der Poolpaletten zu garantieren. Die EPAL ist seit dem 1. Januar 1995 operativ tätig, den ursprünglichen Gründungsländern Deutschland, Frankreich und Schweiz haben sich bis heute 11 Nationalkomitees angeschlossen. Bei den durch die EPAL kontrollierten Lizenznehmern wurde auf dem linken Klotz anstelle des Bahnzeichens der Brand EPAL verwendet. Folgende Kernaufgaben werden verfolgt:

- Definition der Qualitätsanforderungen in Zusammenarbeit mit den internationalen Normungen
- Durchsetzung der Herstellungs- und Qualitätsvorschriften, der einheitlichen Tauschkriterien und Reparaturvorschriften auf europäischer Ebene
- Festlegung der Kennzeichnungen sowie Vergabe von Zulassungen an Hersteller, Reparatoren und Hersteller der Befestigungselemente
- Durchführung der eigentlichen Qualitätssicherung und damit Schaffung der Voraussetzungen für einen europaweiten Tausch
- Vertretung der Interessen seiner Mitglieder bezüglich Qualitätssicherung und Markenschutz

Seit dem 1. August 2015 werden die durch die EPAL-Lizenznehmer produzierten Paletten auf allen Aussenklötzen mit dem Einbrand EPAL gekennzeichnet. EUR-Paletten, die eine Lizenz der UIC haben, sind mit UIC und EUR gekennzeichnet.

Schätzungen über die sich heute im Umlauf befindliche Menge an Europaletten reichen von 450 bis 500 Millionen Stück. Pro Jahr werden durch die Lizenznehmer der EPAL und der UIC weltweit zwischen 80 und 90 Millionen neue normierte und qualitätsgesicherte Europaletten hergestellt. Allein auf dem Schweizer Markt befinden sich derzeit etwa 15 Millionen Europaletten im Umlauf, die von geschätzten 30000 Unternehmen in der Schweiz verwendet werden.

Der freie Europalettenpool ist in der Schweiz das dominierende Verfahren im Mehrweg-Ladungsträgermanagement. Das System basiert auf einem Tauschverfahren, an dem alle Benutzer von Europaletten frei teilnehmen können, unabhängig davon, wie der Benutzer in den Besitz der Europaletten gelangt ist. Das Tauschverfahren wurde mit dem Ziel eingeführt, eine schnelle und kostengünstige Verfügbarkeit von Paletten für jeden Teilnehmer zu gewährleisten. Idealerweise erfolgt der Tausch Zug um Zug, das heisst, eine Vollgut-Palette wird gegen eine Leergut-Palette getauscht. In der Praxis ist ein Zug-um-Zug-Tausch jedoch nicht immer möglich, weshalb dann Palettenscheine ausgestellt, Palettenkonten geführt und diese «Palettenschulden» zeitlich nachgelagert beglichen werden. Die Tauschkriterien sind durch die EPAL

international reglementiert, erfordern aber von jedem Teilnehmer Eigenverantwortung. Die Verantwortung über Reparatur oder Ersatzbeschaffung liegt gemäss dem UIC-Kodex beim jeweiligen Besitzer der Palette.

1.2 Aktuelle Problematik

Die Situation in der Schweiz hat sich nach der Aufgabe des Stückgutverkehrs der SBB im Jahr 1996 verändert, weil damit auch die Funktion der Palettenbewirtschaftung aufgegeben wurde. Damit existiert in der Schweiz kein eigentlicher Palettenpool mehr. Die im Allgemeinen gültige Regel in der Wirtschaft heisst «Zug-um-Zug-Tausch»; dabei werden jeweils tauschfähige Paletten 1:1 ausgetauscht, das heisst, pro beladene Europalette erhält der Partner eine unbeladene Europalette. Kann der Tausch nicht Zug um Zug vollzogen werden, erhält der Partner eine Gutschrift oder nicht getauschte Paletten werden verrechnet.

Dieses System beinhaltet eine gewisse Ungerechtigkeit. Nicht immer können gleichwertige Paletten getauscht werden, im schlechtesten Fall werden sogar Europaletten beladen, die gar nicht tauschfähig sind. Da die Transporte heute häufig nicht mehr durch den Lieferanten selbst, sondern durch einen Logistikdienstleister ausgeführt werden, trifft diese Problematik insbesondere den Transporteur, der die schlechten Europaletten – meistens unter Zeitdruck – in Empfang nimmt.

Durch dieses «Schwarzpeter-Spiel» verschlechtert sich die Qualität zunehmend, da eine Säuberung des Pools durch eine zentrale Stelle fehlt und die Verantwortlichkeiten nicht klar geregelt sind.

Leidtragende sind alle Tauschteilnehmer (Verlader, Dienstleister und Empfänger). Sie werden gezwungen, laufend nicht mehr tauschfähige Europaletten zu entsorgen und zu erneuern oder zu reparieren. Zudem verlangt die steigende Zahl moderner Lager- und Distributionszentren mit häufig hochautomatisierter innerbetrieblicher Materialflusstechnik die konsequente Einhaltung der Normen. Vorsichtigen Schätzungen zufolge ist etwa ein Drittel der in automatisierten Hochregallagern auftretenden Störungen auf beschädigte bzw. mangelhafte Ladungsträger zurückzuführen. Die Betreiber solcher Anlagen werden in Zukunft wohl kaum mehr bereit sein, die hohen Folgekosten zu tragen. So gibt es bereits heute Unternehmungen, die mangelhafte Tauschgeräte mit samt der Ware zum Absender zurückschicken – Kosten zu Lasten des Absenders.

Die Anforderungen an die Qualität der Ladungsträger sind jedoch nicht überall gleich. Je nach Branche gelten nur die reinen Tauschkriterien der EPAL oder aber es wird sogar Wert darauf gelegt, dass ausschliesslich farblich neuwertige Paletten zum Einsatz kommen. Zusammengefasst gibt es die folgenden vier Problemfelder:

Qualität

- Unterschiedliche, branchenspezifische Qualitätsanforderungen
- Schlecht erkennbares Qualitätslabel führt zu Schwarzmarkt
- Unterschiedliche Brandzeichen an den Europaletten
- Verwirrung durch EPAL – EUR – UIC – World
- Handel mit defekten Paletten
- Mehrfachreparatur defekter Paletten

Tausch/Rollen

- Unterschiedliche Auslegung der Tauschkriterien
- In der Praxis schlecht umsetzbar (beladene Paletten)
- Frachtführer in «Sandwich»-Position als Dienstleister in Dreiecksbeziehung
- «Pauschalabzüge» beim Empfänger

Kosten

- Lastverteilung nicht verursachergerecht
- Trittbrettfahrer tragen keine Kosten für den Palettenunterhalt
- «Schwarzpeter-Spiel» statt gemeinsame Lösung
- Preis-vor-Qualität-Mentalität
- Mangelnde Transparenz bei der Kostenverteilung

Ausbildung/Kommunikation

- Regeln teilweise nicht bekannt
- Mangelndes Bewusstsein der Mitarbeitenden
- Schlechte Ausbildung des Personals
- Fehlende Schulungsunterlagen
- Unterschiedliche Dokumente/Regelungen in Europa

2. Grundsätze

2.1 Zielsetzung

Ziel ist ein funktionierender, offener Pool von Europaletten, bei dem die Rechte und Pflichten geregelt sind und die Lasten verursachergerecht getragen werden.

Das Ziel wird erreicht durch:

- Klare Richtlinien und Regelungen:
einheitlicher Prozess/Tauschkriterien/Ziel/Sinn/
Zweck/Aufgaben/Pflichten
- Commitment:
Verbindliche Willensbekundung zur Einhaltung der
vorliegenden Empfehlung durch alle Teilnehmer
- Transparenz:
Verfügbarkeit der Informationen für die Teilnehmer
(Übersicht Produzenten, Reparaturbetriebe,
unterzeichnete Erklärungen, Entsorgungsstellen,
Marktindex usw.)
- Kostengerechtigkeit:
faire Kostenverteilung für alle Teilnehmer
- Einfache Handhabung:
anwenderfreundlich und praxistauglich, benutzer-
gerecht dokumentiert

2.2 Allgemeine Regelungen

Grundlage für den Tausch bilden die bestehenden Tauschkriterien der EPAL, Stand 2017. Unter anderem ist die Farbe (Schattierung) der Europalette kein Tauschkriterium. Weiterführende Qualitäts-Klassifizierungen, wie sie in Deutschland teilweise angewendet werden, sind in der Schweiz nicht allgemein vorgesehen. Falls bilaterale Qualitäts-Klassifizierungen gemacht werden, empfiehlt es sich, die gültigen Regelungen von GS1 Germany anzuwenden und spezifisch zu vereinbaren.

Die Rollen, Aufgaben und Verantwortungen aller Teilnehmer des Pools müssen klar definiert sein und wahrgenommen werden. Das Commitment wird durch die Registrierung auf www.europalettentausch.ch durch die Tauschteilnehmer bekräftigt.

Weitere Bedürfnisse des Marktes, insbesondere auch branchenspezifische oder individuelle Vereinbarungen und Usancen, sollen berücksichtigt und abgestimmt werden bzw. ermöglicht werden, ohne die Grundsätze infrage zu stellen.

Durch eine breite und stufengerechte Kommunikation und unter Einbezug der wichtigsten Akteure wird eine hohe Bekanntheit und Akzeptanz der Regeln bei allen Beteiligten erreicht.

2.3 Tauschbare Europaletten

Getauscht werden Europaletten, hergestellt und repariert nach dem Technischen Regelwerk der EPAL (2017), nach dem UIC-Kodex 435-2/435-4, basierend auf der EN 13698 mit den Abmessungen 800×1200 mm.

Die Hersteller der Europaletten müssen über eine Produktionslizenz der EPAL oder der UIC verfügen und somit durch eine unabhängige Prüfgesellschaft kontrolliert werden.

3. Rollen, Aufgaben und Pflichten

Mit der verbindlichen Willensbekundung zur Einhaltung der Empfehlung verpflichten sich die Tauschteilnehmer, die folgenden Aufgaben und Pflichten wahrzunehmen. Die Registrierung erfolgt auf www.europalettentausch.ch.

3.1 Aufgaben und Pflichten aller Tauschteilnehmer

Für alle involvierten Tauschteilnehmer gelten folgende Grundpflichten:

- Im Grundsatz gelten die EPAL-Tauschkriterien, Stand 2017; bilaterale Zusatzvereinbarungen sind separat schriftlich zu regeln und zu kommunizieren
- Kostentransparenz in Bezug auf Beschaffung, Reparatur und Entsorgung (jährliche freiwillige Erhebung, siehe Punkt 4)
- Involviertes Personal schulen
- Sorgsamer Umgang gemäss Handhabungsempfehlung (siehe Anhang)

3.1.1 Aufgaben der Verlader

- Pflicht zur Kontrolle der Tauschfähigkeit der Europalette vor dem Beladen
- Beladen und Versand ausschliesslich mit tauschfähigen Europaletten
- Information an Dienstleister über vertragliche Regelungen mit dem Empfänger

3.1.2 Aufgaben der Dienstleister

- Führen einer Tauschbuchhaltung für Europaletten, sofern diese nicht bilateral zwischen Verlader und Empfänger vereinbart ist
- Unregelmässigkeiten melden und nach Möglichkeit dokumentieren

3.1.3 Aufgaben der Empfänger

- Kontrolle der empfangenen Europaletten ohne Pauschalabzug
- Information an Dienstleister über vertragliche Regelungen mit dem Verlader
- Pflicht zur Kontrolle der Tauschfähigkeit der Europalette vor der Rückgabe

3.2 Regelungen für Kauf, Reparatur und Entsorgung von Europaletten

Um den freien Palettenpool qualitativ auf einem hohen Standard zu halten, müssen alle Tauschteilnehmer allgemeine Regelungen für Kauf, Reparatur und Entsorgung einhalten. Verlader, Dienstleister und Empfänger tragen die Kosten für Kauf, Reparatur und Entsorgung verursachergerecht.

3.2.1 Kauf

- Tauschbare Europaletten, hergestellt nach EN 13698
- Keine Fälschungen, nur qualitätsgesicherte Europaletten
- Beschaffung von neuen Europaletten ausschliesslich bei Betrieben mit Lizenz

3.2.2 Reparatur

- Reparatur nur bei lizenzierten Unternehmungen
- Stichprobenkontrolle, ob nur konforme Ersatzteile verwendet wurden
- Stichprobenkontrolle, ob Prüfnägel verwendet werden

3.2.3 Entsorgung

- Europaletten mit sichtbaren Tauschkennzeichen dürfen nur durch vertrauenswürdige Partner entsorgt werden (Entsorgung in Energie)
- Verkauf an Händler als Einwegpaletten darf nur erfolgen, wenn die Tauschkennzeichen nicht mehr sichtbar sind (z. B. durch Schwärzen)

4. Erhebung von Kennzahlen

GS1 Schweiz führt eine jährliche, freiwillige Markterhebung von spezifischen Kennzahlen durch. Die Resultate werden auf der Website von GS1 Schweiz anonymisiert publiziert.

Anhand dieser Kennzahlen können die Tauschteilnehmer eine Eigenbeurteilung ihres Engagements im Europalettenpool erreichen.

Folgende Kennzahlen werden erhoben:

- Europaletten-Umschlagsmengen
 - von Lieferanten/an Kunden
- Anzahl und Kosten für Ersatzbeschaffungen
 - neu/neuwertig/gebraucht
- Anzahl und Kosten für Reparaturen
- Anzahl und Kosten für Entsorgung
- Anzahl Annahmeverweigerungen aufgrund nicht tauschfähiger Europaletten

5. Glossar

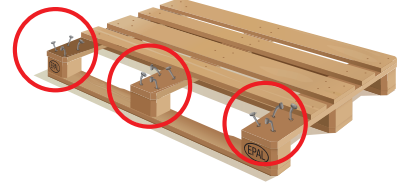
Begriff	Erläuterung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, der als Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband die Interessen der strassenseitigen Güter- und Personentransportfirmen der Schweiz vertritt
Deckel	Tauschdeckel SBB, Masse 800×1200 mm
Einwegpalette	Nicht wiederverwendbarer, nicht normierter Ladungsträger zum Lagern und Transportieren von Waren
EPAL	European Pallet Association e.V., Dachverband der Hersteller und Reparateure von EPAL-Ladungsträgern
Europalette	Wiederverwendbarer Ladungsträger gemäss EN 13698-1 mit den Massen 800×1200 mm zum Lagern und Transportieren von Waren
Europalettenpool	Offener, freier Pool im bestehenden Wirtschaftskreislauf mit dem Ziel, eine schnelle und kostengünstige Verfügbarkeit von Europaletten für jeden Teilnehmer zu gewährleisten
GS1 Schweiz	Fachverband für nachhaltige Wertschöpfungsnetzwerke
Palettentausch	siehe Zug-um-Zug-Tausch
Rahmen	Tauschrahmen SBB, Masse 800×1200×400 mm
Registrierung	Verbindliche Willensbekundung zwecks Anwendung und Einhaltung der Empfehlung von GS1 Schweiz/ASTAG zum Tausch von Europaletten. Die Registrierung erfolgt auf www.europalettentausch.ch
Tauschkriterien	Qualitätskriterien der Ladungsträgerhersteller für den Ladungsträgertausch durch die Tauschteilnehmer
Tauschteilnehmer	Alle Marktteilnehmer, welche Europaletten als Ladungsträger im Rahmen ihrer Tätigkeiten und Geschäftsbeziehungen halten, nutzen, einsetzen, verwenden und befördern
Tauschzeichen	Kennzeichnung (Brandzeichen) auf linkem und rechtem Eckklotz der Europalette
UIC	Union internationale des chemins de fer (internationaler Eisenbahnverband)
UIC-Kodex	Merkblätter zu Normierungen und Verhaltensregeln
Zug-um-Zug-Tausch	Europalettentausch (beladene Europalette wird gegen leere Europalette getauscht oder umgekehrt) zwischen Tauschteilnehmern zwecks Vermeidung oder Ausgleich von gegenseitigen Europaletten-Saldi

6. Anhang

6.1 Tauschkriterien

Nicht tauschbare Europaletten gemäss Tauschkriterien der EPAL, Stand 2017:

Ein Brett fehlt.



Ein Klotz fehlt oder ist so gespalten, dass mehr als ein Nagelschaft sichtbar ist.



Ein Brett ist so abgesplittert, dass mehr als ein Nagelschaft sichtbar ist.



Verdrehte Klötze dürfen nicht mehr als 10 mm überstehen.



Ein Brett ist quer oder schräg gebrochen.



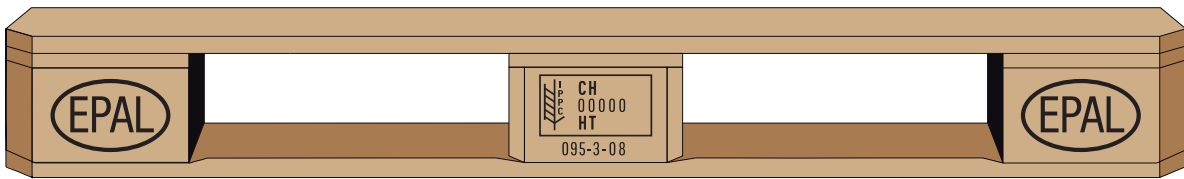
Die Markierung rechts sowie die Markierung links fehlen.



Weitere Merkmale für den Wegfall der Tauschfähigkeit:

- Die Tragfähigkeit ist nicht mehr gewährleistet (morsch und faul, starke Absplitterungen).
- Die Verschmutzung ist so stark, dass die Ladegüter verunreinigt werden.
- Starke Absplitterungen sind an mehreren Klötzen vorhanden.
- Offensichtlich sind unzulässige Bauteile verwendet worden (z. B. zu dünne Bretter, zu schmale Klötze).

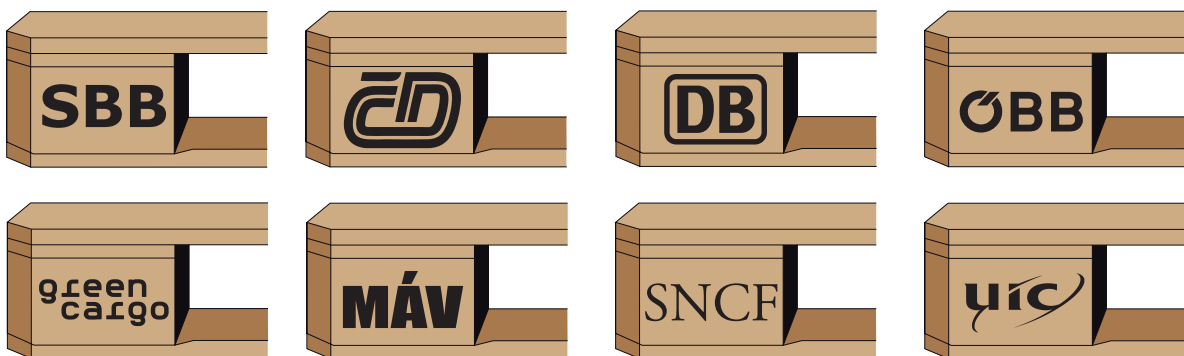
Uneingeschränkt tauschfähig sind Europaletten mit folgenden Klotzmarkierungen:



Linker Klotz EPAL oder ein Bahnzeichen

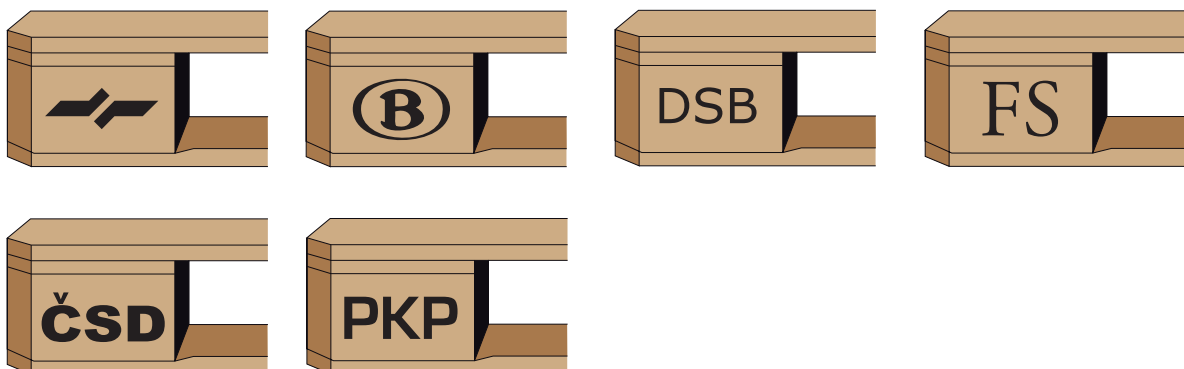
Rechter Klotz EPAL oder EUR

Bekannteste Bahnzeichen in der Schweiz:



EPAL NK SCHWEIZ www.epal.ch

Weitere zugelassene Bahnzeichen:



6.2 Handhabungsempfehlung für Europaletten

Die vorliegende Handhabungsempfehlung soll helfen, durch den richtigen Umgang den Ladehilfsmitteln ein möglichst langes Leben zu schenken.

Folgende Themenfelder führen zu einer Verringerung der Lebensdauer:

Unsachgemässes Handling des Ladungsträgers durch Person oder Betrieb

- Schieben der Europalette auf einem nicht dafür konzipierten Untergrund
- Queraufnahme der Europalette
- Zu hohe Geschwindigkeit beim Be-/Entladen
- Zeitdruck/Hetzen
- Zu geringes Anheben der Europalette
- Desinteresse am Ladungsträger (Regeln, adäquates Handling, Kostendenken usw.)
- Unwissen
 - EPAL-Tauschkriterien sind unbekannt
 - Abmachungen zwischen Absender und Empfänger sind an der Rampe unbekannt
 - Wert der Europalette ist unbekannt
- Unsachgemässe Lagerung der Europalette
- Verschmutzung der Europalette mit öligen, fettigen Produkten oder sonstigen Produktionsrückständen bzw. Nichtverwenden einer Kartonzwischenlage
- Verkleben von Europaletten (z.B. Etiketten mit Barcode auf Mittelklotz)
- Verwenden von schlechtem oder nicht adäquatem Handlingequipment
 - Gabeln ohne Markierung für Queraufnahme
 - zu lange oder zu kurze Gabeln

Auswirkung von automatisierter Förder- und Lagertechnik

- Schlechte Wartung von Fördertechnik und Produktionsanlagen verursacht mehr Verschleiss am Ladungsträger (z.B. Abrieb) oder gar serienmässige Schäden (abgedrückte Kufen).
- Verwenden von falschen Annahmen beim Konzipieren von automatischen Hochregallagern, z.B. Abmessungen von Neupaletten, anstatt GS1 Logistik-Empfehlung «Einstellwerte für EUR-Paletten» zu verwenden.

Nichtwissen und Nichtbeachten von Regeln

- Mangelhafte Sprachkenntnisse verunmöglichen eine Kommunikation an der Rampe.
- Nicht mehr tauschbare Europaletten werden nicht aussortiert und anderen Empfängern untergejubelt.
- Willentlicher Einkauf und bewusstes Verwenden von Fälschungen.
- Fälschungen werden bewusst weitergegeben und nicht aussortiert.
- EPAL-Tauschkriterien, Stand 2017, sind nicht bekannt.
- Abmachungen zwischen Absender und Empfänger sind an der Rampe nicht bekannt.

Unsachgemässes Ausführen von Arbeiten am Ladungsträger

- Verwendung von Holz/Brettware mit mangelhafter Qualität in Produktion und Reparatur
- Verwendung von Bauteilen, welche offensichtlich nicht den Vorschriften entsprechen
- Unsachgemässe «Reparatur» durch nicht zertifizierte Betriebe (Basteln, Zurechtzimmern)
- Anbringen von zusätzlichen Bauteilen (weitere Holzteile, Displays usw.)

Unsachgemässe Anforderungen an den Ladungsträger

- Übertrieben hohe Erwartungen vom Empfänger an den Ladungsträger
- Differenzen bei den Anforderungen an die Qualität bei der Annahme bzw. Abgabe der Europaletten (selbst nur helle Paletten erwarten, aber schlechtere Paletten weitergeben)

GS1 Schweiz – Zusammen Werte schaffen

GS1 Schweiz ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5500 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

GS1 Switzerland

Monbijoustrasse 68
CH-3007 Bern
T +41 58 800 70 00
www.gs1.ch

www.europalettentausch.ch

