

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 797 384**

51 Int. Cl.:

G07C 5/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **06.09.2008 PCT/EP2008/007293**

87 Fecha y número de publicación internacional: **16.04.2009 WO09046796**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **06.09.2008 E 08801885 (8)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **01.04.2020 EP 2195788**

54 Título: **Procedimiento y dispositivo para la determinación de datos relacionados con el rendimiento en el desplazamiento de uno o varios vehículos**

30 Prioridad:

01.10.2007 DE 102007047049
31.12.2007 DE 102007063249

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

02.12.2020

73 Titular/es:

VOLKSWAGEN LEASING (100.0%)
Gifhorner Strasse 57
38112 Braunschweig, DE

72 Inventor/es:

KÜNNE, GERHARD y
HAHN, ANKE

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 797 384 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Procedimiento y dispositivo para la determinación de datos relacionados con el rendimiento en el desplazamiento de uno o varios vehículos

5 La invención se refiere a un método y a un dispositivo para la determinación de datos relacionados con el rendimiento en el desplazamiento de uno o varios vehículos, integrados en un sistema, así como a un vehículo equipado correspondientemente.

10 En la actualidad, los cargos continuados, como las cuotas de leasing o las primas de seguro para los vehículos, se determinan sobre la base de los datos del vehículo, como el precio o el equipamiento del vehículo, o sobre la base de la potencia del motor o la cilindrada del motor de propulsión del vehículo, así como de la duración del correspondiente contrato, y de un kilometraje previsto del vehículo.

15 El documento US 2002/0152115 A1 describe un procedimiento para la gestión de vehículos. Los datos de la música, los datos de imagen y otros datos se transmiten a través de un satélite a los vehículos participantes durante el viaje. Al mismo tiempo, un centro de datos recibe periódicamente, durante el viaje, informaciones de cada uno de los vehículos participantes, como por ejemplo la posición, la velocidad, la dirección o el estado del vehículo. Las informaciones recibidas se analizan para cada vehículo y la información de los análisis se transmite a un receptor predeterminado.

20 El documento EP 1 067 480 A describe un sistema de uso compartido de vehículos, para el uso conjunto de una flota de vehículos por un gran número de usuarios, en particular para el uso conjunto de una flota de vehículos eléctricos. En ello se considera la asignación, el seguimiento, el aseguramiento, la gestión, el desplazamiento y la carga de los vehículos compartidos. El sistema de uso compartido de vehículos comprende al menos un emplazamiento, con una plaza de aparcamiento, y un terminal para aceptar una solicitud de uso de un vehículo, así como un centro de control con una unidad de cálculo para procesar la solicitud y asignar un vehículo para cada solicitud. Durante el funcionamiento, los vehículos transmiten regularmente la información de su estado a la central de control.

25 El documento US 2006/0167593 A1 describe un procedimiento para la vigilancia de las informaciones que se refieren al funcionamiento de un vehículo, a través de un sistema de vigilancia. La información es recopilada por un bus de información del vehículo, y es transmitida de forma inalámbrica a un dispositivo de usuario, cuando se produce un evento desencadenante de la transmisión. El dispositivo de usuario almacena la información en una memoria, y es manejable para cargar la información en un sistema informático. El sistema informático procesa la información según un programa de aplicación.

30 El documento US 6,073,062 A describe un procedimiento para la administración del funcionamiento de un vehículo, utilizando un terminal móvil. Se registran las condiciones de funcionamiento del vehículo, a través de lo cual se pueden recopilar informaciones precisas respecto del trabajo realizado por un conductor, o por una tripulación, en el vehículo en movimiento. Además, se registra durante el funcionamiento, si el vehículo supera el límite de velocidad. La tripulación es informada de este estado, de forma que el conductor reduce la velocidad para seguir el límite de velocidad.

35 El documento US 2007/0124050 A1 describe un procedimiento para notificar datos de una máquina de trabajo. En el proceso, se recibe una primera transferencia de datos desde una primera máquina de trabajo. La primera transferencia de datos se inicia desde la primera máquina, o desde una unidad central. Como respuesta a la primera transferencia de datos, la unidad central solicita una segunda transferencia de datos desde una segunda máquina de trabajo.

40 La función de la invención es conseguir un método y un dispositivo con el que los datos relacionados con el rendimiento en el desplazamiento, en particular las cuotas de leasing o las primas del seguro, puedan determinarse al menos, o bien adicionalmente, en dependencia de los datos de uso durante el tiempo de funcionamiento del vehículo.

La función de la invención se resuelve con las características de las reivindicaciones independientes. Las configuraciones y perfeccionamientos ventajosos se muestran en las reivindicaciones subordinadas.

45 En el procedimiento según la invención, se transmiten a un dispositivo electrónico central, por vehículos integrados en el proceso y a través de conexiones de comunicación, los datos, específicos de cada vehículo, del rendimiento del desplazamiento, que fueron registrados o determinados por dispositivos dentro del vehículo. Hoy en día, una conexión de comunicación de este tipo puede ser, a título de ejemplo, una conexión GSM, pero sin embargo también son imaginables otras conexiones de comunicación inalámbrica. La instalación electrónica central determinará, al menos en dependencia de los datos transmitidos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, los datos del rendimiento del desplazamiento para el vehículo respectivo. Esto puede ser una cuota variable de leasing, o bien una prima variable de seguro, o sólo una tasa variable de arrendamiento parcial o de una prima de seguro, si la misma se determina a partir de una parte fija, que es determinada por los datos del vehículo, y existe una porción variable.

55 Una determinación de ese tipo de las cuotas para un vehículo tiene la ventaja de que las tarifas se originan en dependencia de su utilización. Otra ventaja consiste en que, a título de ejemplo, los intervalos de mantenimiento de

los vehículos integrados en un sistema pueden detectarse de forma centralizada en el dispositivo electrónico central, y los vehículos correspondientes pueden ser requeridos para su mantenimiento.

5 En ello, los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, que fueron recogidos o calculados después del último envío de los datos, se transmiten a la instalación electrónica central, por lo que la referencia temporal a los datos del rendimiento del desplazamiento puede establecerse fácilmente. Los datos del rendimiento del desplazamiento se envían al dispositivo electrónico central a intervalos de tiempo predefinidos, por ejemplo cada 24 horas, pero también se pueden imaginar intervalos de tiempo más largos o más cortos. Por parte de la instalación electrónica central, se comprueba si se ha superado un tiempo de ausencia desde la última recepción de los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, que sea más larga que el intervalo predefinido. En tal caso, los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo serán demandados por la instalación electrónica central, a través del enlace de comunicación u otro enlace de comunicación.

10 Según una forma de realización de la invención, está previsto que se compruebe, por parte de la instalación de comunicación u otra instalación de procesamiento en el vehículo, si se supera el intervalo de tiempo predefinido para transmitir los datos del rendimiento del desplazamiento. Si este es el caso, los datos del rendimiento del desplazamiento se transmiten a la instalación electrónica central.

Otra posibilidad consiste en que la instalación electrónica central demande los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, o bien que la instalación de comunicación del vehículo requiera que se envíen los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo.

20 Según otra forma de realización de la invención, los datos del rendimiento de conducción son enviados automáticamente desde el vehículo, en dependencia de la entrada de sucesos, definidos con referencia a la operación de desplazamiento del vehículo, y recibidos en consecuencia por la instalación electrónica central. Adicionalmente, es concebible que durante el funcionamiento, o bien si se supera un valor umbral, se envíen otros datos a la instalación electrónica central. Aquí, cualquier tipo de combinación es concebible también con el envío de los intervalos de tiempo predefinidos. También puede estar previsto que la transmisión de los datos pueda ser iniciada manualmente en el vehículo.

25 De acuerdo con un perfeccionamiento preferido de la invención, está previsto que los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento para el vehículo que envió los datos, sean calculados en dependencia de la diferencia de los datos del rendimiento del desplazamiento, de los últimos datos recibidos del rendimiento del desplazamiento, y de los datos actuales. Otra posibilidad consiste en que los datos del rendimiento del desplazamiento enviados por el vehículo, o bien los recibidos por la instalación electrónica central en varios períodos de tiempo, se reúnan, y de ellos se determinen los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento.

30 Según otro perfeccionamiento de la invención, a los datos del rendimiento del desplazamiento se les asignan, pudiéndose introducir automática o manualmente, propiedades específicas que se tienen en cuenta en la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento. Como propiedad, es concebible, por ejemplo, si se trata de una ruta con un recorrido comercial, o una ruta recorrida en privado, o si se trata de un trayecto recorrido principalmente por el tráfico de la ciudad, o un recorrido por autopista.

35 Además de la longitud del trayecto recorrido, los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento pueden presentar datos adicionales, como la aceleración del vehículo, y/o la presión de los neumáticos de las ruedas del vehículo, y/o la presión del aceite en el motor, y/o las revoluciones del motor durante el trayecto recorrido, y/o los datos de ubicación del vehículo, y/o los datos específicos del trayecto.

Para la protección contra manipulaciones en el trayecto de la comunicación entre el vehículo y la instalación electrónica central, así como para la seguridad de los datos, la transmisión de los datos tiene lugar con codificación.

45 La instalación según la invención presenta una instalación electrónica central, que puede estar compuesta por una o más instalaciones subordinadas, las cuales pueden presentar también diferentes ubicaciones. La instalación electrónica central recibe los datos, a través de conexiones de comunicación que pueden ser configuradas, sobre los vehículos integrados en un sistema, los cuales fueron transmitidos por las instalaciones de comunicación de los vehículos, y determina, al menos en dependencia de los datos recibidos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, para el vehículo que envió los datos, los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento, como las cuotas variables del leasing, o las del leasing parcial, o las primas de seguro para un período de tiempo determinado. En ello, los datos recibidos sobre el rendimiento del desplazamiento en uno o más períodos de tiempo podrán tenerse en cuenta para la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento. Los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo son enviados por los vehículos en estos intervalos predefinidos, y recibidos por la instalación electrónica central. La instalación electrónica central está diseñada de tal forma que, en caso de sobrepasarse un período de ausencia después de la última recepción de los datos del rendimiento de conducción, que sea más largo que el intervalo de tiempo predefinido para recibir los datos del rendimiento del desplazamiento, tiene lugar un requerimiento de los datos del vehículo. Además, puede estar previsto que el requerimiento de los datos se produzca al ocurrir un acontecimiento definido.

Según otro perfeccionamiento de la invención, la instalación electrónica central está configurada de tal forma que los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento del vehículo transmisor se calculan en dependencia de la diferencia entre el rendimiento del desplazamiento de los últimos datos recibidos, y los datos del vehículo, lo cuales se recibieron en un período de tiempo anterior.

5 Según otra configuración ventajosa, la instalación electrónica central está diseñada de tal manera que los datos del rendimiento del desplazamiento, para el vehículo que envió los datos, se suman a lo largo de varios períodos, y sólo a intervalos definidos se calculan los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento, a partir de la suma de los datos del rendimiento del desplazamiento.

10 Otra configuración de la invención prevé que a los datos del rendimiento del desplazamiento, recibidos por la instalación electrónica central, se les han asignado características específicas en relación con el vehículo emisor, las cuales son tenidas en cuenta por la instalación electrónica central en la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento.

15 Preferentemente, el enfoque para los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo está en el trayecto recorrido por el vehículo durante el intervalo predefinido de tiempo. No obstante, los datos del rendimiento del desplazamiento también pueden presentar, por ejemplo, datos sobre el comportamiento de aceleración del vehículo, y/o de la presión de los neumáticos de las ruedas del vehículo, y/o de la presión del aceite, y/o de las revoluciones del motor, y/o datos de la ubicación, y/o datos de la red de trayectos recorridos durante el periodo de tiempo predefinido.

20 La instalación electrónica central está diseñada, de acuerdo con una configuración preferida de la invención, de tal forma que los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo pueden recibirse encriptados, y son descriptables, o bien son descriptados en la misma.

25 Además, la invención se refiere a un vehículo que se integra en un sistema para la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento de vehículos, en una instalación electrónica central. El vehículo presenta un dispositivo para recopilar o determinar datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, conectado a una instalación de comunicación en el vehículo. La instalación de comunicación está diseñada de tal forma que los datos del rendimiento del desplazamiento registrados o determinados, en particular los datos del rendimiento del desplazamiento, que se determinaron o registraron en la instalación electrónica central desde la última transmisión, se transmiten a través de un enlace de comunicación a la instalación electrónica central.

30 Según una configuración del vehículo, según la invención, los datos del rendimiento del desplazamiento son determinados o registrados continuamente por el dispositivo para recoger o determinar los datos del rendimiento del desplazamiento, y almacenados en una instalación de almacenamiento del vehículo, hasta la siguiente transmisión. En ello puede estar previsto que no se almacenen o se emitan los datos determinados o recopilados, sino los datos obtenidos a partir de estos datos. También es imaginable determinar o calcular los datos en intervalos definidos de tiempo, pudiendo ser iguales los intervalos de tiempo para determinar o calcular los datos del rendimiento del desplazamiento, que los intervalos de tiempo para el envío.

35 Según una configuración del vehículo, según la invención, está previsto que, mediante una configuración del vehículo, según la invención, u otra instalación de procesamiento del vehículo, se compruebe si está sobrepasado el intervalo de tiempo predefinido para transmitir los datos del rendimiento del desplazamiento. Si este es el caso, los datos del rendimiento del desplazamiento se envían desde la instalación de comunicación a la instalación electrónica central.

40 Otra posibilidad consiste en que la instalación de comunicación, o bien otra instalación de procesamiento del vehículo, esté diseñada de tal forma que, en caso de la entrada de un acontecimiento definido, los datos del rendimiento del desplazamiento se envíen a la instalación electrónica central.

Según un perfeccionamiento de la invención, está prevista en el vehículo una instalación para el inicio automático o manual del envío de los datos del rendimiento del desplazamiento. Por ejemplo, el conductor del vehículo puede activar el envío de los datos manualmente, después de una parada más larga del vehículo.

45 Otra configuración de la invención prevé que a los datos del rendimiento del desplazamiento en el vehículo puedan serles asignadas y/o se les asignen automáticamente, o bien manualmente a través de una instalación de introducción, propiedades específicas que deben tenerse en cuenta, y/o que se tienen en cuenta en la instalación electrónica central, en la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento.

50 A continuación, la invención se aclara más detalladamente según un ejemplo de realización. El dibujo correspondiente muestra:

Fig. 1 una representación esquemática de un sistema, con una instalación según la invención, y dos vehículos según la invención, representados ejemplarmente.

55 La idea básica de la invención consiste en determinar, para vehículos integrados en un sistema, las cuotas de leasing, y/o primas de seguro, y/u otros cargos concebibles, en dependencia de los datos del rendimiento del desplazamiento de los distintos vehículos, en una instalación electrónica central 1. Junto a la recepción de los datos del rendimiento

del desplazamiento de los vehículos, la instalación electrónica central 1 se hace cargo del almacenamiento, y en su caso de la distribución y el posterior procesamiento de los datos recibidos. Los cargos citados pueden ser determinados variablemente en su totalidad por la instalación electrónica central 1, en dependencia de los datos del rendimiento del desplazamiento. No obstante, la remuneración respectiva puede estar formada también por una porción fija y/o por una porción referida al rendimiento. Además, la invención crea la posibilidad de gestionar las llamadas de mantenimiento de los vehículos integrados en función. Además, la invención crea la posibilidad de administrar en la instalación electrónica central las llamadas de mantenimiento de los vehículos integrados, en función del rendimiento del desplazamiento, por ejemplo para los vehículos de flota.

En ello, para la invención es irrelevante si la instalación electrónica central está formada por una única instalación de procesamiento central, o bien por una red de varias instalaciones centrales, las cuales se dividen las funciones de la instalación electrónica central.

Según la figura 1, cada uno de los de los vehículos 3 presenta una instalación 2 para registrar o determinar datos para el trayecto recorrido por el vehículo. Esta puede ser, por ejemplo, una instalación ya presente para otros fines en el vehículo, o bien una instalación incorporada adicionalmente, como la que está descrita, por ejemplo, en el documento DE 10 2007 024 692. Para determinar la trayectoria del recorrido del vehículo se utilizan, por ejemplo, las señales de los sensores de velocidad de giro de las ruedas, o bien las señales de posición apoyadas por satélite. En el caso de la utilización de las señales de posición apoyadas por satélite, se evalúa además, según el ejemplo de realización, una información para la identificación del funcionamiento de la conducción del vehículo, a fin de no considerar, en un transporte del vehículo, esto como rendimiento propio del desplazamiento del vehículo. La instalación 2 de los vehículos 3 envía, a intervalos de tiempo predefinidos, o bien después de la iniciación, a través del dispositivo de entrada 5 en el vehículo, o bien también después del requerimiento a la instalación electrónica central 1, los datos del rendimiento del desplazamiento de su vehículo 3, a través de la instalación de comunicación 4, y de una conexión de comunicación 6 que puede construirse, a la instalación electrónica central, cuya instalación de comunicación 7 recibe los datos. Como enlaces de comunicación inalámbrica entran en consideración las uniones inalámbricas ya conocidas hoy en día, y las aún por desarrollar en el futuro.

En ello, los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento del vehículo respectivo 3 pueden ser determinados o registrados por la instalación 2, de forma continua o también en determinados intervalos de tiempo, y en su caso procesados y almacenados hasta su transmisión a la instalación electrónica central 1.

Junto a los datos de la distancia recorrida, los datos del rendimiento del desplazamiento también pueden contener, en este contexto, datos sobre el comportamiento de aceleración y de frenado del vehículo, del comportamiento de las revoluciones del motor de accionamiento, de la presión del aceite o de la de los neumáticos, del consumo de combustible, de la temperatura del refrigerante, de la temperatura del aceite del motor, o también otros datos, como la dirección del desplazamiento, la velocidad media entre dos mediciones, las informaciones de ubicación, y los perfiles de altitud de la trayectoria recorrida. Además, a los datos del rendimiento del desplazamiento se les pueden asignar características, como por ejemplo si se trata de un trayecto privado o recorrido de forma oficial.

A partir de los datos obtenidos a través de los enlaces de comunicación 6, la instalación electrónica central determina los datos correspondientes, relacionados con el rendimiento del desplazamiento, por ejemplo, las cuotas del leasing, o bien la prima del seguro para el vehículo respectivo, para un determinado intervalo de tiempo, por ejemplo, para un mes cada vez. Ello, los intervalos para la recepción de los datos sobre rendimiento del desplazamiento, y para la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento, no tienen que coincidir, y así puede estar previsto que los vehículos 3 los envíen cada 24 horas, pero que no obstante la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento se lleve a cabo sólo con un ritmo mensual. Para diferentes contratos, o bien propósitos de utilización de los vehículos 3, también pueden definirse diferentes intervalos de tiempo predefinidos para el envío y/o la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento.

Si un vehículo 3 no informa después del intervalo definido de tiempo, también podría tener lugar un requerimiento de los datos del rendimiento del desplazamiento por parte de la instalación electrónica central 1, a través de la conexión de comunicación 6. No obstante, también está previsto que un requerimiento para enviar los datos del rendimiento del desplazamiento sólo tenga lugar después de un intervalo adicional predefinido de tiempo. Si los datos no pueden ser obtenidos tampoco por la instalación electrónica central desde el dispositivo 4, o bien desde su dispositivo de comunicación, o si los datos no son consistentes respecto al propósito de utilización del vehículo, se genera una advertencia de uso abusivo o de robo para el vehículo. Esta advertencia también puede tener lugar después del transcurso de dos o más secuencias de tiempo predefinidas sin recibir los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo 3, sin ningún requerimiento.

Según el ejemplo de realización, el envío de los datos del rendimiento del desplazamiento, o bien el requerimiento de los datos a través de las conexiones de comunicación 6, están encriptados según los métodos ya conocidos.

REIVINDICACIONES

1. Procedimiento para la determinación de datos relacionados con el rendimiento en el desplazamiento de al menos un vehículo (3), con las etapas:
 - 5 - determinar o registrar datos sobre el rendimiento en el desplazamiento del vehículo (3), a través de al menos una instalación (2) del vehículo (3), estando incluida al menos la longitud del trayecto recorrido en los datos del rendimiento en el desplazamiento;
 - 10 - transmitir los datos del rendimiento del desplazamiento, a través de una instalación de comunicación (4) en el vehículo (3), a una instalación electrónica central (1), a través de un enlace de comunicación (6), siendo transmitidos los datos del rendimiento del desplazamiento a la instalación electrónica central (1) al menos en intervalos de tiempo predefinidos; y
 - determinar los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento del vehículo (3) a través de la instalación electrónica central (1), al menos en dependencia de los datos transmitidos del rendimiento del desplazamiento;

caracterizado por:

 - 15 - el requerimiento de los datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo (3) por parte de la instalación electrónica central (1), a través del enlace de comunicación (6) u otro enlace de comunicación, no inmediatamente después de estar superado el intervalo de tiempo predefinido, sino solamente si se ha sobrepasado un tiempo de ausencia desde la última recepción de los datos de rendimiento del desplazamiento del vehículo (3), siendo verificada la ausencia desde la última recepción de los datos de rendimiento del desplazamiento del vehículo (3) a través de la instalación electrónica central (1), y siendo la ausencia superior al intervalo de tiempo predefinido; y
 - 20 - la generación de una advertencia en caso de que los datos sobre el rendimiento del desplazamiento del vehículo (3), después del requerimiento que los datos a través de la instalación electrónica central (1), no fueron recibidos por la instalación de comunicación (4), o bien no sean coherentes con la finalidad prevista del vehículo.
2. Procedimiento según la reivindicación 1, comprobándose, tras el arranque del vehículo (3), mediante una instalación de comunicación (4) u otra instalación de procesamiento en el vehículo (3), si se ha superado el intervalo de tiempo predefinido para la transmisión de los datos del rendimiento del desplazamiento, y transmitiéndose los datos de la prestación a la instalación electrónica central (1), cuando se ha superado el intervalo de tiempo predefinido desde la última transmisión de los datos del rendimiento del desplazamiento.
3. Procedimiento según una de las reivindicaciones 1 y 2, transmitiéndose automáticamente los datos del rendimiento del desplazamiento por el vehículo (3), y/o siendo recibidos por la instalación electrónica central (1), en dependencia de la entrada de sucesos definidos con referencia al funcionamiento de la conducción del vehículo.
- 35 4. Procedimiento según una de las reivindicaciones 1 a 3, siendo calculados los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento para el vehículo (3), en dependencia de la diferencia entre el rendimiento del desplazamiento de los últimos datos recibidos y los datos del vehículo (3), los cuales han sido recibidos un período de tiempo antes, y/o por la instalación electrónica central (1), en dependencia de la suma de los datos transmitidos del rendimiento del desplazamiento, los cuales se recibieron durante más de un intervalo de tiempo.
- 40 5. Procedimiento según una de las reivindicaciones 1 a 4, en donde pueden asignarse y/o se asignan a los datos del rendimiento del desplazamiento, pudiéndose introducir automática o manualmente, propiedades específicas, las cuales se tienen en cuenta en la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento.
- 45 6. Procedimiento según una de las reivindicaciones 1 a 5, siendo los datos del rendimiento del desplazamiento el trayecto recorrido por vehículo (3).
7. Procedimiento según una de las reivindicaciones 1 a 6, siendo los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento las cuotas de leasing, las cuotas parciales del leasing, una prima de seguro, una tasa de mantenimiento de un vehículo (3), y/o los datos relacionados con la utilización.
- 50 8. Dispositivo para la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento de uno o más vehículos (3), conteniendo medios para la realización de las etapas del procedimiento, según una de las reivindicaciones 1 a 7.
9. Vehículo (3), integrado en un sistema para la determinación de los datos relacionados con el rendimiento del desplazamiento del vehículo en una instalación electrónica central (1), presentando el vehículo (3) una instalación (2) para recopilar o determinar datos del rendimiento del desplazamiento del vehículo, según la reivindicación 8.

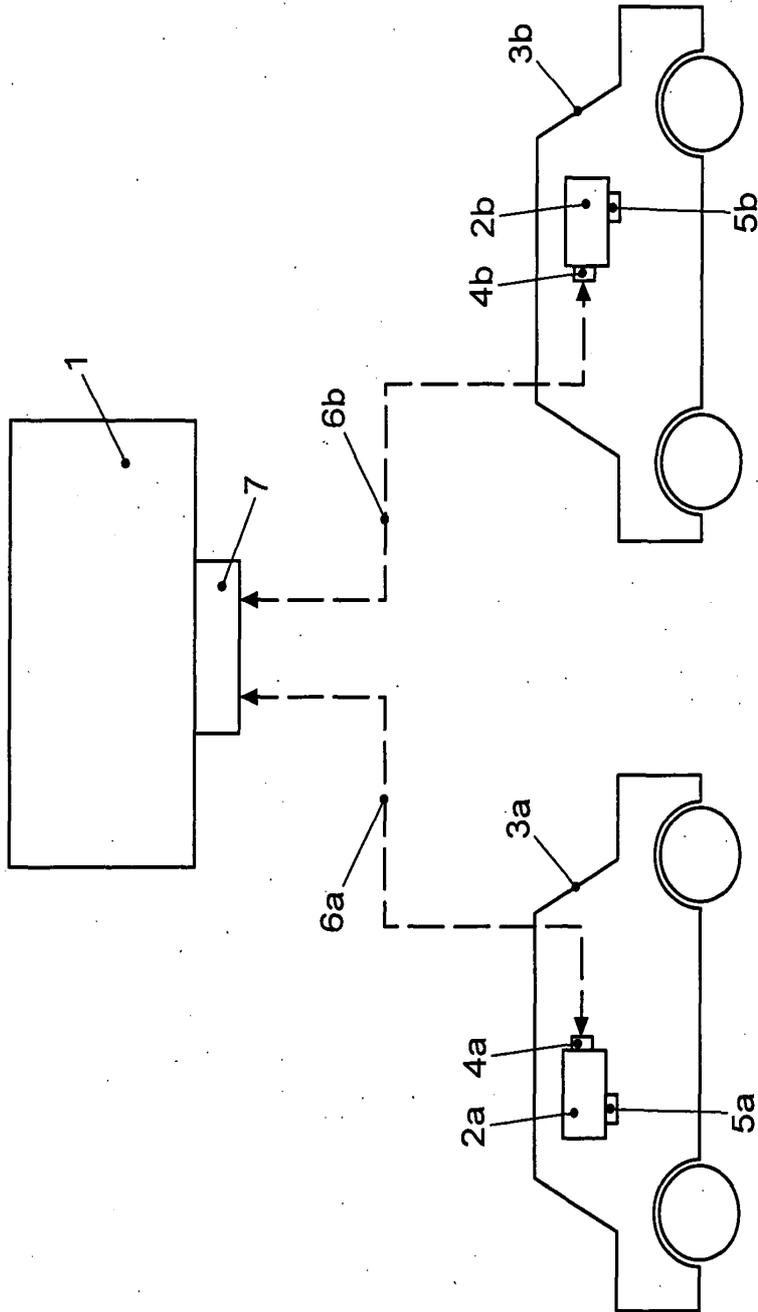


FIG. 1