

Fim da Vida Útil do Veículo

A gestão de todo o ciclo de vida dos veículos é essencial para obter uma utilização eficiente dos recursos, incluindo o eventual abate ou eliminação de veículos. É preferível vender e/ou substituir os veículos antes que a sua manutenção se torne demasiado dispendiosa, e assim garantir que pode ser alcançado o respetivo valor ideal de revenda ou substituição.

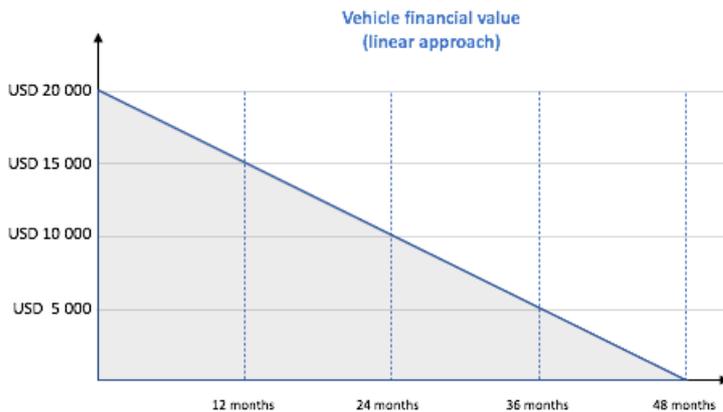
As vantagens de abater, eliminar e substituir adequadamente os veículos, incluem:

- Contribuir para reduzir os custos de manutenção.
- Reduzir as emissões de CO2
- Otimizar o preço de venda do veículo.

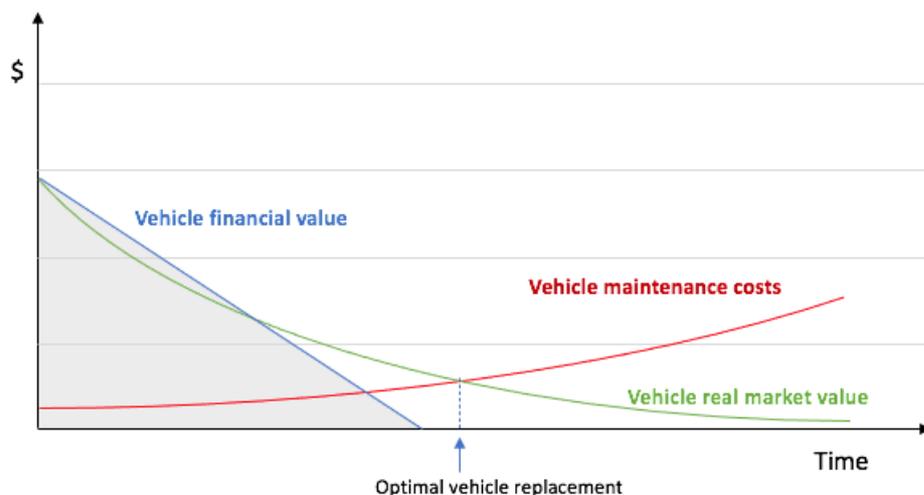
Vida Económica

A "vida económica" é o período de tempo previsto durante o qual um bem permanece útil para o proprietário médio. Quando um bem deixa de ser útil ao seu proprietário, é considerado como tendo ultrapassado a sua vida económica. A vida económica do veículo deve ser definida por cada agência como parte da sua política de gestão de ativos: algumas podem considerar 48 meses, outras considerar 60 meses.

O exemplo abaixo apresenta uma estimativa linear ao longo do tempo do valor de um veículo adquirido avaliado em USD \$20.000, considerando 48 meses de vida económica.



Podem ser aplicados modelos mais complexos para representar o valor do veículo ao longo do tempo. A título de exemplo, uma abordagem de curva exponencial pode ser mais exata para determinados fins, uma vez que o veículo perde muito do seu valor após a sua primeira utilização. A vida económica pode ser calculada determinando o ponto em que o valor de revenda estimado de um veículo se torna inferior aos custos de exploração anuais.



Devido à natureza e ao custo de muitos veículos detidos e operados por agências humanitárias, muitas organizações podem optar por vender um veículo muito antes de o custo de manutenção atingir o mesmo nível dos custos de reparação. Isto aplica-se especialmente a operações em que o risco de uma avaria inoportuna é mais do que apenas o custo de reparação. Tal pode incluir:

- A segurança real do veículo pode ser afetada se as agências operarem em ambientes inseguros que exijam veículos de emergência a todo o momento.
- Terreno acidentado ou fora de estrada que exige um desempenho consistente dos veículos.

Segue um exemplo da evolução dos custos de revenda versus os custos de manutenção em comparação com o valor de compra original:

Ano	Valor de Compra Original	Valor de Revenda Estimado	Custo Anual de Manutenção e Combustível
1	\$50.000.00	\$45.000.00	\$5.000.00
2	\$50.000.00	\$40.000.00	\$5.500.00
3	\$50.000.00	\$38.000.00	\$6.000.00
4	\$50.000.00	\$35.000.00	\$6.500.00

Ano	Valor de Compra Original	Valor de Revenda Estimado	Custo Anual de Manutenção e Combustível
5	\$50.000.00	\$32.000.00	\$7.000.00
6	\$50.000.00	\$29.000.00	\$7.500.00
7	\$50.000.00	\$25.000.00	\$8.000.00
8	\$50.000.00	\$22.000.00	\$8.500.00
9	\$50.000.00	\$19.000.00	\$9.000.00
10	\$50.000.00	\$16.000.00	\$9.500.00

As agências devem ter sempre em mente que a vida económica de um ativo é diferente da sua vida física real. Os veículos terão sempre uma vida maior do que as suas respetivas vidas económicas para uma agência, e a relação entre as duas dependerá da utilização do veículo e das condições operacionais. Neste sentido, é comum estabelecer um limite de quilometragem para começar a equacionar a substituição de um veículo - frequentemente utiliza-se 200.000 Km (+/- 50.000 Km) como regra de base.

Algumas agências podem decidir prolongar a vida útil de um veículo para além da sua vida económica. Isto é especialmente pertinente quando foi aplicado um bom regime de manutenção e os registos mostram que os custos de manutenção do veículo ainda estão abaixo do seu valor de revenda no mercado. A decisão de substituir um veículo deve ser sustentada por registos consistentes de gestão da frota que reflitam os custos, a utilização, a segurança e a idade dos ativos.

Além disso, dependendo da legislação do país relacionada com as agências humanitárias e os mecanismos de financiamento utilizados para adquirir o veículo, esta lógica pode estar sujeita a algumas limitações. Alguns países não permitem que ONGs privadas revendam bens como veículos e alguns doadores exigem a doação ou a transferência de veículos no final do projeto para outra agência ou projeto financiado. Ter conhecimento da legislação do país e dos

procedimentos específicos dos doadores relacionados com a gestão de ativos e de veículos é fundamental para evitar incorrer em riscos legais ou financeiros significativos.

Abate e Eliminação

Uma vez tomada a decisão de substituição de um veículo, devem ser equacionadas diferentes opções para o abate e a eliminação de veículos antigos. Os métodos de eliminação mais comuns são:

- **Doação** - veículos em bom estado e que cumpram os requisitos de segurança podem ser alvo de doação a agências parceiras ou a intervenientes-chave. As doações têm de cumprir a legislação nacional e as políticas internas e precisam de ser devidamente documentadas.
- **Venda** - veículos que não são necessários e que tenham um valor de mercado viável podem ser alvo de revenda. Para evitar quaisquer suspeitas de favorecimento de determinadas entidades ou pessoas, recomenda-se um leilão totalmente documentado. A revenda de um veículo tem de cumprir a legislação nacional e as políticas internas e precisa de ser devidamente documentada.
- **Transferência** - veículos em bom estado e que cumpram os requisitos de segurança podem ser alvo de transferência para outra entidade ou programa. Esta é a opção preferida pela maioria dos doadores quando o veículo ainda está dentro da sua vida económica. Além disso, é uma solução cómoda ao encerrar projetos ou ao desmantelar escritórios locais com veículos atribuídos.
- **Destruição ou aproveitamento para peças sobresselentes** - Os veículos em mau estado ou que não cumpram os requisitos de segurança devem ser destruídos ou desmantelados para aproveitar peças utilizáveis. Deve ser identificada uma instituição pública ou privada com capacidade para desempenhar adequadamente a tarefa. É necessário efetuar uma avaliação dos riscos ambientais e as autoridades podem exigir um certificado de destruição para atualizar o registo automóvel e formalizar a retirada de circulação do veículo. Notificar as autoridades pode ser especialmente importante para evitar encargos ou responsabilidades fiscais adicionais.

Como parte do processo de abate, as agências devem lembrar-se de recuperar e reatribuir todo o equipamento do veículo que possa ser reutilizado, incluindo o equipamento de comunicações, material de segurança, kits de reparação, identificação/visibilidade, entre outros. As agências também devem lembrar-se de informar as autoridades e as companhias de seguros assim que os veículos deixarem de ser utilizados.