

Mensuração e Evidenciação do Teste de Impairment nas Companhias Aéreas da B3 e da Bolsa de Londres no Contexto da COVID-19

YGOR BRUNELL FUMIAN SOBREIRO

Universidade de Brasília - UnB

RODRIGO DE SOUZA GONÇALVES

Universidade de Brasília - UnB

Resumo

Este estudo tem por objetivo analisar os procedimentos adotados pelas companhias aéreas listadas na B3 e na Bolsa de Londres, buscando compreender as práticas contábeis adotadas para melhor representar os ativos e o processo de reconhecimento, mensuração e evidenciação do teste de *impairment*. Para tanto, foram analisadas as tendências entre as empresas da amostra com vistas a compreender o porquê empresas reconheceram perdas e outras não. Desse modo, executou-se análises cruzadas entre as perdas por redução ao valor recuperável com a Receita total, Receitas domésticas, Receitas internacionais, Lucro Antes do Imposto de Renda, além de pesquisar similaridades e divergências comparando as empresas que registraram perdas e as demais. Ainda observou se certos ativos, como aeronaves de grande porte, foram mais afetadas que outros ativos. Os resultados evidenciaram que esses ativos foram mais afetados que as aeronaves de pequeno porte, além de não encontrar tendências que expliquem o porquê certas empresas apresentaram perdas e as demais não. Por fim, conclui-se que as perdas por redução ao valor recuperável foram maiores durante a pandemia, em comparação a períodos anteriores, tanto comparando os anos de 2020 e 2021 a 2019, como este estudo a estudos anteriores a pandemia. Assim esse estudo agrega pela importância dos efeitos da pandemia no mundo, demonstrando por meio de uma amostra de companhias com diferentes origens, o processo de reconhecimento, mensuração e evidenciação do teste de *impairment* antes e durante a pandemia. Novos estudos poderão explorar, o antes, durante e pós COVID-19, para verificar como as empresas se comportaram nos 3 períodos em relação a evidenciação do teste de *impairment* nas empresas.

Palavras-chave: Teste de *impairment*; Evidenciação; Companhias aéreas; CPC 01.

1. Introdução

Em janeiro de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) relatou que o risco de epidemia no mundo era alto, em seguida, no mês de março declarou a pandemia do novo coronavírus.

Assim, uma das consequências da COVID-19 foi a retração econômica em diversos setores em proporções catastróficas, e o setor aéreo foi um dos mais afetados no Brasil e no mundo. Segundo o Ministério da Economia (2020), o setor aéreo foi o segundo mais afetado durante a pandemia no Brasil, somente atrás de “atividades artísticas, criativas e de espetáculos”. E isso não foi algo específico no Brasil pois ao redor do mundo o setor aéreo também foi um dos setores mais afetados pela pandemia, com grandes impactos gerados pelas várias medidas restritivas que impactaram diretamente a aviação (Hotle & Mumbower, 2021; Nizetic, 2020; Sousa, 2020; Teixeira, 2020).

Assim, a partir de março de 2020, várias fronteiras foram fechadas, afetando em maior escala as operações internacionais, entretanto, também existiram restrições nacionais que impactaram os voos domésticos. Desse modo, a indústria aérea sofreu uma grande contração comparada aos outros anos ou ainda se comparado à crises vivenciadas anteriormente (Departamento de Controle do Espaço Aéreo [DECEA], 2020).

Doravante, diante deste cenário de pandemia, vários direcionamentos foram emitidos pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), *Securities and Exchange Commission* (SEC), *International Accounting Standard Board* (IASB), as grandes empresas de auditoria, entre várias outras instituições sobre os impactos da COVID-19 nas empresas e os cuidados que devem ser tomados no reporte de suas atividades e desempenho econômico, por meio das demonstrações financeiras, para que estes refletissem da maneira mais fidedignamente possível os eventos econômicos em virtude do momento atípico vivenciado.

Dentre essas orientações tem-se a questão do processo do reconhecimento, mensuração e evidenciação da recuperabilidade dos ativos previstos no Pronunciamento CPC-01 (R1), no qual se o valor registrado (contábil) for maior que o valor efetivo (recuperável) do ativo, deve ser registrado a perda pelo teste de *impairment*.

O desafio desse processo decorre justamente pelo fato de que a mensuração do valor recuperável se torna especialmente desafiadora de serem estimados em momentos com grandes incertezas como o da pandemia, entretanto, há necessidade de se ter parâmetros razoáveis de modo a não deixar distante os registros contábeis do verdadeiro valor dos ativos, dado que é essa a principal razão da realização do teste de *impairment*.

Desse modo, esta pesquisa tem-se como objetivo geral analisar os procedimentos adotados pelas companhias aéreas listadas na B3 e na Bolsa de Londres, para compreender as práticas contábeis utilizadas para o reconhecimento, mensuração e evidenciação do teste de *impairment* (Pronunciamento Técnico CPC 01).

Como objetivos específicos foram analisados nas demonstrações possíveis causas de perdas, como a divisão das receitas de voos internacionais e domésticos, para verificar se as empresas que trabalham mais com voos internacionais, foram mais afetadas que as de voos domésticos.

Também foram analisados o ativo total e o lucro líquido das empresas para se fazer uma análise cruzada com as perdas pelo teste de *impairment*. Podendo no fim da pesquisa chegar à conclusão se a pandemia afetou significativamente o teste de *impairment* nas companhias aéreas.

A *International Civil Aviation Organization* (ICAO, 2019) aponta que no ano de 2018 ocorreram cerca de 100 mil voos todos os dias, o que gerou 8,3 trilhões de receitas, transportando 4,3 bilhões de passageiros, um aumento de 6,4% do ano anterior, e no ano de 2019 seguiu-se a mesma tendência, ou seja, a aviação estava com um crescimento contínuo e

com números expressivos. Destarte, o setor aéreo é muito importante para a economia mundial e para seu funcionamento, se tornando um grupo de estudo muito importante.

Ocorre que, com a pandemia da COVID-19, as empresas de transporte aéreo foram afetadas como nunca, pois além da recessão econômica, tiveram várias implicações diretamente ligadas à movimentação de pessoas, ao espaçamento entre elas, viagens, etc, trazendo consequências diretas às suas atividades operacionais e consequentemente ao reporte destas em suas demonstrações contábeis. Com isso, o dado momento há grandes indícios de perdas, e os resultados da pesquisa podem ser diferentes em relação a estudos anteriores, inclusive, aqueles que analisaram esse setor em períodos de crise, abrindo-se uma janela de oportunidade relevante para compreender como esse evento foi tratado sob a ótica contábil pelo setor aéreo.

2. Referencial Teórico

2.1 Definição do ativo e o teste de impairment

Segundo o Pronunciamento CPC-00 (R2) (2019, p.19) “ativo é um recurso econômico presente controlado pela entidade como resultado de eventos passados”. Não tendo mais a expressão anterior de que se espera benefícios futuros, pois os usuários tiveram interpretações distintas sobre o que eram os benefícios.

Logo, para melhor entendimento, o IASB retirou “benefícios futuros” e conceituou “recurso econômico” de maneira separada. Dessa forma, para chegar à conclusão de benefício futuro terá que se aprofundar na sua definição (Fernandes et al., 2019).

Com isso, o Pronunciamento CPC-00 (R2) (2019, p.19) define que o “recurso econômico é um direito que tem o potencial de produzir benefícios econômicos”, e complementa ainda no item 4.17 que este é o direito presente do potencial de produzir benefícios econômicos futuros.

Doravante, o Pronunciamento CPC-01 (R1) (2010) define como deve ser realizado o teste de *impairment*, observando se há diferença entre o valor contábil e o valor recuperável, sendo este, o maior valor entre o valor em uso e o valor justo líquido das despesas de venda (vide figura 1). Após a análise, se for identificada desvalorização, deve ser registrada uma perda no montante da diferença entre o valor contábil e o recuperável.

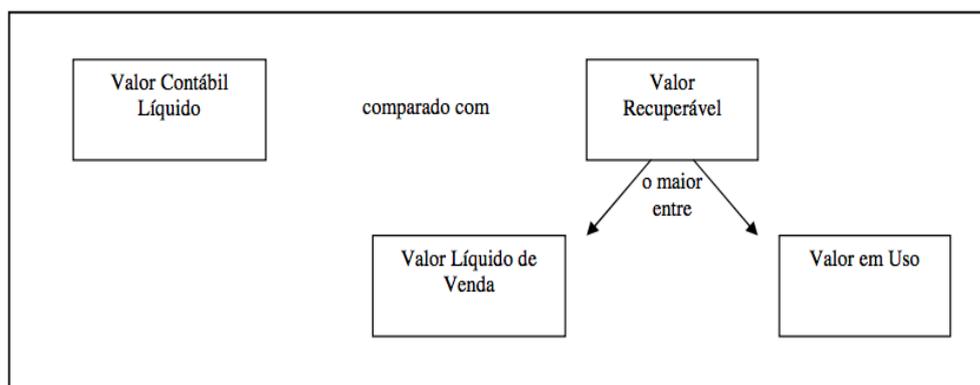


Figura 1 - Processo de mensuração do impairment
Fonte: Ono et al., (2010, p. 5)

O cálculo do valor em uso, deve admitir a continuidade da empresa estimando as entradas e saídas de caixa futuros e aplicando uma taxa de desconto para trazer os fluxos a valor presente. O cálculo da taxa de desconto é complexa e deve refletir os efeitos do dinheiro no tempo e os riscos do ativo (CPC-01 R1, 2010). Além disso, a avaliação não é totalmente objetiva, já que deve escolher as melhores taxas a serem utilizadas que reflitam aquele momento econômico e o ativo, e estimar os valores dos fluxos de caixa esperados.

Segundo a mesma norma, a estimação dos fluxos de caixa deve se basear em premissas sólidas quanto às condições econômicas que existirão ao longo da vida útil do ativo, orçamentos financeiros recentes e aprovados pela administração para assim se estimar os fluxos de caixa para além do período abrangido pelas entidades, usando uma taxa de crescimento estável ou decrescente, que não deve exceder a taxa média de crescimento para os produtos e setores em questão.

Já o outro valor recuperável, o valor justo líquido, é o preço a ser recebido ou pago na venda de ativo ou liquidação do passivo, resultado de uma transação não forçada entre as empresas, líquido das despesas de venda (CPC-46, 2012).

Niyama e Silva (2021) detalham que a melhor escolha de preço do valor justo, é de um contrato de venda firmado. Se esse não for encontrado, a melhor opção é analisar no mercado qual o valor daquele ativo naquele momento (sempre levando em consideração que o mercado é feito de transações não forçadas entre as empresas). Caso isso não seja possível, deve-se buscar o preço da última transação desse ativo no mercado, sempre tirando o valor dos custos necessários para a realização da venda. Se nenhum desses preços forem encontrados no mercado, há necessidade de se buscar a melhor informação disponível, como a venda de ativos semelhantes.

Além disso, para verificar se houve deterioração por redução ao valor recuperável dos ativos, deve-se examinar as estimativas passadas com atenção e ajustá-las sempre que novas estimativas mais confiáveis tornarem-se mais plausíveis. Porém uma das grandes dificuldades da contabilidade, é em relação às estimativas, visto que para os registros monetários que exigem estimativas de valores futuros são incertos, com isso tornam-se esse cenário ainda mais difícil de verificação de perda por redução ao valor recuperável quando se trata de períodos de crise (Hendriksen & Van Breda, 1999).

Dessa maneira, chega-se ao principal objetivo do teste de *impairment*, que os ativos não sejam representados por um valor maior que aquele passível de recuperação (Teodoro & Scherer, 2013).

2.2 Período de crise econômica em razão da COVID-19 e o teste de impairment

A COVID-19 se espalhou com grande velocidade, assim os países ao redor do mundo tiveram que tomar medidas restritivas rapidamente para conter o avanço da doença, tais como: a) limitar a movimentação de pessoas, b) distanciamento social, c) cancelar eventos, restringir voos e viagens, d) cessar operações temporariamente, e) fechamento de lojas físicas, f) fechamento de fronteiras, etc. Assim, todas essas medidas em conjunto levaram a redução da demanda por bens e serviços mundialmente, gerando impactos imediatos no turismo e transporte aéreo (PWC, 2020).

Em vista desse cenário, segundo Dias et al. (2020), espera-se um aumento nos riscos, sendo necessário, por parte das empresas, maior detalhamento acerca do processo de reconhecimento, mensuração e divulgação das perdas esperadas a partir das condições correntes e suas expectativas futuras. Pois de acordo com Pronunciamento CPC-26 (R1) (2011) as empresas devem divulgar nas notas explicativas às informações dos pressupostos relativos ao futuro e as principais incertezas nas estimativas daquele período, que possam provocar ajuste material nos valores registrados no próximo exercício.

Para a KPMG (2020b), os impactos da pandemia já causaram uma deterioração nas condições econômicas, o que pode significar que indicadores de perdas esperadas estejam presentes. Ainda de acordo com ela, há alguns fatores que dificultam encontrar o valor recuperável dos ativos, como a duração da pandemia, eventuais “*lockdowns*”, entre outras medidas preventivas de acordo com cada cidade e país, e o estado que se encontra no embate a pandemia, e também especificamente para o valor em uso, pois os fluxos de caixa “podem ser

afetados por quaisquer ações planejadas pela empresa (por exemplo, modificação, tolerância, extensões de limite)” (KPMG, 2020a, p.2).

A Deloitte (2020) segue a mesma linha, na qual o teste de *impairment* pode ser o maior desafio para as evidenciações em momentos como o da pandemia, pois necessitam da projeção dos fluxos de caixas futuros, que em momentos instáveis afetam de forma direta ou indireta, dificultando ainda mais esta projeção.

Entretanto, para o teste de *impairment* não é somente o valor em uso que é difícil de ser mensurado em cenários de grandes incertezas, mas também o valor de realização líquido para alguns ativos, porém, em razão da necessária tempestividade é preciso que as entidades se valham da melhor estimativa para que realizem o registro quando ocorrem (Iudícibus, 2021).

Segundo Teodoro e Scherer (2013), para a apuração do valor recuperável dos ativos, deve levar em consideração os riscos inerentes ao ambiente econômico e, por isso, ambientes econômicos recessivos como o vivenciado nos anos de 2008 e 2009, ou em crises como a vivenciada pela pandemia do novo coronavírus, se realizem ajustes para redução ao valor recuperável dos ativos, principalmente os de longo prazo, que são significativamente maiores em comparação aos períodos com que o ambiente esteja mais estável. Devido a isso, as estimativas devem ser muito mais detalhadas do que em períodos de normalidade, e para o *Goodwill* e Ativos Intangíveis com vida útil indefinida ou ainda não disponível para venda é recomendado que faça o teste de *impairment* mais de uma vez ao ano (BDO International, 2020).

Assim, para Hendriksen e Van Breda (1999, p. 106), mesmo com cautela, as empresas não devem deixar de representar na contabilidade o que está realmente ocorrendo, pois o “conservadorismo é, na melhor das hipóteses, um método muito pobre para lidar com a existência de incerteza na avaliação de ativos [...]” especialmente para demonstrar todas as informações relevantes, sob pena de incorrer em distorção dos dados contábeis. Com isso, Niyama e Silva (2021) afirmam que o teste de *impairment* é um bom exemplo do avanço da contabilidade, seguindo a característica conhecida como “abandono da objetividade”.

Desse modo, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM, 2020) dá ênfase na importância das companhias abertas considerarem os efeitos da COVID-19 e evidenciarem nas demonstrações contábeis os riscos e incertezas que a pandemia trouxe para o ambiente financeiro, mesmo com as dificuldades da quantificação monetária dos impactos futuros, há necessidade de se buscar evidenciar o que realmente está ocorrendo na entidade, com vista à manutenção da qualidade das informações, em consonância aos padrões internacionais e cumprindo com o seu objetivo primário que é subsidiar o processo decisório do investidor de comprar, manter ou vender os ativos.

2.3 Covid-19 e o transporte aéreo

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, 2021) em agosto de 2021 afirmou que 2020 foi o pior ano já registrado para a aviação. Em relação ao ano de 2019 foi registrado quedas significativas como uma redução de 60,2% na quantidade de passageiros, 65,9% na demanda por viagens aéreas e 69% das receitas totais com passageiros, além de vários outros impactos, que no fim geraram uma perda líquida de US\$ 126,4 bilhões.

Ainda para IATA (2020b), as medidas para conter a propagação do vírus, como *lockdown* e o fechamento das fronteiras internacionais, foram as principais causas da queda no setor, tanto que, em abril de 2020, no seu ponto mais baixo, as viagens aéreas globais chegaram cerca de 95% abaixo dos níveis de 2019.

Em vista disso, a pandemia afetou o setor econômico geral, porém alguns setores foram mais afetados que outros, como turismo, entretenimento e viagens (KPMG, 2020b). Ainda, ao se analisar o próprio setor aéreo tem como dividir áreas que foram mais afetadas. Segundo

Rothengatter et al. (2021, p.5), “voos domésticos e de curta/média distância foram menos afetados pela pandemia e atualmente está no caminho da recuperação, enquanto voos intercontinentais foram mais atingidos e levarão muito mais tempo para normalizar as suas operações.”

A IATA (2021) confirmou essas afirmações com dados sobre o ano de 2020 em relação a 2019. A demanda por viagens aéreas internacionais caíram 75,6%, enquanto a demanda por viagens aéreas domésticas caíram 48,8%, logo, as quedas das viagens domésticas foram significativas, porém, há uma diferença expressiva para as quedas das viagens internacionais.

Por consequência, ativos como aeronaves, também podem ter sido mais afetados que outros ativos, o que pode significar indícios de perda por redução ao valor recuperável.

Segundo Bouwer et al. (2021), os mercados de aeronaves podem ficar com excesso de ofertas por um tempo, pois antes da pandemia, na espera de um crescimento contínuo do setor aéreo, aumentaram a produção das aeronaves. Com isso, transportadoras devolveram algumas aeronaves praticamente novas para os locadores, como a companhia Norwegian Air Shuttle.

Adicionalmente, o que os referidos autores evidenciam é que em razão da baixa demanda do setor aéreo, os preços de arrendamentos de aeronaves usadas caíram, como por exemplo: em 2019, uma aeronave 2016 *vintage Boeing 777-300ER*, o valor de arrendamento era de US 1,2 milhão, enquanto em 2020 a mesma aeronave era arrendada por US 800 mil, sem expectativa de reversão desse cenário no médio prazo.

Ante esse cenário, a companhia Lufthansa, por exemplo, registrou uma perda de 95% dos voos transatlânticos em 2020, afetando principalmente as aeronaves de grande porte, como *Airbus 380*, *Boeing 747* ou *Airbus 340* (Rothengatter et al., 2021). Analisando o resultado do mesmo ano, a empresa registrou prejuízo de 6,725 bilhões de euros, sendo 1,475 bilhões referentes à perda por redução ao valor recuperável (Schuurman, 2021).

2.4 A importância das ajudas governamentais para o transporte aéreo

Segundo Juniac, diretor geral e CEO da IATA (citado por IATA, 2020a), antes da pandemia as companhias aéreas de maneira geral estavam com uma situação financeira relativamente boa, porém após a pandemia o nível de endividamento das empresas aéreas cresceu muito, e suas receitas caíram, dessa forma podendo ser de longa duração sua recuperação, e se não fosse a ajuda de US\$ 173 bilhões dos governos teria gerado falências em grande escala no setor.

Segundo Mustapha et al. (2020), várias companhias aéreas receberam ajudas governamentais enquanto outras pediram falência. Para conseguir cortar parte das despesas as companhias também tomaram providências em relação aos funcionários, como reduzir o quadro dos empregados, incluindo reduzir em até 60% da tripulação de cabine e dos pilotos, além de afastamento voluntário não remunerado dos funcionários, como a companhia Malaysia Airlines Bhd (MAS), que pediu para 13.000 dos seus funcionários que tirassem o afastamento voluntário, à medida que a pandemia fosse piorando.

Adicionalmente, a Air France KLM Group (2021) informa nos seus relatórios que há uma variação regional muito grande em relação às ajudas governamentais, pois companhias Africanas e da América Latina receberam poucas ajudas financeiras dos seus respectivos governos. Desse modo, entre vários outros fatores, resultou no pedido de falência de 3 grandes companhias aéreas da América Latina: Aeromexico, Avianca e LATAM.

2.5 Estudos anteriores

Após a convergência das normas contábeis com as normas do IASB no Brasil, tem-se o início no cenário brasileiro a estudos sobre o teste de *impairment*. J.A. Souza et al. (2013), por exemplo, realizaram uma análise do último ano antes da convergência, com depois dessas

normas se tornarem obrigatórias, analisando os anos de 2007 e 2010, 74 empresas da B3 (na época, a BM&FBOVESPA) de 5 setores diferentes (petróleo e gás, energia elétrica, telecomunicações, mineração, alimentos e bebidas).

Segundo dados da mencionada pesquisa, no ano de 2007, somente 8,1% das empresas realizaram o teste de *impairment*, e somente uma empresa registrou perda. Já no ano de 2010, 93,2% da amostra realizaram o teste, porém, somente 13,51% das empresas apresentaram perdas por redução ao valor recuperável.

Durante a crise de 2008 alguns estudos sobre o *impairment* foram realizados, como o de Gil (2013), que analisou o tratamento do *impairment test* em alguns setores antes da crise de 2008 e durante ela (de 2004 a 2009), a partir de 5 indicadores que se confirmados levariam a indícios de perdas. Do total de 41 empresas analisadas, 21 apontaram em pelo menos 3 indicadores que existiam indícios de perdas, com isso foram consideradas que deveriam realizar o teste de *impairment*, entretanto, somente 10 empresas realizaram os cálculos para verificação de perdas, e somente 5 registraram perdas por *impairment*. Dessa forma, tomaram a afirmação de que quando há indícios de perdas, é feito o teste de *impairment* como falsa, já que esperavam que a totalidade das 21 empresas fizessem o teste, que registraram indícios de perdas, realizassem o teste de *impairment*.

Teodoro e Scherer (2013) fizeram uma análise nas companhias mundiais aéreas, analisando os anos de 2007 a 2009, se teve um crescimento significativo de perda dos ativos por meio do teste de *impairment* de um ano para o outro, buscando chegar à afirmação de que em tempos de ambiente econômico recessivos há maior índice de perdas pelo valor recuperável. Para isso, foi comparado o ano de 2007 (quando a crise financeira mundial apresentou seus primeiros impactos) com o de 2008 (o ápice da crise em muitos lugares), o estudo concluiu que as perdas no ano de 2008 foram significativamente maiores que em 2007.

Sendo assim, Teodoro e Scherer (2013, p. 10) concluem que “em períodos recessivos, as empresas realmente tendem a reconhecer maiores perdas relacionadas ao valor recuperável de seus ativos”.

Ainda sobre a crise do *subprime*, Ono et al. (2010) fizeram uma análise com 132 empresas brasileiras listadas na B3 no ano de 2008, e dessas empresas 12 não evidenciaram nenhuma informação sobre o teste de *impairment* nas suas demonstrações, e não foi registrado nenhuma ressalva pelos auditores independentes nos seus pareceres, além disso somente 12 companhias evidenciaram perdas por redução ao valor recuperável, ou seja 12,12% da amostra.

Para finalizar os estudos sobre a crise de 2008, M.M. Souza et al. (2011) analisaram 52 empresas listadas na B3 se reconheceram perdas por redução ao valor recuperável no ano de 2008. Dessas empresas, 45 mencionaram que realizaram o teste de *impairment*, uma empresa não mencionou nada sobre o teste, e em 6 foi verificado que registraram perdas pelo teste de recuperabilidade, 5 dessas evidenciaram nas notas explicativas que utilizaram o valor em uso e a outra não informou qual valor recuperável foi utilizado.

Doravante, analisando estudos fora da crise, Mazzioni et al. (2014) analisaram as empresas listadas na B3, exceto as empresas do setor “Financeiros e Outros” nos anos de 2010 e 2011, tais quais somente cerca de 6% e 7%, respectivamente, registraram perdas. Além disso, foi examinado o atendimento ao Pronunciamento CPC-01 (R1), mostrando que 34% das empresas que registraram perdas não apresentaram qual valor recuperável foi utilizado, com essa e demais informações chegaram à conclusão de que o atendimento às normas era deficitário.

Nascimento et al. (2015) analisaram as 50 maiores empresas da B3 segundo o faturamento, no período de 2010 a 2012. Analisando as demonstrações contábeis foi encontrado que durante os 3 anos, em pelo menos um dos anos, somente 19 empresas, ou seja, 38% da

amostra registraram perdas por deterioração ao valor recuperável, e dessas empresas somente 6 registraram perdas em um dos anos.

Por fim, Pereira et al. (2021) fez uma pesquisa dos impactos da pandemia em alguns procedimentos específicos da contabilidade, e como foram evidenciados nas suas demonstrações contábeis. Foi feita a pesquisa com dez das maiores empresas do setor de Óleo e Gás listadas na *New York Stock Exchange* (NYSE), no período de maio a novembro de 2020.

Um dos tópicos analisados nas empresas foi o teste de *impairment*. E somente uma das dez empresas analisadas não reportou o reconhecimento de perdas no valor recuperável de seus ativos devido à COVID-19 nas suas demonstrações contábeis.

3. Metodologia

A pesquisa foi elaborada de forma a explorar as informações das demonstrações contábeis, analisando as perdas pelo teste de *impairment* das empresas aéreas e contrastando tais informações em relação ao Ativo Total, Receitas e Lucro Antes do Imposto de Rendas (LAIR), bem como em seus aspectos qualitativos conforme divulgado em notas explicativas, por meio do método de Análise de Conteúdo.

Para isso, inicialmente analisou-se todas as informações apresentadas pelas empresas que diziam respeito à pandemia do novo coronavírus, por meio da palavra-chave – COVID, e posteriormente associar seus impactos aos temas específicos desta pesquisa.

Para as análises do teste de *impairment*, no presente estudo, foi utilizado de forma adaptada o instrumento de pesquisa de Ono et al. (2010) para realizar a tabela 1 da pesquisa, para detalhamento das informações do item 130 do Pronunciamento CPC-01 (R1) por empresa. Para isso, quando as empresas registraram exatamente o que foi requerido pelo mencionado Pronunciamento, foi utilizado a palavra “Sim”, quando evidenciou somente parte das informações requeridas, foi colocado “Parcial”, e por último, para as informações que não foram demonstradas, usou-se “Não”.

Adiante, foi verificado quais empresas registraram perdas por redução ao valor recuperável e demais informações sobre o teste de *impairment* nas suas demonstrações, e para isso utilizou as palavras-chave: valor recuperável, teste de recuperabilidade, *impairment*, *recoverable amount* e *recoverable value*.

Após ser feito a análise sobre a pandemia e se a empresa evidenciou alguma perda de deterioração ao valor recuperável, para as companhias que registraram perdas, pesquisou-se outras palavras-chave para maior detalhamento, e para identificar se estas fizeram todas as análises e *disclosures* conforme requerido no item 130 do Pronunciamento CPC-01 (R1). Nesse sentido, foram utilizadas as seguintes palavras-chave: valor em uso, valor justo líquido, *value in use*, *fair value less*, *market value less*.

Doravante, para as perdas do imobilizado, foi examinado a quais aeronaves essas perdas estavam atreladas, com vistas a verificar o que também foi detalhado na revisão teórica, que as aeronaves de grande porte (principalmente a *Airbus 380*, a *Airbus 340* e a *Boeing 747*) podem ter perdido mais do seu valor do que outras aeronaves menores.

Adiante, foi realizada uma análise cruzada entre o Ativo Total, as Receitas e o Lucro Antes do Imposto de Renda (LAIR) e as perdas por deterioração ao valor recuperável, examinando similaridades e divergências entre as companhias que possam indicar o porquê certas empresas apresentaram perdas e outras não.

Ainda mais, foi verificada a divisão das receitas entre domésticas e internacionais, pois há evidências (Rothengatter et al., 2021) de que as operações internacionais foram mais afetadas que as domésticas. Com isso, foi observado se essa diferença afetou quais empresas registraram perdas e quais não registraram.

Por fim, após encontrados todos os valores das demonstrações das empresas pela sua moeda de apresentação, tais valores foram convertidos em Euro, para poder realizar as comparações necessárias entre todas as empresas. Para tanto, foi utilizado o último dia de cada período de reporte das empresas para a conversão dos valores.

Para a análise da pesquisa foram escolhidas as companhias aéreas listadas na B3 e na *London Stock Exchange*, para compor a amostra, com objetivo de se realizar uma análise comparada entre mercados distintos e compreender como um mesmo evento (*impairment*) foi tratado no período ora em análise.

A escolha da Bolsa de Londres se deu por conta das empresas Europeias (e outras) utilizarem as normas *International Financial Reporting Standards* (IFRS), assim, as companhias aéreas norte-americanas listadas na Bolsa não foram objeto de pesquisa em virtude destas companhias adotarem as normas do *Financial Accounting Standard Board* (FASB).

Cruz (2008) analisou as diferenças do tratamento do *impairment* pelas duas normas, SFAS nº 144 pelo FASB e IAS 36 pelo IASB, e chegou à conclusão que por conta das divergências conceituais das normas geram diferentes valores de perdas. Portanto, não somente os conceitos geram entraves para comparação das empresas, mas também os valores.

Doravante, para identificar as empresas listadas na Bolsa de Londres, foram utilizadas as palavras-chave: *air*, *airline*, *airway*, *aviation* e *travel*. Assim, foram encontradas 11 companhias, das quais duas não entraram na amostra final da pesquisa – “Enter Air SA” e a “Gama Aviation”, sendo que a primeira por somente disponibilizar as demonstrações contábeis em polonês, dessa forma impossibilitou a análise, enquanto a segunda por se dedicar a serviços aéreos de aviação executiva verificou-se que os resultados desta companhia eram significativamente diferentes das demais.

Dessa maneira, as empresas encontradas na Bolsa de Londres e na B3, que entraram na pesquisa foram: Aegean Airline S.A, Air Canada, Air China LD, Air France KLM Group, Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A, Doric Nimrod Air One Limited, Gol Linhas Aéreas Inteligente, International Consolidated Airlines Group, Norwegian Air Shuttle Asa, Ryanair Group e Wizz Air Holding PLC. Ou seja, a amostra final ficou composta de duas empresas da América do Sul (as duas brasileiras listadas na B3), sete empresas da Europa, uma da América do Norte e uma da Ásia.

Após a definição da amostra, foram analisadas as demonstrações contábeis anuais de 2019 e 2020, e as demonstrações intermediárias disponíveis de cada companhia do ano de 2021, assim todas as demonstrações foram coletadas das “relações com investidores” (ou em inglês “*investor relations*”) das próprias empresas.

Dessa forma, examinando as diferenças das demonstrações pré-COVID-19 (2019) e durante (2020 e 2021), com vistas a analisar o processo de reconhecimento de perdas pelo teste de *impairment* durante a pandemia e sua evidenciação.

Entretanto, o período de reporte de algumas empresas são diferentes de outras, para a maior parte da amostra inicia em janeiro e se encerra em dezembro de cada ano, no entanto, para as companhias Doric Nimrod Air, Ryanair Group e Wizz Air Holding o período analisado é de abril de um ano até março do ano seguinte. Com isso, para essas companhias, a análise total abrangeu o período de abril de 2018 até março de 2021.

De acordo com o Pronunciamento CPC-21 (R1) (2011), deve-se aplicar as mesmas políticas contábeis nas demonstrações intermediárias, que são usadas para as demonstrações anuais, portanto é necessário que retrate cada demonstração intermediária como se fosse em períodos de reportes diferentes. Com isso, não afetará os resultados da pesquisa por analisar as demonstrações anuais e intermediárias de forma conjunta.

4. Resultado

4.1. Análise dos resultados

Para este estudo foram analisadas as demonstrações contábeis anuais de 2019 e 2020, e as demonstrações intermediárias disponíveis de 2021 das companhias aéreas da B3 e da Bolsa de Londres, examinando as informações relativas à COVID-19 e o teste de *impairment*.

Nas demonstrações foram evidenciadas como a pandemia do novo coronavírus afetou o mundo e as companhias aéreas, demonstrando não somente quantitativamente pelas perdas que foi o ano mais difícil já registrado para essas companhias, como também nas notas explicativas, e demais relatórios, testificando essa informação.

Além disso, a amostra foi dividida em 2 grupos, primeiro (a) empresas que não apresentaram nenhuma perda no período indicado, e (b) empresas que apresentaram perdas pelo valor recuperável. E por fim, para buscar similaridades e diferenças entre as empresas que registram perdas e as que não registraram, foi dividido em dois grupos (a) empresas listadas na B3 e (b) empresas listadas na *London Stock Exchange*.

4.2 Companhias que não registraram nenhuma perda

As companhias que não registraram nenhuma perda no período analisado foram: Aegean Airline, Gol, Ryanair Group e Wizz Air, ou seja, 36,36% da amostra, sendo 3 companhias listadas na *London Stock Exchange* e 1 na B3. Outro detalhe é que das 3 empresas que o período de reporte é de abril de um ano a março do ano seguinte, somente a Doric Nimrod Air apresentou perdas por redução ao valor recuperável, logo a Ryanair Group e Wizz Air não apresentaram nenhum tipo de perda por *impairment*.

Os estudos de Gil (2013), Mazzioni et al. (2014), Nascimento et al. (2015), Ono et al. (2010), J. A. Souza et al. (2013) e M. M. Souza et al. (2011) analisaram o reconhecimento da perda por redução ao valor recuperável em períodos diferentes, porém todos entre 2007 e 2012, e a média das empresas que não apresentaram tais perdas foi de 84,27%, logo, comparando essa porcentagem com a da atual pesquisa (36,36%), demonstra que nesse período de pandemia foi encontrado uma porcentagem muito menor das empresas que não apresentaram perdas, reflexo da gravidade da crise provocada pela pandemia.

Portanto, analisando as companhias aéreas durante a pandemia encontrou que as perdas pelo teste de *impairment* foram muito maiores do que nos outros períodos dos estudos anteriores analisados nesta pesquisa.

4.3 Companhias que registraram perdas por redução ao valor recuperável

Com vistas a analisar se as empresas evidenciaram adequadamente as perdas pela deterioração ao valor recuperável, foi utilizado como parâmetro o que determina o item 130 do Pronunciamento CPC-01 R1 (2010), conforme descritos a seguir:

- a) os eventos e as circunstâncias que levaram ao reconhecimento da perda por desvalorização;
- b) o montante da perda por desvalorização reconhecida;
- c) para um ativo individual;
- d) para unidade geradora de caixa;
- e) o valor recuperável do ativo (ou unidade geradora de caixa) e se o valor recuperável do ativo (ou unidade geradora de caixa) é seu valor justo líquido de despesa de alienação ou seu valor em uso

Para essa análise foi observado somente as 7 empresas que registraram perdas pelo teste de *impairment*, pois os itens ora descritos são de eventos que devem ser detalhados somente por essas empresas, dessa maneira, as outras 4 empresas (Aegean Airline, Gol, Ryanair Group e Wizz Air) que não registraram perdas não foram evidenciadas, conforme a seguir:

Tabela 1 - Evidenciações exigidas do item 130 do CPC-01 (R1)

Empresas	Anos	Foi registrado alguma perda	Item 130				
			a	b	c	d	e
Air Canada	2019	Não					
	2020	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
	2021	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
Air China	2019	Não					
	2020	Sim	Não	Sim	Sim	Não	Não
	2021	Não					
Air France KLM	2019	Sim	Parcial	Sim	Sim	Não	Não
	2020	Sim	Parcial	Sim	Sim	Não	Não
	2021	Não					
Azul	2019	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
	2020	Não					
	2021	Não					
Doric Nimrod Air	2018-19	Não					
	2019-20	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
	2020-21	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
IAG	2019	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Sim
	2020	Sim	Parcial	Sim	Sim	Sim	Sim
	2021	Não					
Norwegian Air Shuttle	2019	Não					
	2020	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
	2021	Não					

Fonte: Elaboração própria de acordo com os dados da pesquisa (2021)

Como demonstrado na tabela 1, a Air China não atendeu às exigências do item “a”, e a IAG no ano de 2019 também não, entretanto, a mesma no ano de 2020 evidenciou parcialmente as informações requeridas, ainda a Air France KLM registrou parcialmente nos dois anos que as perdas foram evidenciadas, demonstrando os eventos e as circunstâncias que levaram ao reconhecimento da perda somente de alguns ativos.

No item “b” todas as empresas e em todos os anos registraram o valor devido. Já no item “c” todas as empresas que registraram perdas, tiveram perdas referentes a ativos individuais, apenas no ano de 2019 que a IAG registrou perdas meramente referente a uma Unidade Geradora de Caixa e além dela a Norwegian Air Shuttle no ano de 2020, foram apenas as duas que registraram perdas referente a UGC (item “d”).

Por último, no item “e” a Air China, Air France KLM e Norwegian Air Shuttle não demonstraram se foi utilizado o valor em uso ou o valor justo líquido como o valor recuperável, sendo que a Air France KLM não evidenciou essa informação de maneira clara em nenhum dos dois anos que registrou as perdas.

Adicionalmente, foi verificado nas demonstrações contábeis o valor das perdas, LAIR e receitas, e para isso foi elaborada a tabela 2 demonstrando e comparando as perdas com as receitas:

Tabela 2 - Perdas por *impairment*, LAIR e Receita (€ milhões, exceto quanto às porcentagens)

Empresas	Anos	Perdas pelo teste de <i>impairment</i> (€)	LAIR (€)	Receita (€)	Comparação das perdas por <i>impairment</i> com a Receita
Air Canada	2019		1.216,094		
	2020	201,415	-3.103,072	3.729,697	5,40%
	2021	17,697	-1.827,599	1.065,929	1,66%
Air China LD	2019		1.165,880		
	2020	54,779	-2.300,840	9.202,747	0,60%
	2021		-1.221,270		
Air France Klm Group	2019	74,000	346,000	27.189,000	0,27%
	2020	670,000	-6.928,000	11.088,000	6,04%
	2021		-3.219,000		
Azul	2019	448,561	-559,820	2.525,619	17,76%
	2020		-1.736,812		
	2021		196,041		
Doric Nimrod Air	2018-19		6,436		
	2019-20	14,519	-15,543	17,394	83,47%
	2020-21	7,418	-0,351	17,396	42,64%
IAG	2019	2,460	2.947,000	25.506,000	0,01%
	2020	858,390	-7.810,000	7.806,000	11,00%
	2021		-2.336,000		
Norwegian Air Shuttle	2019		-171,355		
	2020	1.224,142	-2.114,120	868,811	140,90%
	2021		-118,679		

Fonte: Elaboração própria de acordo com os dados da pesquisa (2021)

A maior parte das perdas foram referentes a ativos imobilizados, principalmente em relação às aeronaves, porém, a Air Canada, Air France KLM, IAG e Norwegian Air Shuttle também registraram perdas relacionadas aos intangíveis.

Os grupos Air France KLM e IAG foram as únicas empresas que apresentaram o LAIR positivo e perdas pelo teste de *impairment* (ano de 2019), enquanto no ano de 2020 todas as empresas apresentaram o LAIR negativo, ao contrário do ano de 2019, que somente a Azul e a Norwegian Air Shuttle tinham apresentado prejuízo, entretanto, a Azul foi a única que demonstrou o LAIR positivo no ano de 2021.

Das empresas que reconheceram perdas pelo teste de *impairment*, estão as 4 maiores empresas de toda a amostra: Air Canada, Air China, Air France KLM e IAG.

Dessas empresas o grupo IAG foi a que obteve menor porcentagem de perda – 0,01% no ano de 2019 – pois foi registrado somente perdas referentes a ativos intangíveis com vida útil indefinida, no valor de € 2,460 milhões.

Porém, tal grupo também registrou a maior porcentagem de perda entre essas empresas no ano de 2020. Pois as empresas do grupo substituíram suas aeronaves em busca de outras mais eficientes, a companhia British Airways' retirou seus Boeing 747 da sua frota e a companhia Iberia's Airbus retirou os A340s, que geraram € 837 milhões de perda, e mais € 19 milhões referente a outros ativos do imobilizado, além de € 2,390 milhões de perdas referente aos ativos intangíveis. Assim, as perdas cresceram mais de 348 vezes em relação a 2019.

Para os registros das perdas o grupo utilizou o valor em uso como valor recuperável, além de ser a companhia que mais detalhou os cálculos desse método nas notas explicativas.

A companhia Air France KLM seguiu a mesma tendência do grupo detalhado acima no ano de 2019, apresentando perdas menores, e no ano seguinte as perdas aumentaram aproximadamente em 9 vezes, entretanto, a companhia começou a substituir suas aeronaves progressivamente, iniciando no ano de 2019 com as aeronaves A380, com isso foi refeito os cálculos da depreciação, o que gerou € 74 milhões de perda.

Já em 2020, a empresa além de também retirar as aeronaves A380 da frota, decidiu substituir as aeronaves A340, Boeing 747, entre outras, por conta da expectativa de baixa demanda nos próximos anos. Dessa maneira, todas as aeronaves A380 e A340 foram definitivamente retiradas do uso operacional da companhia, por poluírem muito o meio ambiente, com isso, a COVID-19 acelerou os ajustes das frotas das companhias aéreas com vistas ao ganho de eficiência e redução de emissão de CO2 (Air France KLM Group, 2021).

Os € 670 milhões de perda reconhecidos pela companhia Air France KLM ficaram divididos em € 553 milhões para o modelo A380, € 19 milhões para o modelo Boeing 747, € 72 milhões para o modelo A340, e € 26 milhões para o modelo CRJ700, porém, a empresa não informa de maneira clara qual o valor recuperável utilizado para registro das perdas.

A Air Canada evidenciou as perdas em dois anos dos 3 evidenciados como as outras duas empresas acima, no entanto, registrou as perdas no ano de 2020 e 2021. A companhia informou que devido a pandemia houve uma aceleração no processo de retirada das aeronaves Boeing 767, Airbus A319 e Embraer 190, gerando no ano de 2020 € 180,9 milhões de perda nesses ativos arrendados, e consequente registro de € 20,4 milhões de perda referente a custos dos ativos intangíveis que foram cancelados. Já em 2021 a companhia registrou perdas de € 17,7 milhões referentes às aeronaves próprias. O valor recuperável utilizado para registro das perdas das aeronaves foi o valor justo líquido.

A Air China registrou perdas no ano de 2020, que impactaram 0,6% das suas receitas, com um comportamento que difere das outras companhias, pois a companhia mencionou exclusivamente que as perdas foram referentes a aeronaves retiradas da frota, não detalhando o porquê de as aeronaves serem retiradas antecipadamente, a quais aeronaves se referiam e tampouco seu valor recuperável. Além disso, mesmo com a COVID-19 iniciando-se na China, depois da Gol que não informou nada sobre a pandemia em 2019 e pouco em 2020, a Air China foi a empresa que menos mencionou a COVID-19 nas suas demonstrações, e no ano de 2021 não foi informado nada sobre a COVID-19 e o *impairment* nas demonstrações intermediárias.

Doravante, para as demais empresas: Azul, Doric Nimrod Air e Norwegian Air Shuttle, as perdas por *impairment* afetaram as receitas em proporções muito maiores.

No caso da Azul foi a companhia menos afetada das 3 empresas, com as perdas por redução ao valor recuperável impactando as receitas em 17,76%. Em 2019, a Administração aprovou o plano de substituição do Embraer E195, buscando acelerar a substituição de toda a frota doméstica dessas aeronaves por E2, e essa foi a principal causa do registro da perda pelo teste de *impairment*, gerando uma perda de € 448,561 milhões, esse valor foi encontrado pela diferença do valor contábil e do valor em uso.

A Doric Nimrod Air, na primeira demonstração do período analisado, já estava examinando se deveria registrar perdas no imobilizado, referente as aeronaves A380, contudo,

não foram encontradas perdas, enquanto nos anos de 2019-2020, demonstrou que o mercado secundário para as aeronaves A380 estava praticamente sem liquidez, pois segundo a empresa em 2020 poucas aeronaves foram alienadas, o que gerou grandes incertezas dos seus preços, além de dificultar os cálculos para o valor recuperável. Dessa maneira a empresa utilizou o valor em uso para o registro das perdas das aeronaves em € 14,519 milhões equivalente a 83,47% das receitas e no período seguinte foi evidenciada perda no valor de € 7,418 milhões, equivalente a 42,67% das receitas.

Por fim, a Norwegian Air Shuttle foi a empresa mais afetada, não somente em proporção relacionado as receitas, mas também em valores absolutos, pois sua perda foi a maior de toda a amostra.

A empresa teve que entrar em um "modo de hibernação" diminuindo muito a frota em funcionamento por conta da COVID-19, o que gerou indícios de perdas no seu imobilizado.

Desse modo, foram registradas perdas de € 1,2 bilhões em aeronaves descontinuadas (mantidas para venda) no ano de 2020, e tais perdas ultrapassaram as receitas da empresa em mais de 40%. Sendo que as perdas foram registradas referentes a UGC das aeronaves mantidas para vendas que foram separadas e agrupadas, a pagamentos de pré-entrega em contratos de compra de aeronaves rescindidos e Goodwill. Adicionalmente não ficou inteligível qual valor recuperável utilizado para o registro das perdas dos ativos.

4.4 Análise com todas as empresas da amostra

Por fim, neste estudo buscou-se analisar se tiveram relações entre as empresas que registraram perdas com as que não registraram, para poder examinar semelhanças e divergências que demonstrem o porquê de certas empresas terem registrado perdas por redução ao valor recuperável e outras não.

Para fazer essa análise, foi verificado o tamanho das empresas pelo ativo total e faturamento, divisão das receitas domésticas e internacionais, já que esta foi mais afetada do que aquela, com isso foram realizadas comparações para permitir inferências adicionais acerca dos procedimentos utilizados para a realização do teste de *impairment*.

Tabela 3 - Ativo Total e Receitas de toda a amostra (€ milhões, exceto quanto às porcentagens)

Empresas	Anos	Ativo total (€)	Receitas domésticas (€)	Receitas Internacionais (€)	LAIR (€)	Comparação das Receitas Internacionais com a soma das duas receitas
Air Canada	2019	19.018,3	3.585,2	8.220,8	1.216,1	69,63%
	2020	18.487,3	1.048,6	1.753,3	-3.103,1	62,57%
	2021	18.040,4	343,74	215,1	-1.827,6	38,49%
Air China LD	2019	37.609,5	11.737,6	5.275,6	1.165,9	31,01%
	2020	35.388,9	6.175,9	2.058,0	-2.300,8	24,99%
	2021	37.396,8	4.032,0	663,3	5.188,0	14,13%
Air France Klm Group	2019	30.735,0	6.918,0	17.087,0	346,0	71,18%
	2020	30.211,0	2.546,0	6.610,0	-6.928,0	72,19%
	2021	30.010,0	999,0	3.063,0	-3.219,0	75,41%
Aegean Airline	2019	1.333,4	298,2	1.010,5	106,7	77,21%
	2020	1.441,0	136,2	278,9	-296,8	67,18%
	2021	1.547,1	54,2	98,6	-91,8	64,52%
Azul	2019	4.237,4	2.029,7	495,9	-559,8	19,64%
	2020	2.476,4	746,2	154,4	-1.736,8	17,15%
	2021	2.933,18	254,71	32,48	196,0	11,31%

Doric Nimrod Air	2018-19	102,05			6,4	
	2019-20	70,66			-15,5	
	2020-21	52,01			-0,35	
Gol	2019	3.376,8	2.641,0	419,3	85,8	13,70%
	2020	2.009,1	884,7	114,4	-912,1	11,45%
	2021	1.951,7			-306,2	
IAG	2019	35.661,0	12.761,0	12.745,0	2.947,0	49,97%
	2020	30.264,0	4.235,0	3.571,0	-7.810,0	45,75%
	2021	33.462,0	1.137,0	1.075,0	-2.336,0	48,60%
Norwegian Air Shuttle	2019	8.665,5	877,7	3.541,4	-171,4	80,14%
	2020	4.733,3	316,8	552,0	-2.114,1	63,54%
	2021				-118,7	
Ryanair	2018-19	13.250,7	529,8	7.168,4	948,1	93,12%
	2019-20	14.747,2	594,5	7.900,3	670,3	93,00%
	2020-21	12.328,0	81,0	1.554,8	-1.108,7	95,05%
Wizz Air Holding	2018-19	2.557,5			300,2	
	2019-20	4.358,1			294,1	
	2020-21	4.722,6			-566,5	

Fonte: Elaboração própria de acordo com os dados da pesquisa (2021)

Como demonstrado na tabela 3, duas empresas não demonstraram a divisão das receitas domésticas e internacionais. A Doric Nimrod Air não apresenta essa divisão nas suas demonstrações, porém ela é uma empresa de Guernsey, que é uma ilha com somente 2 aeroportos, logo é possível que os voos domésticos sejam muito menores que os internacionais. E a Wizz Air somente dividiu suas receitas na Europa e fora da Europa. Outras duas empresas não apresentaram todos os valores nas demonstrações intermediárias de 2021, que são – Gol e Norwegian Air Shuttle.

Das empresas que apresentaram perdas, ao retirar a companhia Doric Nimrod Air, restam 6 empresas, a metade obteve receitas domésticas maiores que as internacionais, sendo elas: Air China, Azul e IAG, sendo que esta ficou na média de 51,89% das receitas totais relacionadas as receitas domésticas, logo ficou muito próximo suas receitas domésticas e internacionais.

Porém, outro detalhe do grupo IAG, ele é formado por empresas de países diferentes, portanto, isso pode ter impactado no resultado das receitas domésticas e internacionais uma vez que demonstra somente os valores de cada país separado, não demonstrando a divisão de receita doméstica e internacional explicitamente, desse modo, as receitas internacionais entre os países do grupo, podem ter sido reconhecidas como domésticas em nossa análise.

De toda a amostra, as 4 maiores empresas apresentaram perdas por *impairment*, e como também a menor empresa. Portanto, o grupo das 7 empresas que registraram perdas, são diferentes entre si, em relação ao tamanho, ao analisar o ativo total e faturamento, e em relação a quais receitas foram maiores, as receitas domésticas ou as internacionais.

Como a empresa da Ásia (Air China) e empresa da América do Norte (Air Canada) registraram perdas por deterioração ao valor recuperável, restaram somente as empresas da América do Sul e Europa, dessa maneira para poder analisar as empresas que não registraram perdas se tem similaridades com as que registraram, foi realizada divisão do restante da amostra em dois grupos: (a) empresas brasileiras, (b) empresas europeias. Para poder analisar se há semelhanças entre as empresas que registraram perdas e as que não registraram em cada grupo.

4.5 Empresas Brasileiras

Ao analisar os resultados da Gol e compará-los com a Azul, existem várias similaridades, como na divisão entre receitas domésticas e internacionais, que aquelas ficaram na faixa de 80%, as duas empresas não tem as aeronaves de grande porte Boeing 747, A340 e A380 na sua frota, além disso as quedas nas receitas ao passar de cada ano também foram basicamente na mesma proporção nas duas empresas. Porém há algumas diferenças que podem indicar a razão da Azul ter registrado perdas por *impairment*, e a Gol não ter registrado.

Entretanto, a grande diferença, foi que na Gol não houve uma troca expressiva da frota, como a Azul fez, e nas demonstrações da Azul relataram que o principal motivo da perda por *impairment* foi a substituição de toda a frota doméstica.

4.6 Empresas Europeias

A maior parte da amostra foi de empresas europeias, de 11 empresas 7 são da Europa, e dessas empresas apenas 3 não apresentaram perdas por *impairment*.

Uma delas é a companhia Wizz Air que tem o período de reporte de abril de um ano até março do ano seguinte. As outras duas empresas que demonstram no mesmo período são: Doric Nimrod e Ryanair. E dessas 3 empresas, somente a Doric Nimrod apresentou o LAIR negativo em duas das três demonstrações analisadas, que foram nas duas últimas demonstrações e esse resultado foi principalmente pelas perdas registradas pelo teste de *impairment*. Pois como já observado, as perdas dessa empresa por *impairment* em comparação as receitas foram em proporções muito grandes.

Das outras duas empresas, apresentaram o LAIR negativo (Ryanair e Wizz Air) somente na última demonstração analisada, pois o término do período de reporte é em março, com isso na primeira demonstração analisada não tinha nenhum indício de pandemia e na segunda começou a ser mais afetada no último mês da demonstração, desse modo não foram grandemente afetadas para que revertesse o lucro que a empresa vinha demonstrando, em prejuízo.

A Ryanair é a companhia do setor aéreo na Europa de menor custo, e informou nas duas primeiras demonstrações que o setor aéreo já experimentou vários momentos difíceis, porém a empresa nunca tinha sido grandemente afetada, e com isso os fluxos de caixa dos seus ativos, ou seja, o valor em uso, continuou positivo. Já na última demonstração, que o impacto da COVID-19 tinha atingido mais a empresa, não foi mencionado tal informação, porém a empresa não evidenciou sobre possíveis impactos no teste de *impairment*. Nos 3 períodos foram demonstradas a mesma quantidade de informações sobre o teste, e com isso foi uma das empresas que menos informou. Grande parte das receitas dessa companhia, são de receitas internacionais que foram as receitas mais afetadas, porém na sua frota não há as aeronaves de grande porte mencionadas na revisão teórica.

Já a Wizz Air, que não demonstrou a divisão das receitas domésticas e internacionais, teve um comportamento contrário a todas as outras empresas da amostra em relação ao ativo total da empresa, pois de 2019 a 2021 houve um crescimento de mais de 80% do seu ativo, com o salto de 70% de 2018-2019 para 2019-2020, e o restante no período seguinte. A empresa terminou março de 2020 com €1,5 bilhão de caixa, e um dos motivos é que a empresa busca manter um custo baixo, e isso é um diferencial, levando a mesma ser menos afetada em tempos difíceis.

Portanto a Ryanair e a Wizz air são duas empresas que buscam manter o custo baixo, e o período de reporte ajudou a não registrar perdas por *impairment*, pois no período analisado as empresas conseguiram manter mais tempo em funcionamento normal e somente foi mais afetada no último período analisado, dessa maneira, com a continuidade da pandemia, nos próximos períodos as empresas podem ter que registrar perdas pelo teste de recuperabilidade.

Por último, a companhia Aegean Airline teve as receitas internacionais maiores que as domésticas, como a Air France KLM e Norwegian Air Shuttle (que evidenciaram perdas), entretanto, a empresa informa que buscou reduzir custos e manter a liquidez, para isso em agosto de 2020 assinou um termo com 4 bancos Gregos, um empréstimo chamado de “*COVID-19 Enterprise Guarantee Fund*” de € 150 mil, ajudando com a continuidade da empresa. Além disso, no período de 2021, somente foi registrado às demonstrações do primeiro trimestre, sem mencionar a COVID-19 ou *impairment*, logo, a empresa ainda poderá registrar perdas no ano de 2021.

5. Conclusão

Com o objetivo de analisar os procedimentos adotados pelas companhias aéreas listadas na B3 e na Bolsa de Londres, buscando compreender quais as práticas contábeis adotadas para melhor representar os ativos e o processo de reconhecimento, mensuração e evidenciação do teste de recuperabilidade dos ativos, o presente estudo fez uma pesquisa documental das demonstrações contábeis das empresas, de 2019 até às demonstrações intermediárias disponíveis de 2021.

Da amostra total de 11 empresas, 7 apresentaram perdas em pelo menos um dos 3 períodos analisados, com somente a Azul não apresentando perda por redução ao valor recuperável no ano de 2020, que foi o ano com maior impacto da pandemia.

Além disso, o estudo analisou se as aeronaves de grande porte, principalmente as mencionadas na revisão teórica, Boeing 747, Airbus 340 e Airbus 380, foram encontradas perdas mais frequentemente que em outras. Dessa maneira, verificou-se que todas as 4 empresas que não apresentaram perdas pelo teste de recuperabilidade, não tinham nenhum dos 3 tipos de aeronaves nas suas frotas.

Das 7 empresas que registraram perdas, 4 delas, Air China, Air France KLM, Doric Nimrod Air e IAG tinham um tipo ou mais das aeronaves mencionadas, e grande parte das perdas do imobilizado das 3 últimas empresas citadas foram referentes a essas aeronaves.

Além dessas empresas, a Air China também tem aeronaves Boeing 747 na sua frota, porém, foi mencionado basicamente que as perdas foram referentes às aeronaves, não detalhando a quais se referiam. Portanto, pode-se concluir que as aeronaves de grande porte foram mais afetadas, pois grande parte delas foram descontinuadas nas empresas, gerando perdas por redução ao valor recuperável.

Ainda mais, os resultados apontaram que o tamanho das empresas utilizando o ativo total e faturamento como parâmetro, não tiveram relações diretas com as empresas que registraram perdas e as que não registraram, contudo, o impacto nas receitas das empresas menores foi muito maior, como exemplo a companhia Norwegian Air Shuttle registrou uma perda por *impairment* maior que as suas receitas no ano de 2020.

Também a divisão das receitas domésticas e internacionais, não evidenciou relações diretas com as perdas, mesmo com as receitas internacionais sendo mais afetadas que as domésticas durante à pandemia.

Entretanto, duas empresas da amostra não mencionaram a divisão das receitas domésticas e internacionais, o que gerou uma limitação na pesquisa. Portanto, para estudos futuros, sugere-se aumentar a amostra para que se existirem limitações com algumas empresas, não sejam uma porcentagem significativa.

Adicionalmente este estudo traz contribuições para o teste de *impairment*, companhias aéreas e impactos da COVID-19 nas empresas, além de correlacionar os 3 temas.

Por fim, ao analisar estudos anteriores (Gil, 2013; Mazzioni et al., 2014; Ono et al., 2010; J.A. Souza et al., 2013; M.M. Souza et al., 2011) verifica-se que as amostras que apresentaram perdas por *impairment* ficaram entre 6% e 14% das empresas, somente o estudo

de Nascimento et al. (2015) que ficou acima dessa média, evidenciando que 38% da amostra registrou perdas, todas essas pesquisas foram realizadas antes da pandemia. Já durante a pandemia, no estudo de Pereira et al. cerca de 90% da amostra registrou perdas, e no atual estudo 63,63% das empresas registraram perdas por *impairment*.

Logo, os resultados apontam que a pandemia afetou as evidenciações e mensurações do teste de *impairment* nas empresas não somente mais do que em tempos considerados normais, mas também do que em outras crises, como a crise de 2008.

Referências

- Air France KLM Group. (2021). *Universal registration document 2020: including the annual financial report*. Air France KLM Group. <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>.
- BDO International. (2020). *Impairment Implications of COVID-19: IAS 36 Impairment of Assets*. International Financial Reporting Bulletin. [https://www.bdo.com.sg/en-gb/insights/audit-assurance/impairment-implications-of-covid-19-\(ias-impairment-of-assets\)](https://www.bdo.com.sg/en-gb/insights/audit-assurance/impairment-implications-of-covid-19-(ias-impairment-of-assets)).
- Bouwer, J., Saxon, S., & Wittkamp, N. (2021). *Back to the future? Airline sector poised for change post-COVID-19*. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/back-to-the-future-airline-sector-poised-for-change-post-covid-19>.
- Cruz, B. A. (2008). Análise comparativa do IAS 36 e SFAS 144 e seus impactos nos demonstrativos contábeis das empresas europeias com registro na SEC em 2005. *VIII Congresso USP de Controladoria e Contabilidade*. <https://congressosp.fipecafi.org/anais/artigos82008/94.pdf>.
- Comissão de Valores Mobiliários. (2020). Ofício circular 02/CVM/SNC/SEP, de 10 de março de 2020. Efeitos do Coronavírus nas Demonstrações Financeiras. <http://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/oficioscirculares/snc-sep/oc-snc-sep-0220.html>.
- Deloitte. (2020). *IFRS in Focus: accounting considerations related to the Coronavirus 2019 disease*. <https://www.iasplus.com/en/publications/global/ifrs-in-focus/2020/coronavirus>.
- Departamento de Controle do Espaço Aéreo. (2020). *Plano de Operações: Retomada COVID-19*. DECEA. https://www.decea.gov.br/static/uploads/2020/06/2019-painel_po_retomada_covid19.pdf.
- Dias, A. L., Pereira, R. C. M., Constantino, F. F. S., & Cruz, C. F. (2020). Aplicação do CPC 48 (IFRS 9) na Crise da COVID-19 no Brasil: um estudo comparativo sobre os impactos de perdas esperadas nas demonstrações contábeis das instituições financeiras. *XX USP International Conference in Accounting*. <https://congressosp.fipecafi.org/anais/20UspInternational/congressao-todos-trabalhos.html>.
- Fernandes, R., Leite, R. & Szuster, N. (2019). Aprofundamento da teoria da contabilidade: o verdadeiro desafio para o futuro do profissional da contabilidade. *USP International XIX Conference in Accounting*. <https://congressosp.fipecafi.org/anais/19UspInternational/ArtigosDownload/1733.pdf>.
- Gama Neto, R. B. (2020). Impactos da Covid-19 sobre a economia mundial. *Boletim de Conjuntura*, 2(5), 113-127. <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.3786698>.
- Gil, A. L. S. (2013). Análise do tratamento de impairment test nas empresas dos setores automotivo e construção civil frente à crise econômico-financeira de 2008. (Trabalho de

- Conclusão de Curso). Universidade Federal de Goiás.
<http://repositorio.bc.ufg.br/handle/ri/1456>.
- Hendriksen, E. S. & Van Breda, M. F. (1999). Teoria da Contabilidade (1ª ed.). Atlas.
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559770250/>.
- Hotle, S. & Mumbower, S. (2021). The impact of COVID-19 on domestic U.S. air travel operations and commercial airport service. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9, 100277. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100277>.
- International Air Transport Association. (2020a). Deep Losses Continue Into 2021. IATA.
<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-11-24-01/>.
- International Air Transport Association. (2020b). Industry Losses to Top \$84 Billion in 2020. IATA. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01/>.
- International Air Transport Association. (2021). Estatísticas do setor de transporte aéreo confirmam que 2020 foi o pior ano já registrado. IATA.
<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-08-03-01/>.
- International Civil Aviation Organization. Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation. ICAO. (2021). <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>.
- Iudícibus, S. (2021). Teoria da Contabilidade (12ª ed.). Atlas.
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597028041/>.
- KPMG. (2020a). COVID-19: Como as previsões econômicas usadas para medir perdas de crédito esperadas foram atualizadas? KPMG.
<https://home.kpmg/br/pt/home/insights/2020/04/previsoes-economicas-perdas-credito.html>.
- KPMG. (2020b). COVID-19: Have non-financial assets become impaired. KPMG.
<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2020/03/covid19-non-financial-assets.pdf>.
- Mazzioni, S., Politelo, L., Moreira, W. J. & Klann, R. R. (2014). Fatores determinantes na evidenciação da redução ao valor recuperável de ativos (Impairment Test) em empresas listada na BM&FBOVESPA. *BASE*, 11(4), 276-291.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337232942002>.
- Ministério da Economia. (2020). *Ministério da Economia divulga lista dos setores mais afetados pela pandemia da Covid-19 no Brasil*. Governo Federal.
<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/setembro/ministerio-da-economia-divulga-lista-dos-setores-mais-afetados-pela-pandemia-da-covid-19-no-brasil>.
- Mustapha, N. N. S. N., Yazid, M. F. M. & Shamsudin, M. F. (2020). How airline industry may rise post covid-19 pandemic. *Journal of Postgraduate Current Business Research*, 1(1). <http://www.abrn.asia/ojs/index.php/jpcbr/article/view/100>.
- Nascimento, D. V. R. (2015). Impactos do Impairment Test nas variáveis contábeis e nos indicadores de desempenho das 50 maiores companhias listadas na BM&FBOVESPA. *Revista de Contabilidade e Controladoria*, 7(2), 93-109. <http://dx.doi.org/10.5380/rcc.v7i2.37402>.
- Niyama, J. K. S. & Tibúrcio, C. A. (2013). Teoria da Contabilidade (3ª ed.). Atlas.
- Nizetic, S. (2020). Impact of coronavirus (Covid-19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment: a case study. *International Journal of Energy Research*, 44(13), 10953-10961. <https://doi.org/10.1002/er.5706>.
- Ono, H. M., Rodrigues, J. M. & Niyama, J. K. (2010). Disclosure sobre Impairment: uma análise comparativa das companhias abertas brasileiras em 2008. *Revista de Contabilidade do Mestrado em Ciências Contábeis da UERJ*, 15(1), 67-87.

- <http://www.spell.org.br/documentos/ver/39/disclosure-sobre-impairment--uma-analise-comparativa-das-companhias-abertas-brasileiras-em-2008/i/pt-br>.
- Pereira, G. S., Sousa, S. L., Cruz, C. F. & Santos, O. M. (2021). Impactos da pandemia da Covid-19 na evidenciação das demonstrações contábeis das maiores empresas do setor de óleo e gás listadas na NYSE. *XXI USP International Conference in Accounting*. <https://congressosp.fipecafi.org/anais/21UspInternational/congressao-todos-trabalhos.html>.
- Pronunciamento Técnico CPC-00 (R2)*. (2012). Estrutura conceitual para relatório financeiro. <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=80>.
- Pronunciamento Técnico CPC-01 (R1)*. (2010). Redução ao valor recuperável de ativos (Impairment). <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=2>.
- Pronunciamento Técnico CPC-21 (R1)*. (2011). Demonstração intermediária. <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=52>.
- Pronunciamento Técnico CPC-46*. (2012). Mensuração do Valor Justo. Brasília, 20 dez. 2012. <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=78>.
- PwC. (2020). Accounting implications of the effects of coronavirus. In *Depth: a Look at Current Financial Reporting Issues*. PwC. <https://www.pwccn.com/en/ifrs/acct-implication-coronavirus-apr2020.pdf>.
- Rothengatter, W., Zhang, J., Hayashi, Y., Nosach, A., Wang, K. & Oum, T. H. (2021). Pandemic waves and the time after Covid-19: consequences for the transport sector. *Transport Policy*, 110, 225-237. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.06.003>.
- Schuurman, R. (2021). Europe's airlines 2020: Lufthansa Group reports 6.7 billion loss. Air Insight Group. <https://airinsight.com/european-airlines-2020-icelandair-at-376-million-loss/>.
- Sousa, L. S. N. (2020). Efeitos da COVID-19 nos indicadores econômico-financeiros das empresas do setor aéreo brasileiro com ações na B3. (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal da Paraíba. <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/17995>.
- Souza, J. A., Sarlo Neto, A., Vargas, L. H. F. & Demonier, G. B. (2013). Práticas contábeis de empresas brasileiras antes e após a adoção das normas internacionais. *Revista de Contabilidade do Mestrado em Ciências Contábeis da UERJ (online)*, 18(3), 55-76. <https://doi.org/10.12979/7962>.
- Souza, M. M., Borba, J. A. & Zandonai, F. (2011). Evidenciação da perda no valor recuperável de ativos nas demonstrações contábeis: uma verificação nas empresas de capital aberto brasileiras. *Contabilidade Vista & Revista*, 22(2), 67-91. <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/contabilidadevistaerevista/article/view/588>.
- Teixeira, V. M. (2020). O impacto da crise da covid-19 no setor aeronáutico. *Boletim de Conjuntura*, 2(4), 40-45. <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.3748869>.
- Teodoro, J. D. & Scherer, L. M. (2013). Impairment nas companhias aéreas internacionais durante a crise financeira mundial de 2008. *Revista da FAE*, 16(1), 178-189. <https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/132/0>.