



Universidade de Brasília (UnB)

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas

(FACE)

Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)

Curso de Graduação em Ciências Contábeis

YGOR BRUNELL SOBREIRO DE SOUSA

**MENSURAÇÃO E EVIDENCIAÇÃO DO TESTE DE IMPAIRMENT NAS  
COMPANHIAS AÉREAS DA B3 E DA BOLSA DE LONDRES NO CONTEXTO DA  
COVID-19**

Brasília - DF

2021

Professora Doutora Márcia Abrahão Moura  
**Reitora da Universidade de Brasília**

Professor Doutor Enrique Huelva Unternbäumen  
**Vice-Reitor da Universidade de Brasília**

Professor Doutor Sérgio Antônio Andrade de Freitas  
**Decano de Ensino de Graduação**

Professor Doutor José Márcio Carvalho  
**Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas**

Professor Doutor Sérgio Ricardo Miranda Nazaré  
**Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuarias**

Professor Doutor Alex Laquis Resende  
**Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Diurno**

Professor Doutor José Lúcio Tozetti Fernandes  
**Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Noturno**

YGOR BRUNELL SOBREIRO DE SOUSA

**MENSURAÇÃO E EVIDENCIAÇÃO DO TESTE DE IMPAIRMENT NAS  
COMPANHIAS AÉREAS DA B3 E DA BOLSA DE LONDRES NO CONTEXTO DA  
COVID-19**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

**Linha de Pesquisa:** Contabilidade e Mercado Financeiro.

**Área:** Contabilidade Financeira.

**Orientador:** Prof. Dr. Rodrigo de Souza Gonçalves

Brasília - DF

2021

S725m. Sousa, Ygor Brunell Sobreiro de

Mensuração e evidenciação do teste de impairment nas companhias aéreas da B3 e da bolsa de Londres no contexto da Covid-19 / Ygor Brunell Sobreiro de Sousa; orientador Rodrigo de Souza Gonçalves. -- Brasília, 2021.

49 p. : il.

Monografia (Graduação – Ciências Contábeis) -- Universidade de Brasília, 2021.

1. Teste de Impairment. 2. Evidenciação. 3. Companhias aéreas. 4. CPC 01.  
I. Gonçalves, Rodrigo de Souza, orient. II. Título.

YGOR BRUNELL SOBREIRO DE SOUSA

**MENSURAÇÃO E EVIDENCIAÇÃO DO TESTE DE IMPAIRMENT NAS COMPANHIAS  
AÉREAS DA B3 E DA BOLSA DE LONDRES NO CONTEXTO DA COVID-19**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia)  
apresentado ao Departamento de Ciências  
Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia,  
Administração, Contabilidade e Gestão de  
Políticas Públicas como requisito parcial à  
obtenção do grau de Bacharel em Ciências  
Contábeis, sob a orientação do Prof. Dr. Rodrigo  
de Souza Gonçalves

Aprovado em 26 de outubro de 2021.

---

Prof. Dr. Rodrigo de Souza Gonçalves  
Orientador

---

Prof. Dra. Francisca Aparecida de Souza  
Examinadora

Brasília - DF, novembro de 2021.

*“E tudo o que fizerdes, seja em palavra, seja em ação, fazei-o em nome do Senhor Jesus, dando por ele graças a Deus Pai.”*

*(Colossenses 3:17)*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente eu agradeço a Deus, o autor da vida, por me dar forças para conseguir vencer os obstáculos e me guiar a realizar meus sonhos, com Ele sempre sendo a razão e o centro do meu viver.

A minha noiva, a mulher que estarei junto toda a minha vida, por sempre me apoiar, ensinar e ajudar, além de fazer com que a caminhada da vida se torne melhor e mais fácil.

A minha mãe, Maria, pelo cuidado, carinho, e pela sabedoria que ajudou a moldar meu caráter nos momentos mais árduos. Também ao meu pai, Edilson, por todo cuidado, amor e ensinamentos durante a vida. Aos dois o meu eterno amor.

Aos meus irmãos Cristhian, Dreifo, Ytallo e Ysrael, que são grandes amigos e sou extremamente feliz por tê-los ao meu lado. E em especial meu irmão mais velho, Ytallo, que sempre foi uma referência para mim e me ajudou em todos os momentos, além da sua esposa Juliana, uma grande amiga, que também é um exemplo para mim.

Aos meus tios Éder, Edmilson, Eliane, Hélio e família, que sempre fizeram muito mais que o necessário e são muito além que tios e tias na minha vida.

Aos meus avós Elias e Antônia, pelo cuidado, carinho e toda sabedoria que sempre me passaram, além de sempre me apoiar de diversas maneiras. Aos dois também registro o meu eterno amor.

Ao meu orientador, professor Dr. Rodrigo de Souza Gonçalves, íntegro, paciente, dedicado aos seus alunos, um excelente profissional. Agradeço por todos os ensinamentos que irei levar para todo o meu futuro.

Também agradeço a amigos e a minha igreja, que sempre me ajudaram a continuar e nunca desistir, buscando me tornar melhor a cada dia, a todos eu deixo minha expressa gratidão. É uma honra poder caminhar ao lado de todos.

“Em tudo dai graças, porque esta é a vontade de Deus em Cristo Jesus para convosco” (1 Tessalonicenses 5:18).

## RESUMO

Este estudo tem por objetivo 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. E para isso foi verificadas tendências entre as empresas da amostra, para buscar entender o porquê certas companhias 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 buscar similaridades e divergências comparando as empresas que registraram perdas e as demais, ainda observou-se 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 apresentaram. Por fim conclui-se que as perdas por redução ao valor recuperável foram maiores durante a pandemia, em comparação a períodos anteriores, tanto de 2020 e 2021 a 2019, como comparando este estudo a estudos anteriores a pandemia. Assim esse estudo agrega pela importância dos efeitos da pandemia no mundo, e para demonstrar através de uma amostra, como as companhias aéreas se comportaram antes e durante a pandemia em relação ao teste de *impairment*. 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.

## ABSTRACT

This study aims to analyze the procedures adopted by airlines listed on B3 and the London Stock Exchange, seeking to understand which accounting practices are adopted to better represent the assets and the process of recognition, measurement and disclosure of the impairment test. To this end, trends were verified among the companies in the sample, to try to understand why certain companies recorded losses and others did not. Thus, it was performed cross analyses between the impairment losses with revenue, domestic revenue, international revenue, income before tax, in addition to seeking similarities and differences comparing the companies that recorded losses and the others, it was also observed whether certain assets, such wide-body aircraft, were more affected than other assets. The results showed that these assets were more affected than the smaller aircrafts, besides not finding trends that explain why certain companies showed losses and the others did not. Finally, we conclude that the impairment losses were higher during the pandemic compared to previous periods, as from 2020 and 2021 to 2019, and comparing this study to studies before the pandemic. Thus this study adds to the importance of the effects of the pandemic in the world, and to demonstrate through a sample, how airlines behaved before and during the pandemic in relation to impairment test. New studies could explore, the before, during and post COVID-19, to verify how the companies behaved in these 3 periods in relation to the disclosure of the impairment test in the companies.

**Keywords:** Impairment test; Disclosure; Airlines; IAS 36.

## SUMÁRIO

<b>1.INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>1.1.Contextualização</b> .....	11
<b>1.2.Objetivo</b> .....	12
<b>1.3.Justificativa</b> .....	12
<b>2.REVISÃO TEÓRICA</b> .....	14
<b>2.1.Definição do ativo e o teste de impairment</b> .....	14
<b>2.2.Período de crise econômica em razão da COVID-19 e o teste de <i>impairment</i></b> .....	17
<b>2.3.COVID-19 e o transporte aéreo</b> .....	19
<i>2.3.1.A importância das ajudas governamentais para o transporte aéreo</i> .....	21
<b>2.4.Estudos anteriores</b> .....	23
<b>3.METODOLOGIA</b> .....	26
<b>3.1.Trajetória da pesquisa</b> .....	26
<b>3.2.Definição da amostra, coleta e relatórios analisados</b> .....	28
<b>4.RESULTADO</b> .....	31
<b>4.1.Análises dos dados</b> .....	31
<b>4.2.Companhias que não registraram nenhuma perda</b> .....	31
<b>4.3.Companhias que registraram perdas por redução ao valor recuperável</b> .....	32
<b>4.4.Análise com todas as empresas da amostra</b> .....	37
<i>4.4.1. Empresas Brasileiras</i> .....	39
<i>4.4.2. Empresas Europeias</i> .....	40
<b>5.CONCLUSÃO</b> .....	42
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	44

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1. Contextualização

A Organização Mundial da Saúde (OMS) em janeiro de 2020 relatou que o risco de epidemia no mundo era alto, e em março declarou a pandemia do novo coronavírus. Já no Brasil o primeiro caso foi confirmado no fim de fevereiro, e logo no início de março ocorreu a primeira transmissão do vírus internamente, após isso no meio do mesmo mês aconteceu a primeira morte (SANAR SAÚDE, 2021). Ao redor do mundo novos casos foram aparecendo levando ao estado pandêmico e a morte de muitas pessoas.

Uma das consequências da COVID-19 foi a retração econômica em diversos setores em proporções catastróficas, e o setor aéreo foi um dos setores mais afetados no Brasil e no mundo. Segundo o Ministério da Economia (BRASIL, 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 e MUMBOWER, 2021; NIZETIC, 2020; SOUSA, 2020; TEIXEIRA, 2020).

A partir de março de 2020, várias fronteiras foram fechadas, principalmente fechamento dos aeroportos para operações internacionais, entretanto em alguns lugares também houve restrições nacionais. Desse modo a indústria aérea sofreu uma grande contração comparada aos outros anos ou ainda se comparado à crises vivenciadas anteriormente (BRASIL, 2020).

Além das diversas outras prevenções como medidas de distanciamento, e a preocupação da população de ficar em ambientes com outras pessoas, levaram a várias companhias não utilizarem toda sua frota e com isso, a necessidade de se cortar gastos como uma medida de sobrevivência de suas atividades.

Doravante, diante deste cenário de pandemia, vários direcionamentos foram emitidos pela CVM, SEC, 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 de forma 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 imobilizados, intangíveis e alguns ativos financeiros 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 desafiadores de serem estimados em momentos com grandes incertezas como a da pandemia, entretanto, há necessidade de se ter parâmetros razoáveis de modo a não deixar distante os registros contábeis, do verdadeiro valor que cada ativo tem naquele determinado período, pois essa é a principal razão de ser feito o teste de *impairment* e registrar as respectivas perdas.

## **1.2. Objetivo**

Considerando os anos de 2019 a 2021, caracterizados pelo ano que apareceu os primeiros casos do novo coronavírus, ao ano que está sendo feito este estudo, surgiu a questão de pesquisa: qual o tratamento dado pelas companhias aéreas na análise do teste de *impairment* e seus efeitos no contexto da pandemia da COVID-19?

Portanto, tem-se como objetivo geral esta pesquisa 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.

Como objetivos específicos foram analisados nas demonstrações, possíveis causas de perdas, como analisar as receitas de voos internacionais e domésticos, com isso buscando analisar 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 poder 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.

## **1.3. Justificativa**

A *International Civil Aviation Organization* (ICAO, 2019) aponta que no ano de 2018,

foram cerca de 100 mil voos todos os dias, o que gerou 8,3 trilhões de receitas RPKs<sup>1</sup>, transportando 4,3 bilhões de passageiros, um aumento de 6,4% do ano anterior, e no ano de 2019 seguiu 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 conseqüentemente 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 a estudos anteriores inclusive aqueles que analisaram esse setor em períodos de crise, tem-se uma janela de oportunidade que é relevante para compreender como esse evento foi tratado sob a ótica contábil pelo setor aéreo.

Além do mais, esse estudo agrega pela importância dos efeitos da pandemia no mundo, e para demonstrar através de uma amostra, como as companhias aéreas se comportaram antes e durante a pandemia em relação ao teste de *impairment*. E também pela unicidade de até o dado momento de se comparar a aplicação do teste de *impairment* em momentos considerados de normalidade, e momentos de crises, com empresas ao redor do mundo e empresas brasileiras na amostra, já que o teste de *impairment* teve sua primeira resolução no Brasil, pelo CPC 01 em 2007, e como a última crise que afetou grande parte do mundo foi em 2008, com a crise do *subprime*, não foi possível analisar se foram registradas diferenças significativas nas mensurações e evidenciações e se quantitativamente foram registradas maiores perdas pelo teste de *impairment*, anterior à crise e durante a mesma, com empresas Brasileiras na amostra.

---

<sup>1</sup> Passageiro pagantes transportados em um quilômetro (*revenue passenger kilometers* ou “RPKs”) “é a soma dos produtos obtidos ao se multiplicar o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa média de voo” (GOL, 2008, p. 1).

## 2. REVISÃO TEÓRICA

### 2.1. Definição do ativo e o teste de impairment

A definição do termo “ativo” vem sendo discutida nos últimos anos, de qual seria a melhor maneira para o definir. No fim de 2019 foi publicada uma nova revisão do Pronunciamento CPC 00 (R2), com os novos entendimentos de como deveria estar na norma o conceito do ativo.

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, LEITE e SZUSTER, 2019).

Com isso, 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.

Desse modo essas definições são importantes para o estudo do teste de *impairment*, entre vários aspectos, porém um específico é sobre o valor em uso, já que o seu conceito é semelhante ao detalhamento da definição de recurso econômico citado acima.

Outro fato importante de ser mencionado antes do teste de *impairment*, é que os ativos podem ser representados por bases diferentes, e essas informações são importantes de serem evidenciadas, para melhor entendimento das demonstrações, conforme aponta o Pronunciamento CPC 26 (R1) (2011):

É importante que os usuários estejam informados sobre a base ou bases de mensuração utilizada(s) nas demonstrações contábeis (por exemplo, custo histórico, custo corrente, valor realizável líquido, valor justo ou valor recuperável) porque a base sobre a qual as demonstrações contábeis são elaboradas afeta significativamente a análise dos usuários [...]. (PRONUNCIAMENTO CPC 26-R1, p. 34)

Para a análise de perdas por *impairment*, e para eventuais reversões futuras destas perdas, são exemplos da importância da evidenciação de qual base foi utilizada, até mesmo

para cumprir uma das características qualitativas fundamentais da contabilidade, a representação fidedigna e a característica qualitativa de melhoria, a compreensibilidade.

Além disso, para verificar se os ativos foram deteriorados pelo ajuste ao valor recuperável, deve-se examinar as estimativas passadas com atenção e ajustá-las sempre que novas estimativas mais confiáveis tornarem-se mais plausíveis (HENDRIKSEN e VAN BREDA, 1999).

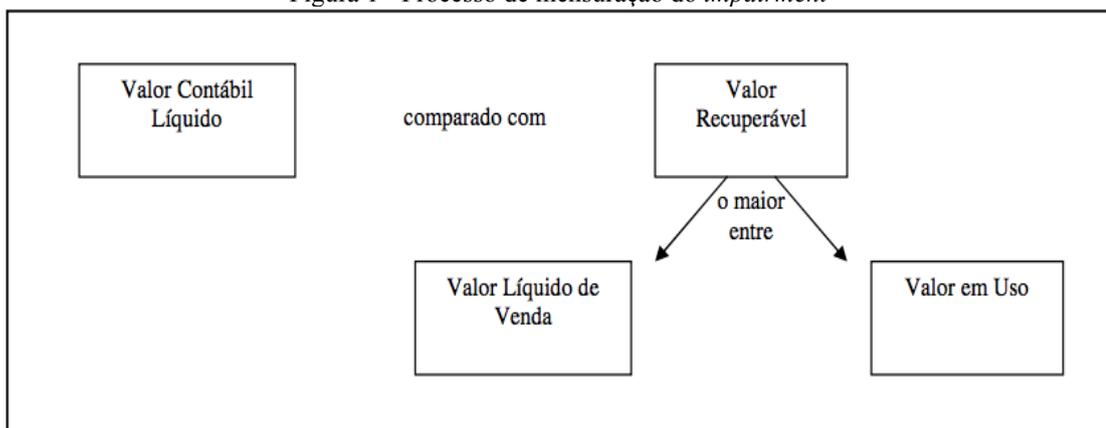
Visto que o BDO Internacional (2020) destaca que desde 2019, em virtude da pandemia, os relatórios financeiros das entidades podem ter mudanças significativas de um ano para o outro, realça-se a importância das premissas e estimativas usadas para as demonstrações financeiras dos períodos afetados pela COVID-19, pois em relação aos períodos anteriores podem ter sido significativamente alterados.

Ainda segundo Hendriksen e Van Breda (1999) 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, e para o teste de *impairment*, é necessário o cálculo de estimativas, 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.

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 e SCHERER, 2013).

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, Rodrigues e Niyama (2010, p. 5)

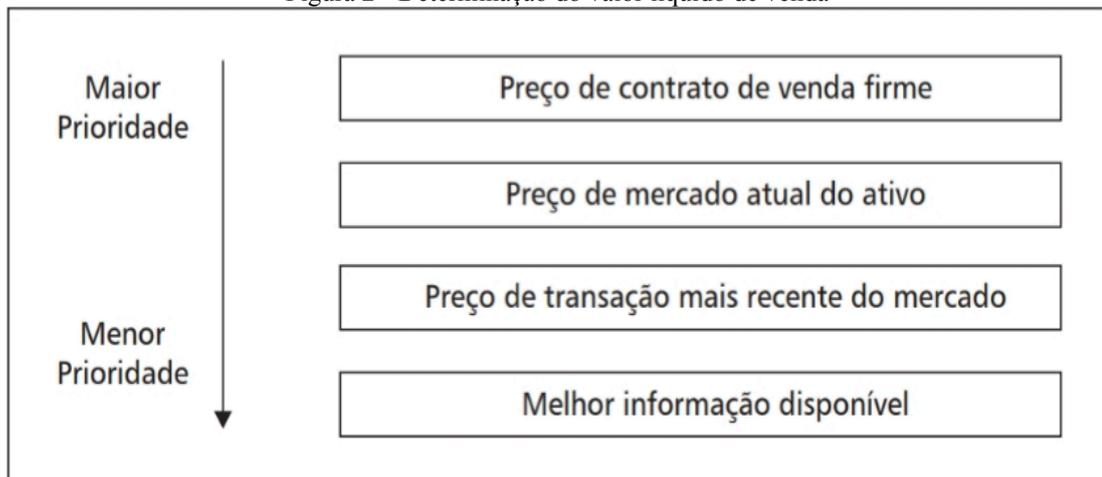
O cálculo do valor em uso, deve admitir a continuidade da empresa estimando as

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 complexo 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) apresentam um esquema para a determinação desse valor:

Figura 2 - Determinação do valor líquido de venda



Fonte: Niyama e Silva (2021, p. 161)

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, tem que buscar a melhor informação disponível, como a venda de ativos semelhantes.

## 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 Brasil (2020) dentre todos os riscos e incertezas no atual momento, deve-se atentar ainda mais para entre eles, o teste de recuperabilidade e a mensuração ao Valor Justo. A KPMG (2020b) indica alguns dos fatores que dificultam encontrar o valor em uso, e até mesmo o valor justo 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.

Ainda de acordo com o grupo acima, ele relata sobre as dificuldades de se chegar ao 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, pois em cenários de grandes incertezas acaba sendo muito difícil de mensurar o valor de realização líquido para alguns ativos, porém em razão da necessária tempestividade é necessário que as entidades se valham da melhor estimativa para que realizem o registro quando ocorrem (IUDÍCIBUS, 2021).

Logo, uma vez que as condições de mercado possam significar perdas no valor dos ativos de uma entidade, o valor atribuído a esses deve ser analisado e se realmente for encontrado perda devem ser corrigidos por meio do ajuste do valor registrado ao valor recuperável (*impairment*), pois são informações importantes, não somente para representar as evidenciações de forma mais fidedigna, mas também para maior transparência para seus *stakeholders*.

Para a KPMG (2020b) deve-se analisar mais detalhadamente, e buscar indícios de novas perdas, pois os impactos da pandemia já causaram uma deterioração nas condições econômicas, o que pode significar que indicadores de perdas esperadas estejam presentes.

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 mais recomendado que faça o teste de *impairment*, mais de uma vez ao ano (BDO INTERNATIONAL, 2020).

Porém para Martins (2020) nesse momento de pandemia exige cautela para as empresas, e principalmente para o cálculo do teste de *impairment*, e o registro de eventuais perdas, para que buscando evidenciar de uma forma mais fidedigna não acabe afastando-se mais da realidade.

Entretanto, 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 [...]”. Visto que para demonstrar todas as informações relevantes, a companhia não pode seguir o conservadorismo para que não ocorra uma distorção dos dados contábeis. Com isso, Niyama e Silva (2021) informa que o teste de *impairment*, é um bom exemplo do avanço da contabilidade, pois uma das características é a chamada "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 evidenciem 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, todos devem buscar evidenciar o que realmente está ocorrendo na entidade, portanto há a necessidade de manutenção da qualidade das informações, em consonância aos padrões internacionais, para elaboração das demonstrações financeiras.

Com essa visão, foi feita uma publicação da aplicação do IFRS 9 à luz das incertezas da COVID-19 (IFRS, 2020), indicando que provavelmente as empresas teriam muitas dificuldades em mensurar os efeitos específicos da pandemia, contudo, possuem a responsabilidade de monitorarem as informações e fatos, obtendo maior conhecimento para tomada de decisão, e para isso, devem considerar as condições da COVID-19, em cada país no seu individual, analisando o impacto em sua economia interna.

Entretanto, também é importante entender como o mundo foi e está sendo afetado especialmente em razão das mudanças nos hábitos das pessoas e como isso afeta o negócio em si, em razão do aumento de demanda, mas sobretudo, quanto a diminuição, como é o caso do transporte aéreo.

### **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, medidas por RPKs 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:

“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.”<sup>2</sup>  
(ROTHENGATTER *et al.*, 2021, p.5, tradução nossa).

A IATA (2021) confirmou essas afirmações com dados sobre o ano de 2020 em relação a 2019. A demanda por viagens aéreas internacionais (RPKs) caíram 75,6%, enquanto a demanda por viagens aéreas domésticas (RPKs) 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 afetadas que outros ativos, o que pode significar indícios de perda por redução ao valor recuperável.

Segundo Bouwer, Saxon e Wittkamp (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 a perda por redução ao valor recuperável (SCHUURMAN, 2021).

Além disso, outras razões para a queda no setor, são as preocupações entre as pessoas para voltarem a viajar, que as principais são: a higiene, saúde e segurança. Ademais dessas preocupações, não somente a recessão econômica afetou as viagens, porém mudanças no dia a dia de muitas empresas, que somente faziam reuniões e trabalhos presenciais, entraram no “*home office*” e nas reuniões *online*.

A empresa Wizz Air Holding PLC (2021) informa na sua demonstração financeira de abril de 2019 a março de 2020, que 65% das viagens são a trabalho ou para se reencontrar com amigos e familiares, e que as reuniões dos conselhos e comitês começaram a ser por videoconferência durante a pandemia. Logo, estudos futuros podem confirmar se a pandemia

---

<sup>2</sup> *Domestic and short/medium distance air traffic is less affected by the pandemic and currently on the path to recovery, while intercontinental flights are most severely hit, and it will take much longer for them to normalize their operations.*

mudou a história das companhias aéreas, principalmente por conta da diminuição das viagens à trabalho.

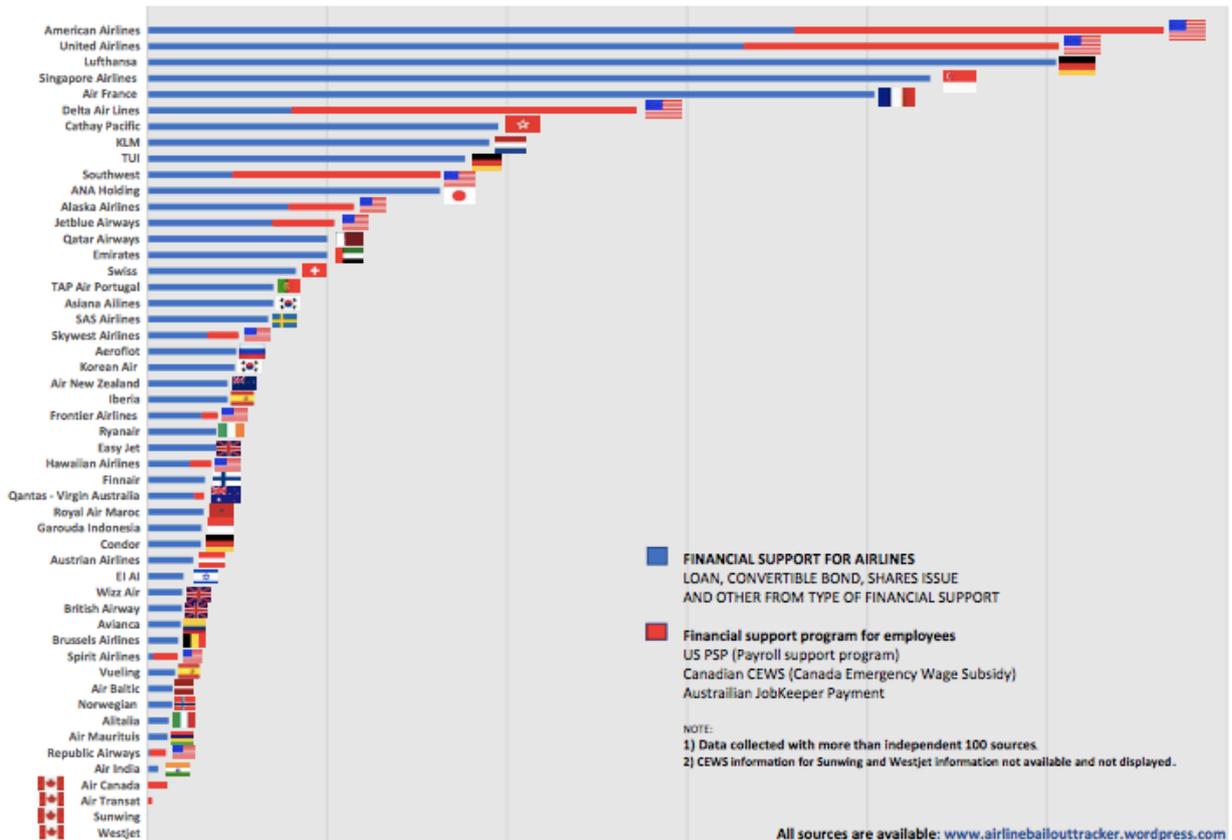
### ***2.3.1. A importância das ajudas governamentais para o transporte aéreo***

Segundo Juniac, diretor geral e CEO da IATA (*apud* 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, Yazid e Shamsudin (2020), várias companhias aéreas receberam ajudas governamentais, e há várias que 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 disso o afastamento voluntário não remunerado dos funcionários, como a companhia Malaysia Airlines Bhd (MAS), que pediu para 13.000 dos seus funcionários pegarem o afastamento voluntário, à medida que a pandemia fosse piorando.

Conforme Juniac (*apud* IATA, 2020a) e Gama Neto (2020) o turismo é responsável por cerca de 10% do PIB mundial, e grande parte do turismo depende do setor aéreo, logo há uma expectativa muito grande do crescimento nesta área, não somente pelas empresas de transporte aéreo, porém por toda a economia mundial, e para que as companhias aéreas consigam ultrapassar esse momento, é necessário receber ajudas governamentais, que foram realizadas em vários países e companhias diferentes.

Figura 3 - Apoios financeiros dos governos para as Companhias Aéreas de março de 2020 a outubro de 2020



Fonte: M'Seffar (2020, p. 3)

Essa imagem mostra a importância que vários governos (alguns mais que outros) têm dado para manter e a recuperar o setor aéreo. Nas primeiras posições estão as companhias Americanas (e no restante de toda a lista), seguidas da Lufthansa, Singapore Airlines, e há 6 das 11 empresas utilizadas nesta pesquisa.

Adicionalmente, a Air France KLM Group (2021) informa nos seus relatórios que há uma variação regional enorme em relação às ajudas governamentais, pois as companhias Africanas e da América Latina receberam poucas ajudas financeiras dos seus respectivos governos. Tal afirmação é confirmada na figura 3, pois a maior parte das empresas são europeias ou norte-americanas, com poucas aparições de companhias africanas e somente a Avianca da América Latina. Desse modo, entre vários outros fatores, resultou no pedido de falência de 3 grandes companhias aéreas da América Latina, Aeromexico, Avianca e LATAM.

Porém no Brasil foi criada a lei nº 14.034 (BRASIL, 2020) que dispõe sobre as ajudas governamentais para aviação civil brasileira. Nessa lei foi indicado ajudas indiretas, como aumento dos prazos para o reembolso dos passageiros com os voos cancelados, em razão da pandemia. Além de ajudas diretas, com garantias de empréstimos pelo Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), quando comprovado prejuízos decorrentes da pandemia, sendo o

limite de 3 bilhões de reais.

Assim sendo, as ajudas governamentais foram muito importantes em vários aspectos para as empresas, como para pagamento dos funcionários, para liquidez, e inclusive para continuidade de muitas.

#### **2.4. Estudos anteriores**

Após a convergência das normas contábeis com as normas do IASB no Brasil, tem-se o início no cenário brasileiro à estudos sobre o teste de *impairment*. 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 realizou 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, segundo 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, Rodrigues e Niyama (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, Souza, Borba e Zandonai (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 de 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 6 somente 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 NYSE (New York Stock Exchange), 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

#### 3.1. Trajetória da pesquisa

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 a 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, Rodrigues e Niyama (2010) para realizar o quadro 3 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”.

O registro “parcial” ocorreu somente no item “a” do quadro, para as empresas Air France KLM Group e IAG, pelo motivo das companhias registrarem os eventos e circunstâncias das perdas somente referente ao Imobilizado, assim não registrando para os Intangíveis o que é observado no referido item sobre as perdas por redução ao valor recuperável.

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*, *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 à 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.

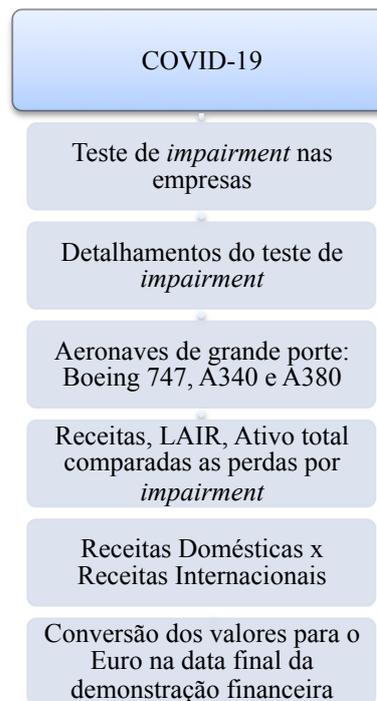
Adiante foi realizada uma análise cruzada entre o Ativo Total, as Receitas e o Lucro Antes do Imposto de Renda (LAIR) e as perdas por deterioração ao valor recuperável, examinando similaridades e divergências entre as companhias, que possam indicar o porquê certas empresas apresentaram perdas e outras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

Ainda mais, foi verificada a divisão das receitas entre domésticas e internacionais, pois há evidências (ROTHENGATTER *et al.*, 2021) 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. Mas para as companhias Aegean Airline, Air France KLM, IAG, Ryanair e Wizz Air, não foi necessária a conversão já que utilizam o Euro como moeda de apresentação. Em vista disso foi utilizado o último dia de cada período de reporte das empresas para a conversão dos valores.

Para melhor compreensão, apresenta-se o modelo analítico de análise da pesquisa, conforme a figura abaixo:

Figura 4 - Modelo analítico de análise da pesquisa



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

### 3.2. Definição da amostra, coleta e relatórios analisados

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, estão listadas no quadro a seguir:

Quadro 1 - Amostra da pesquisa

<b>Empresas</b>	<b>País</b>	<b>Entrou na pesquisa?</b>
Aegean Airline SA	Grécia	SIM
Air Canada	Canadá	SIM
Air China LD	China	SIM
Air France KLM - Group	França	SIM
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A	Brasil	SIM
Doric Nimrod Air One Limited	Guernsey	SIM
Enter Air SA	Polônia	NÃO
Gama Aviation	Londres	NÃO
Gol Linhas Aéreas Inteligentes	Brasil	SIM
International Consolidated Airlines Group	Londres	SIM
Norwegian Air Shuttle Asa	Noruega	SIM
Ryanair Group	Irlanda	SIM
Wizz Air Holding PLC	Hungria	SIM

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

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.

Para as outras companhias no ano de 2021 não foi homogêneo o período dos relatórios disponíveis. As empresas que evidenciaram até os dois primeiros trimestres, ou uma demonstração da primeira metade do ano, foram as: Air Canada, Air France KLM, Azul, Gol,

IAG, Norwegian Air Shuttle. Já as empresas que tinham somente as evidenciações do primeiro trimestre foram: Air China e Aegean Airline.

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.

A presente pesquisa apresentou limitações em relação a amostra, já que várias empresas não puderam compor a amostra final, como já detalhado acima, e além do mais, algumas informações necessárias para realização do estudo, não foram demonstradas claramente, dessa maneira buscou relacionar várias informações das demonstrações contábeis das empresas para chegar as devidas conclusões, e ainda assim tiveram informações que não restaram plenamente esclarecidas, porém tudo isso foi detalhado na seção seguinte.

## 4. RESULTADO

### 4.1. Análises dos dados

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 os registros referente 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) as empresas que não apresentaram nenhuma perda no período indicado, e depois (b) as 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) as empresas brasileiras e (b) as empresas europeias.

### 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 da Europa e 1 brasileira, em outros termos, 42,86% das empresas europeias não apresentaram perdas, e 50% das empresas brasileiras também não. 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*.

Quadro 2 - Companhias que não registraram nenhuma perda por *impairment*

<b>Empresas</b>	<b>Anos</b>
Aegean Airline	2019
	2020
	2021
Gol	2019
	2020
	2021
Ryanair Group	Abril de 2018 a março de 2019
	Abril de 2019 a março de 2020
	Abril de 2020 a março de 2021
Wizz Air Holding	Abril de 2018 a março de 2019
	Abril de 2019 a março de 2020
	Abril de 2020 a março de 2021

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

Os estudos de Gil (2013), Mazzioni *et al.* (2014), Nascimento *et al.* (2015), Ono, Rodrigues e Niyama (2010), Souza *et al.* (2013) e Souza, Borba e Zandonai (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.

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 descritos acima 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 representadas no quadro 3, que foi realizado para melhor visualização das informações do item 130:

Quadro 3 - 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	Abril de 2018 a março de 2019	Não					
	Abril de 2019 a março de 2020	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
	Abril de 2020 a março de 2021	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 no quadro 3, a Air China não atendeu as 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.

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

Tabela 1 - 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	2018-2019		6,436		
	2019-2020	14,519	-15,543	17,394	83,47%
	2020-2021	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, ou ativos ligados às aeronaves, além da Air Canada, Air France KLM, IAG e Norwegian Air Shuttle registrarem perdas relacionadas aos intangíveis, porém o valor das perdas pelo Imobilizado foram muito maiores que dos Intangíveis.

Os grupos Air France KLM e IAG foram as únicas empresas que apresentaram o LAIR positivo e perdas pelo teste de *impairment*, as duas ocorreram no ano de 2019, já 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, todavia para esse ano foi verificado a demonstração intermediária do segundo trimestre.

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

O grupo IAG entre as 4 empresas citadas acima teve a menor porcentagem com 0,01% no ano de 2019 e também teve a maior porcentagem, com 11% em 2020, isso ocasionou, pois no ano de 2019 foram somente registradas perdas referentes a ativos intangíveis com vida útil indefinida de € 2,460 milhões.

Já no ano seguinte as perdas cresceram em mais de 348 vezes, pois as empresas do grupo substituíram suas aeronaves mais cedo 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 a outros ativos do imobilizado.

Além disso novamente foi registrado perdas por redução ao valor recuperável referente aos ativos intangíveis com vida útil indefinida de € 2,390 milhões. 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<sup>3</sup> 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.

Em seguida no ano de 2020 além de também retirar as aeronaves A380 da frota, a empresa 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 CO<sub>2</sub> (AIR FRANCE KLM GROUP, 2021).

Os € 670 milhões de perda reconhecidos pela companhia Air France KLM ficaram

---

<sup>3</sup> Durante toda a pesquisa foi utilizado o termo "substituir" para traduzir "*phase-out*", em relação as frotas das aeronaves.

divididos em € 553 milhões das A380, € 19 milhões das Boeing 747, € 72 milhões das A340, e € 26 milhões das 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 acelerou o 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 foi registrado € 20,4 milhões de perda referente a custos dos ativos intangíveis que foram cancelados.

Ainda mais, 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.

Já a Air China registrou perdas no ano de 2020, que impactaram somente 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 mais cedo, a quais aeronaves são referentes e o valor recuperável utilizado. 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 a companhia já estava examinando se deveria registrar perdas no imobilizado, referente as aeronaves A380, contudo não foram encontradas perdas, já no ano de 2019-2020, demonstrou que o mercado secundário para as aeronaves A380 estava praticamente sem liquidez, pois segundo a empresa no ano de 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 2 - 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	19.018,34	3.585,25	8.220,79	1.216,09	69,63%
	2020	18.487,35	1.048,64	1.753,27	-3.103,07	62,57%
	2021	18.040,48	343,74	215,09	-1.827,60	38,49%
Air China LD	2019	37.609,58	11.737,65	5.275,58	1.165,88	31,01%
	2020	35.388,95	6.175,95	2.057,99	-2.300,84	24,99%
	2021	37.396,88	4.032,01	663,29	5.188,05	14,13%
Air France Klm Group	2019	30.735,00	6.918,00	17.087,00	346,00	71,18%
	2020	30.211,00	2.546,00	6.610,00	-6.928,00	72,19%
	2021	30.010,00	999,00	3.063,00	-3.219,00	75,41%
Aegean Airline	2019	1.333,45	298,24	1.010,54	106,75	77,21%
	2020	1.441,00	136,22	278,88	-296,81	67,18%
	2021	1.547,06	54,23	98,62	-91,77	64,52%
Azul	2019	4.237,39	2.029,70	495,92	-559,82	19,64%
	2020	2.476,44	746,21	154,42	-1.736,81	17,15%
	2021	2.933,18	254,71	32,48	196,04	11,31%
Doric Nimrod Air	2018-2019	102,05			6,44	
	2019-2020	70,66			-15,54	
	2020-2021	52,01			-0,35	
Gol	2019	3.376,77	2.641,03	419,27	85,85	13,70%
	2020	2.009,15	884,69	114,36	-912,10	11,45%
	2021	1.951,74			-306,22	
IAG	2019	35.661,00	12.761,00	12.745,00	2.947,00	49,97%
	2020	30.264,00	4.235,00	3.571,00	-7.810,00	45,75%
	2021	33.462,00	1.137,00	1.075,00	-2.336,00	48,60%
Norwegian Air Shuttle	2019	8.665,54	877,67	3.541,45	-171,36	80,14%
	2020	4.733,34	316,77	552,04	-2.114,12	63,54%
	2021				-118,68	
Ryanair	2018-2019	13.250,70	529,80	7.168,40	948,10	93,12%
	2019-2020	14.747,20	594,50	7.900,30	670,30	93,00%
	2020-2021	12.328,00	81,00	1.554,80	-1.108,70	95,05%
Wizz Air Holding	2018-2019	2.557,50			300,20	
	2019-2020	4.358,10			294,10	
	2020-2021	4.722,60			-566,50	

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

Como demonstrado na tabela 2, tiveram duas empresas que 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,

tais são: Gol e Norwegian Air Shuttle.

Das empresas que apresentaram perdas, ao retirar a companhia Doric Nimrod Air, restam 6 empresas, a metade teve as receitas domésticas maiores que as internacionais, tais foram: 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, que ela é formada por empresas de países diferentes, portanto isso pode ter impactado no resultado das receitas domésticas e internacionais. Pois 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 entrado como domésticas, na nossa divisão.

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.

#### **4.4.1. 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%, e 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 perda por *impairment*, e a Gol não ter registrado, pois a empresa também não tem as aeronaves de grande porte Boeing 747, A340 e A380 na sua frota, e essas foram mais atingidas que as menores. Ademais, não houve uma troca expressiva da frota, como a Azul fez, pois nas

demonstrações da Azul relataram que o principal motivo da perda por *impairment*, foi a substituição de toda a frota doméstica.

#### 4.4.2. *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 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.

Além disso, em alguns anos, quando as empresas se normalizarem, novos estudos podem explorar, o antes, durante e pós-COVID-19, para verificar como as empresas se comportaram nos 3 períodos, a evidenciação do teste de *impairment* e suas possíveis perdas, e ainda mais se a pandemia mudou a história das companhias aéreas, já que muitas empresas adotaram trabalhos e reuniões virtuais, o que poderá diminuir as receitas futuras das companhias aéreas, e conseqüentemente seu funcionamento como um todo.

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, RODRIGUES e NIYAMA, 2010; SOUZA, BORBA e ZANDONAI, 2011; SOUZA *et al.*, 2013) 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. **Universal registration document 2020**: including the annual financial report. AIRFRANCE KLM GROUP, 23 abr. 2021. Disponível em: <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>. Acesso em: 08 out. 2021.

BDO INTERNATIONAL. **Impairment Implications of COVID-19**: IAS 36 Impairment of Assets. IFRB, International Financial Reporting Bulletin, 07, 2020. Disponível em: [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)). Acesso em: 09 jul. 2021.

BOUWER, Jaap; SAXON, Steve; WITTKAMP, Nina. Back to the future? Airline sector poised for change post-COVID-19. **McKinsey & Company**, 02 abr. 2021. Disponível em: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/back-to-the-future-airline-sector-poised-for-change-post-covid-19>. Acesso em: 27 jul 2021.

BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **Plano de Operações**: Retomada COVID-19. Edição extraordinária 1.0. DECEA, maio 2020. Disponível em: [https://www.decea.gov.br/static/uploads/2020/06/2019-painel\\_po\\_retomada\\_covid19.pdf](https://www.decea.gov.br/static/uploads/2020/06/2019-painel_po_retomada_covid19.pdf). Acesso em: 11 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 14034, de 05 de agosto de 2020**. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999. Brasília, DF, Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/Lei/L14034.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/Lei/L14034.htm). Acesso em: 10 jul. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Ministério da Economia divulga lista dos setores mais afetados pela pandemia da Covid-19 no Brasil**. Governo Federal, 15 set. 2020. Disponível em: <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>. Acesso em 16 set. 2021.

CPC, Comitê de Pronunciamentos Contábeis. **Pronunciamento Técnico CPC 00 (R2)**. Estrutura conceitual para relatório financeiro. Brasília, 20 dez. 2012. Disponível em: <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=80>. Acesso em: 09 jul. 2021.

CPC, Comitê de Pronunciamentos Contábeis. **Pronunciamento Técnico CPC 01 (R1)**. Redução ao valor recuperável de ativos (*Impairment*). Brasília, 07 out. 2010. Disponível em: <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=2>. Acesso em: 29 jun. 2021.

CPC, Comitê de Pronunciamentos Contábeis. **Pronunciamento Técnico CPC 21 (R1)**. Demonstração intermediária. Brasília, 20 out. 2011. Disponível em: <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=52>. Acesso em: 08 ago. 2021.

CPC, Comitê de Pronunciamentos Contábeis. **Pronunciamento Técnico CPC 26 (R1)**. Apresentação das demonstrações contábeis. Brasília, 15 dez. 2011. Disponível em: <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=57>. Acesso em: 09 jul. 2021.

CPC, Comitê de Pronunciamentos Contábeis. **Pronunciamento Técnico CPC 46**. Mensuração do Valor Justo. Brasília, 20 dez. 2012. Disponível em: <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=78>. Acesso em: 28 out. 2021.

CRUZ, Bruno Alexandre. Análise comparativa do IAS 36 e SFAS 144 e seus impactos nos demonstrativos contábeis das empresas europeias com registro na SEC em 2005. **Congresso USP de Controladoria e Contabilidade**, VIII, 2008. São Paulo: FEA/USP, 2008. Disponível em: <https://congressosp.fipecafi.org/anais/artigos82008/94.pdf>. Acesso em: 10 set. 2021.

COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS. **Ofício circular 02/CVM/SNC/SEP**. Rio de Janeiro, RJ: Comissão de Valores Mobiliários, 10 mar. 2020. Efeitos do Coronavírus nas Demonstrações Financeiras. Disponível em: <http://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/oficioscirculares/snc-sep/oc-snc-sep-0220.html>. Acesso em: 13 jul. 2021.

DELOITTE. **IFRS in Focus**: accounting considerations related to the Coronavirus 2019 disease. Deloitte, 29 out. 2020. Disponível em: <https://www.iasplus.com/en/publications/global/ifrs-in-focus/2020/coronavirus>. Acesso em: 13 jul. 2021.

DIAS, André Lamblet *et al.* 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. **USP International Conference in Accounting**, XX, 2020. Disponível em: <https://congressosp.fipecafi.org/anais/20UspInternational/congressao-todos-trabalhos.html>. Acesso em: 29 jun. 2021.

FERNANDES, Renato; LEITE, Ricardo; SZUSTER Natan. Aprofundamento da teoria da contabilidade: o verdadeiro desafio para o futuro do profissional da contabilidade. **USP International Conference in Accounting**, XIX, v. 1, p. 1-16, 2019. Disponível em: <https://congressosp.fipecafi.org/anais/19UspInternational/ArtigosDownload/1733.pdf>. Acesso em: 28 set. 2021.

GAMA NETO, Ricardo Borges. Impactos da Covid-19 sobre a economia mundial. **Boletim de Conjuntura**, v. 2, n. 5, 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.3786698>. Acesso em: 12 ago. 2021.

GIL, Ana Luiza Siqueira. **Análise do tratamento de impairment test nas empresas dos setores automotivo e construção civil frente à crise econômico-financeira de 2008**. 2013. 32 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Ciências Econômicas, Universidade Federal de Goiás, 2013. Disponível em: <http://repositorio.bc.ufg.br/handle/ri/1456>. Acesso em: 09 jul. 2021.

GOL. **Gol anuncia estatística de tráfego de julho de 2008**. GOL, 2008. Disponível em: [http://ri.voegol.com.br/conteudo\\_pt.asp?idioma=0&tipo=53851&conta=28&id=204178](http://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?idioma=0&tipo=53851&conta=28&id=204178). Acesso em: 21 set. 2021.

HENDRIKSEN, Eldon S; BREDA, Michael F. Van. **Teoria da Contabilidade**. São Paulo: Atlas, 1999. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559770250/>. Acesso em: 24 set. 2021.

HOTLE, Susan; MUMBOWER, Stacey. The impact of COVID-19 on domestic U.S. air travel operations and commercial airport service. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, v. 9, n. 100277, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100277>. Acesso em: 10 set. 2021.

IATA, International Air Transport Association. (2020a). **Deep Losses Continue Into 2021**. IATA, n. 95, 24 nov. 2020. Disponível em: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-11-24-01/>. Acesso em: 25 jul. 2021.

IATA, International Air Transport Association. (2020b). **Industry Losses to Top \$84 Billion in 2020**. IATA, n. 50, 09 jun. 2020. Disponível em: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01/>. Acesso em: 25 de jul de 2021.

IATA, International Air Transport Association. (2021). **Estatísticas do setor de transporte aéreo confirmam que 2020 foi o pior ano já registrado**. IATA, n. 55, 03 ago 2021. Disponível em: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-08-03-01/>. Acesso em: 06 set 2021.

ICAO, International Civil Aviation Organization. **Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation**. ICAO, s/d. Disponível em: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>. Acesso em: 14 set. 2021.

IFRS, International Accounting Standards Board. **IFRS 9 e COVID-19: accounting for expected credit losses applying IFRS 9 financial instruments in the light of current uncertainty**

resulting from the covid-19 pandemic. IFRS, 27 mar. 2020. Disponível em: <https://www.ifrs.org/news-and-events/news/2020/03/application-of-ifrs-9-in-the-light-of-the-coronavirus-uncertainty/>. Acesso em: 30 jun. 2021.

IUDÍCIBUS, Sérgio de. **Teoria da Contabilidade**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2021. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597028041/>. Acesso em: 25 set. 2021.

KPMG. (2020a). **COVID-19: Como as previsões econômicas usadas para medir perdas de crédito esperadas foram atualizadas?** KPMG, abr. 2020. Disponível em: <https://home.kpmg/br/pt/home/insights/2020/04/previsoes-economicas-perdas-credito.html>. Acesso em: 28 jun. 2021.

KPMG. (2020b). **COVID-19: Have non-financial assets become impaired.** KPMG, 01 dez. 2020. Disponível em: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2020/03/covid19-non-financial-assets.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2021.

LUFTHANSA GROUP. **Lufthansa Group reports Adjusted EBIT of minus EUR 1.3 billion in the third quarter.** Lufthansa Group, 05 nov. 2020. Disponível em: <https://www.lufthansagroup.com/en/newsroom/media-relations-north-america/news-and-releases/lufthansa-group-reports-adjusted-ebit-of-minus-eur-13-billion-in-the-third-quarter.html>. Acesso em: 21 set. 2021.

M'SEFFAR, Samy. Financial support from Governments for Airlines March 1, 2020: October 1, 2020. **Result of data collection**, 01 out 2020. Disponível em: <https://airlinebailouttracker.files.wordpress.com/2020/10/airline-bailout-tracker-g7-americas-october-1-2020-1.pdf>. Acesso em: 27 jul 2021.

MARTINS, Eliseu. Não aguento mais ouvir falar em coronavírus: mas é preciso escrever sobre as implicações da pandemia para a contabilidade. **Pensamento Contábil. Capital Aberto**, 17 abr. 2020. Disponível em: <https://capitalaberto.com.br/secoes/colunistas/nao-aguento-mais-ouvir-falar-em-coronavirus/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

MAZZIONI, Sady. *et al.* Fatores determinantes na evidenciação da redução ao valor recuperável de ativos (Impairment Test) em empresas listada na BM&FBOVESPA. **BASE Revista de Administração e Contabilidade da UNISINOS**, São Leopoldo, v. 11, n. 4, p. 276-291, out./dez. 2014. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337232942002>. Acesso em: 28 set. 2021.

MUSTAPHA, Nik Nur Shahira Nik; YAZID, Mohd Faizun Mohamad; SHAMSUDIN, Mohd Farid. How airline industry may rise post covid-19 pandemic. **Journal of Postgraduate Current Business Research**, v. 1. n. 1, 2020. Disponível em: <http://www.abrn.asia/ojs/index.php/jpcbr/article/view/100>. Acesso em: 26 jul. 2021.

NASCIMENTO, David Victor Rocha do. 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**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 93-109, maio/ago., 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/rcc.v7i2.37402>. Acesso em: 28 set. 2021.

NIYAMA, Jorge Kastumi; Silva, César Augusto Tibúrcio. **Teoria da Contabilidade**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2013. p. 349.

NIZETIC, Sandro. Impact of coronavirus (Covid-19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment: a case study. **International Journal of Energy Research**, v. 44, n. 13, p. 10953-10961, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1002/er.5706>. Acesso em: 10 de set 2021.

ONO, Heverton Masaru; RODRIGUES, Jomar Miranda; NIYAMA, Jorge Katsumi. Disclosure sobre Impairment: uma análise comparativa das companhias abertas brasileiras em 2008. **Revista de Contabilidade do Mestrado em Ciências Contábeis da UERJ**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, p. 67-87, 2010. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/ver/39/disclosure-sobre-impairment--uma-analise-comparativa-das-companhias-abertas-brasileiras-em-2008/i/pt-br>. Acesso em: 09 jul. 2021.

PEREIRA, Gabriela da Silva *et al.* Impactos da pandemia da Covid-19 na evidenciação das demonstrações contábeis das maiores empresas do setor de óleo e gás listadas na NYSE. **USP International Conference in Accounting**, XXI, v. 1, p. 1-15, 2021. Disponível em: <https://congressosp.fipecafi.org/anais/21UspInternational/congressao-todos-trabalhos.html>. Acesso em: 02 ago. 2021.

PWC. **Accounting implications of the effects of coronavirus**. In Depth: a Look at Current Financial Reporting Issues. PwC, 20 abr. 2020. Disponível em: <https://www.pwccn.com/en/ifrs/acct-implication-coronavirus-apr2020.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2021.

ROTHENGATTER, Werner *et al.* Pandemic waves and the time after Covid-19: consequences for the transport sector. **Transport Policy**, v. 110, 2021, p. 225-237, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.06.003>. Acesso em: 27 jul 2021.

SANAR SAÚDE. **Linha do tempo do Coronavírus no Brasil**. 2021. Disponível em: <https://www.sanarmed.com/linha-do-tempo-do-coronavirus-no-brasil>. Acesso em: 28 out 2021.

SCHUURMAN, Richard. **Europe's airlines 2020**: Lufthansa Group reports 6.7 billion loss.

Air Insight Group, 04 mar. 2021. Disponível em: <https://airinsight.com/european-airlines-2020-icelandair-at-376-million-loss/>. Acesso em: 21 set. 2021.

SILVA, Alan Bernardes da *et al.* Análise econômico-financeira das empresas do Setor Aéreo Nacional frente aos desafios da Pandemia do Novo Coronavírus. **USP International Conference in Accounting**, XXI, v. 1, p. 1-16, 2021. Disponível em: <https://congressosp.fipecafi.org/anais/21UspInternational/congressao-todos-trabalhos.html>. Acesso em: 03 ago. 2021.

SOUSA, Luana Stefany Nobrega de. **Efeitos da COVID-19 nos indicadores econômico-financeiros das empresas do setor aéreo brasileiro com ações na B3**. 2020. 49 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Curso de Ciências Contábeis do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal da Paraíba, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/17995>. Acesso em 14 set. 2021.

SOUZA, Júlia Alves *et al.* Práticas contábeis de empresas brasileiras antes e após a adoção das normas internacionais. **Revista de Contabilidade do Mestrado em Ciências Contábeis da UERJ (online)**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 3, p. 55-76, set./dez. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.12979/7962>. Acesso em: 28 set. 2021.

SOUZA, Maíra Melo de; BORBA, José Alonso; ZANDONAI, Fabiana. Evidenciação da perda no valor recuperável de ativos nas demonstrações contábeis: uma verificação nas empresas de capital aberto brasileiras. **Contabilidade Vista & Revista**, [S. l.], v. 22, n. 2, p. 67-91, 2011. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/contabilidadevistaerevista/article/view/588>. Acesso em: 28 set. 2021.

TEIXEIRA, Vinicius Modolo. **O impacto da crise da covid-19 no setor aeronáutico**. Boletim de Conjuntura (BOCA), v. 2, n. 4, p. 40-45, 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.3748869>. Acesso em: 10 set. 2021.

TEODORO, Jocelino Donizetti; SCHERER, Luciano Márcio. Impairment nas companhias aéreas internacionais durante a crise financeira mundial de 2008. **Revista da FAE**, Curitiba, v. 16, n. 1, p. 178-189, jan./jun. 2013. Disponível em: <https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/132/0>. Acesso em: 09 jul. 2021.

WIZZ AIR HOLDINGS PLC. **Annual report and accounts 2021**. WIZZ AIR HOLDINGS PLC, 31 mar. 2021. Disponível em: <https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/investor-relations/investors/annual-reports>. Acesso em: 09 out. 2021.