



Universidade de Brasília (UnB)
Faculdade de Administração, Contabilidade, Economia e
Gestão de Políticas Públicas (FACE)
Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)
Bacharelado em Ciências Contábeis

Bárbara Hellen de Mesquita Teixeira Chaves

**O EFEITO DO IFRS 16 - CONTABILIDADE DE LEASING -
NAS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS
TAM, GOL E AZUL (2013-2015)**

Brasília, DF
2016

Professor Doutor Ivan Marques de Toledo Camargo
Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Roberto de Góes Ellery Júnior
Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade
e Gestão de Políticas Públicas

Professor Doutor José Antônio de França
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais

Professor Doutor Jomar Miranda Rodrigues
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis – Diurno

Professor Mestre Elivânio Geraldo de Andrade
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis – Noturno

Bárbara Hellen de Mesquita Teixeira Chaves

**O EFEITO DO IFRS 16 - CONTABILIDADE DE LEASING - NAS COMPANHIAS
AÉREAS BRASILEIRAS - TAM, GOL E AZUL (2013-2015)**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Universidade de Brasília como requisito parcial à conclusão da disciplina Pesquisa em Ciências Contábeis e consequente obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Prof. Dr. Jorge Katsumi Niyama

Brasília
2016

Chaves, Bárbara Hellen de Mesquita Teixeira

O Efeito do IFRS 16 - Contabilidade de Leasing - nas companhias aéreas brasileiras - Tam, Gol e Azul (2013-2015) / Bárbara Hellen de Mesquita Teixeira Chaves - 33 p.

Monografia (Graduação) - Universidade de Brasília, 2016

1. IFRS 16 2. Leasing Operacional 3. Companhias Aéreas

I. Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas da UnB. II. O Efeito do IFRS 16 - Contabilidade de Leasing - nas companhias aéreas brasileiras - Tam, Gol e Azul (2013-2015).

Bárbara Hellen de Mesquita Teixeira Chaves

**O EFEITO DO IFRS 16 - CONTABILIDADE DE LEASING - NAS COMPANHIAS
AÉREAS BRASILEIRAS - TAM, GOL E AZUL (2013-2015)**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Universidade de Brasília como requisito parcial à conclusão da disciplina Pesquisa em Ciências Contábeis e consequente obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Professor Doutor Jorge Katsumi Niyama
Orientador

Glauber de Castro Barbosa
Examinador

Brasília, 21 de novembro de 2016

À Deus Todo Poderoso, por seus desígnios e infinita bondade e misericórdia.

À Virgem Maria, Mãe de Deus, por passar à frente de todos os meus passos.

Aos meus pais, Simone e Sindulfo, por toda paciência, ajuda e dedicação.

À minha tia, Cristina Mesquita, pelos conselhos e companheirismo.

Ao Prof. Dr. Jorge Katsumi Niyama, por sua atenciosa orientação.

RESUMO

Após grande discussão e expectativa, em resposta a uma preocupação sobre a transparência das informações contábeis, em janeiro de 2016 o IASB divulgou o IFRS 16, que diz respeito às operações de leasing, substituindo o IAS 17, e entra em vigência a partir de janeiro de 2019. A principal mudança acertada pela norma é a contabilização do leasing operacional, que passará a ser incluído no balanço patrimonial. Uma das principais empresas usuárias dessas operações são as companhias aéreas, visto que é a forma que utilizam para alugar ou adquirir suas aeronaves. O presente trabalho trata-se de uma pesquisa explicativa qualitativa, elaborado mediante pesquisa bibliográfica e tem por objetivo analisar o efeito dessa nova norma nas demonstrações contábeis das companhias aéreas brasileiras Tam, Gol e Azul, nos anos de 2013 a 2015, sendo uma replicação do estudo realizado por Barbosa, Barros, Niyama e Souza (2011), sobre o impacto da contabilização do leasing operacional nas companhias aéreas Tam e Gol nos anos de 2007 a 2009. Os balanços foram ajustados e foram calculados os indicadores de liquidez corrente, relação de capital de terceiros e próprio, composição do endividamento, imobilização do patrimônio líquido, retorno sobre o ativo e retorno sobre o patrimônio líquido. Conclui-se que, os índices de retorno sobre o ativo e imobilização do patrimônio líquido foram os que sofreram maior impacto, e ainda que, embora o impacto geral não tenha seguido na mesma proporção do estudo de Barbosa et al (2011), a contabilização do leasing irá gerar efeitos significativos nessas companhias.

Palavras-chave: IFRS 16. Leasing Operacional. Companhias Aéreas. Indicadores.

LISTA DE FIGURAS, TABELAS E GRÁFICOS

Figura 1	Mudanças no balanço das companhias.....	20
Figura 2	Mudanças na demonstração de resultado das companhias.....	20
Tabela 1	Evolução do Arrendamento de Aeronaves	13
Tabela 2	Histórico dos pronunciamentos de leasing de 1949 a 1999.....	18
Tabela 3	Balanço Patrimonial da TAM com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015.....	22
Tabela 4	Balanço Patrimonial da GOL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015.....	22
Tabela 5	Balanço Patrimonial da AZUL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015.....	22
Tabela 6	Indicadores da TAM com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015.....	25
Tabela 7	Indicadores da GOL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015.....	25
Tabela 8	Indicadores da AZUL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015.....	25
Gráfico 1	Aumento nos Ativos após Ajustes nos Balanços.....	23
Gráfico 2	Aumento nos Passivos Exigíveis após Ajustes nos Balanços.....	23
Gráfico 3	Comparativo entre o Aumento nos Ativos após Ajustes nos Balanços.....	27
Gráfico 4	Comparativo entre o Aumento nos Passivos Exigíveis após Ajustes nos Balanços.....	28

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<i>AICPA</i>	<i>American Institute of Central Public Accountants</i>
<i>APB</i>	<i>Accounting Principles Board</i>
<i>ARB</i>	<i>Accounting Research Bulletin</i>
<i>ARS</i>	<i>Accounting and Review Services</i>
<i>ASR</i>	<i>Accounting Series Release</i>
<i>CBA</i>	<i>Código Brasileiro de Aeronáutica</i>
<i>CFC</i>	<i>Conselho Federal de Contabilidade</i>
<i>DM</i>	<i>Discussion Memorandum</i>
<i>ED</i>	<i>Exposure Draft</i>
<i>FASB</i>	<i>Financial Accounting Standards Board</i>
<i>IAS</i>	<i>Internacional Accounting Standards</i>
<i>IASB</i>	<i>Internacional Accounting Standards Boarding</i>
<i>IASC</i>	<i>Internacional Accounting Standards Committee</i>
<i>IFRS</i>	<i>Internacional Financial Reporting Standard</i>
<i>NBC TG</i>	<i>Norma Brasileira de Contabilidade Técnica Geral</i>
<i>SEC</i>	<i>Securities Exchange Commission</i>
<i>SFAS</i>	<i>Statement of Financial Accounting Standards</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
1.1	Contextualização	9
1.2	Objetivos da pesquisa.....	10
1.3	Delimitação do estudo	10
1.4	Importância do tema.....	10
1.5	Estrutura do trabalho	11
2	REFERENCIAL TEORICO	12
2.1	Histórico das companhias aéreas brasileiras	12
2.2	Arrendamento de Aeronaves	12
2.3	Definição de leasing	13
2.4	Classificações do leasing.....	14
2.5	Pesquisas Anteriores.....	14
2.6	Evolução da normatização contábil sobre o leasing.....	16
2.6.1	ARB 38	16
2.6.2	APB 5 e APB 7	17
2.6.3	SFAS 13.....	17
2.6.4	IAS 17	17
2.7	IFRS 16.....	18
3	METODOLOGIA DA PESQUISA	21
4	RESULTADO E ANÁLISES	22
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29
	REFERÊNCIAS	31

1 INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

Em janeiro de 2016, o *International Accounting Standards Boarding (IASB)* emitiu nova norma sobre a contabilização do leasing operacional, o *International Financial Reporting Standard 16 (IFRS 16)*. As empresas que realizam esse tipo de operação deverão atender obrigatoriamente a norma a partir de 1º de janeiro de 2019, o que permite um período de adaptação e de uma análise prévia do impacto que a contabilização do leasing operacional causará na instituição.

Há duas formas de operação de leasing, ou como chamado no Brasil, arrendamento mercantil. Ambos se referem a um contrato entre duas partes, onde uma (arrendadora) oferece os direitos de uso de um bem à outra parte (arrendatária). No entanto, existem alguns critérios para que a operação seja classificada em financeira ou operacional.

Dentre os setores que são os principais usuários das operações de leasing seja como forma de financiamento, seja como forma de alocar um bem, está o da aviação civil. O fato é que a frota das companhias aéreas brasileiras, em sua grande parte, é formada por aeronaves arrendadas, em sua maioria por meio de contratos de leasing operacional.

O principal motivo da escolha do leasing operacional, ou arrendamento operacional, em detrimento do leasing financeiro se deve ao fato de que aquele não é contabilizado em contas patrimoniais, ou seja, não é apresentado no balanço patrimonial. Suas contraprestações são registradas diretamente no resultado. Sendo assim, não são reconhecidos como um direito de uso no ativo, nem as contraprestações como uma obrigação no passivo.

No entanto, a norma vigente, IAS 17, que permite as duas formas de contabilização para cada tipo de leasing, gera discussões e apresenta certa contradição na avaliação da situação econômica e financeira da entidade. Uma única contabilização, como normatizado no IFRS 16, acarretará em uma maior transparência, bem como aumentará a comparabilidade na empresa e também com as demais.

1.2 Objetivos da pesquisa

Este trabalho trata-se de uma replicação do artigo “Impacto da Contabilização do leasing operacional no balanço patrimonial: o caso das Cias. Aéreas brasileiras Tam e Gol” realizado por Barbosa et al (2011).

O presente trabalho tem como problema de pesquisa responder a seguinte pergunta: Qual o efeito do IFRS 16 nas demonstrações contábeis das companhias aéreas? Dessa forma, tem como objetivo analisar os efeitos da contabilização do leasing operacional, como propõe o normativo, mais especificamente no Balanço Patrimonial das companhias aéreas Tam, Gol e Azul nos anos de 2013 a 2015.

1.3 Delimitação do estudo

Para análises e comparações entre o primeiro estudo e a replicação é essencial buscar pelas informações divulgadas pelas companhias aéreas, principalmente do Balanço Patrimonial e das Notas Explicativas. No entanto, verificou-se que não foram informados os dados referentes ao prazo médio do contrato de leasing das companhias Gol e Azul, bem como os custos desses contratos. Ressalta-se ainda que, em relação ao ano de 2015, os dados da companhia Tam já são referentes à Latam, fusão realizada em 2012.

Além disso, não foram encontradas as informações referentes as demonstrações contábeis da companhia Avianca, que juntamente com a Tam, Gol e Azul, formam as principais companhias aéreas brasileiras, atualmente.

1.4 Importância do tema

O presente artigo poderá contribuir para a literatura de leasing, ainda escassa no Brasil, bem como para a análise de companhias aéreas, tendo em vista que se relaciona com questões importantes para a contabilidade, como por exemplo, a essência sobre a forma jurídica de um contrato de leasing e também convergência com as normas internacionais considerando a divulgação do IFRS 16.

Esse setor foi escolhido pois, além de ser um dos maiores usuários do leasing, esta operação auxilia as companhias tanto no crescimento de mercado quanto nos avanços tecnológicos. Egberto Vieira Lima, diretor financeiro da Tam, declarou ao Informativo Leasing (2006, p. 4) que: “Trabalhamos com tecnologia de ponta e os equipamentos necessitam de

atualização tecnológica permanente. Nesse sentido, a ferramenta apresenta a forma de pagamento mais adequada para a operarmos com eficiência.”

1.5 Estrutura do trabalho

O presente trabalho divide-se em 5 itens, sendo o primeiro a Introdução; o segundo, Referencial Teórico; o terceiro a Metodologia; o quarto a Análise dos Resultados; e o quinto as Considerações Finais.

2 REFERENCIAL TEORICO

2.1 Histórico das companhias aéreas brasileiras

A história da aviação civil no Brasil iniciou-se em 1911 e em termos de mercado propriamente dito, a aviação comercial iniciou-se em janeiro de 1927, sendo a Condor Syndikat a primeira empresa a operar no Brasil. No entanto, somente 18 anos depois ocorreu a primeira operação de arrendamento internacional de aeronave, no ano de 1945 (OLIVEIRA; PONTES, 2010).

As diversas companhias aéreas que operaram no Brasil passaram por grandes mudanças, como fusões, encerramento de atividades, falência e etc. Outro fator que contribuiu para essas mudanças foram, na visão de Bergiante (2015), foram os impactos causados pelas mudanças em âmbito mundial, como políticos, econômicos, ambientais ou do próprio mercado, que ditaram diretamente a demanda pelo transporte aéreo, como acontece até os dias atuais.

A Transportes Aéreos Marília (TAM) iniciou suas operações regularmente nos anos 1970, permanecendo firme diante das crises das companhias aéreas e consolidando-se como a líder no mercado doméstico brasileiro. A Gol, por sua vez, iniciou suas operações em janeiro de 2001. Já a Azul, teve seu início em 2008 e tomou o posto de terceira maior no Brasil. Por fim, Tam, Gol e Azul, juntamente com a Avianca, formam as principais companhias aéreas brasileiras atualmente, com cerca de 98,4% de participação no mercado doméstico, segundo anuário do transporte aéreo (ANAC, 2015).

2.2 Arrendamento de Aeronaves

O Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado por meio da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, dispunha sobre o arrendamento de aeronaves.

O arrendamento, tanto financeiro como operacional, é apresentado como uma das formas de contrato de uso de aeronave, além dos contratos de construção, fretamento, hipoteca convencional e legal e alienação fiduciária. O CBA, conceitua o arrendamento no Art. 127: “Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder a outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave, ou de seus motores, mediante certa retribuição. ”

Como dito, a primeira operação desse tipo que ocorreu no Brasil foi no ano de 1945, embora a importação não tenha chegado a se realizar por motivo de um acidente da aeronave

no interior do Rio de Janeiro (DAVIES, 1984 apud OLIVEIRA; PONTES, 2010). A partir daí, tornou-se um dos principais mecanismos de uso de aeronave para as companhias aéreas, como foi o caso da Panair do Brasil. A tabela 1 mostra a quantidade de aeronaves arrendadas nas principais companhias aéreas brasileiras nos anos de 1978, 1987 e 1995.

Tabela 1: Evolução do Arrendamento de Aeronaves

Companhia	Aeronaves					
	1978		1987		1995	
	Arrendadas	Próprias	Arrendadas	Próprias	Arrendadas	Próprias
RIOSUL	0	16	0	12	0	6
TAM	0	23	1	16	ND	0
TRANSBRASIL	0	10	4	24	22	3
VARIG	0	49	8	62	40	31
VASP	0	24	12	22	4	25

Fonte: Elaboração própria (dados extraídos de Oliveira, 2010)

Dentre as companhias apresentadas na tabela, apenas a Tam continua operando até hoje com sua frota de 165 aeronaves totalmente arrendadas, assim como é o caso da Gol e da Azul, que possuem respectivamente, 144 e 139 aeronaves.

Segundo a Associação Brasileira de Empresas de Leasing (2016), as aeronaves representavam cerca de 11,94% do total de imobilizado de arrendamento no país, em terceiro lugar, atrás somente de veículos e afins, com 32,49% e de máquinas e equipamentos, com 39,95%.

Com o passar dos anos optou-se mais pelos arrendamentos. Esse fato se deve principalmente pelos avanços tecnológicos e pela própria demanda do mercado ao longo do tempo. O arrendamento permite às companhias aéreas a inovação de sua frota, bem como reduz a competição injusta desde às grandes até as menores companhias.

2.3 Definição de leasing

O IAS 17 define o arrendamento mercantil como sendo um acordo em que o arrendador transmite ao arrendatário o direito de uso de um bem em troca de um pagamento, ou uma série de pagamentos, por um determinado período de tempo acordado entre as partes. Já Niyama e Silva (2013, p. 261), afirmam que:

As operações de leasing podem ser definidas como transações celebradas entre o proprietário de um determinado bem, denominado de arrendador, que concede o uso desse a um terceiro, conhecido como arrendatário, por um determinado período de tempo, estipulado em contrato. Ao final desse prazo, o arrendatário tem a opção de adquirir o bem, devolvê-lo ou prorrogar o contrato.

A Lei nº 7.132, de 26 de outubro de 1983, que alterou a Lei nº 6.099, de 12 de setembro de 1974 (dispõe sobre o tratamento tributário de arrendamento mercantil, e dá outras providências) e o Decreto-lei nº 1.811, de 27 de outubro de 1980, define leasing como:

O negócio jurídico realizado entre pessoa jurídica, na qualidade de arrendadora, e pessoa física ou jurídica, na qualidade de arrendatária, e que tenha por objeto o arrendamento de bens adquiridos pela arrendadora, segundo especificações da arrendatária e para uso próprio desta.

2.4 Classificações do leasing

Segundo o CPC 06, do CFC (2015), para classificação do leasing em financeiro ou operacional é considerada a essência da operação sobre a forma contratual. O leasing financeiro se assemelha a uma compra financiada, em que todos os riscos são transferidos além do direito de uso. Já o leasing operacional se assemelha a um contrato de aluguel, em que apenas o direito de uso é transferido.

No entanto, a principal diferença entre as duas operações está na contabilização. No caso do leasing financeiro, o valor do bem é contabilizado no ativo imobilizado e o valor total das contraprestações no passivo, enquanto as contraprestações do leasing operacional são registradas diretamente na demonstração de resultado, sendo um item fora de balanço (*off balance sheet*) não integrando o Balanço Patrimonial.

O IAS 17 define leasing financeiro como sendo aquele que transfere substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à propriedade e leasing operacional aquele que não transfere substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à propriedade.

Como ressalta Niyama (1982), o prazo do contrato do leasing operacional geralmente é curto, não há participação de fornecedores e o arrendador retém substancialmente todos os benefícios associados ao bem. Em contrapartida no leasing financeiro o prazo do contrato geralmente é mais longo e a cláusula da opção de compra normalmente é obrigatória.

2.5 Pesquisas Anteriores

Alguns estudos sobre a capitalização do leasing já foram feitos no Reino Unido (BEATTIE; EDWARDS; GOODACRE, 1998), na Nova Zelândia (BENNETT; BRADBURY, 2003), na Alemanha (FULBIER; PFERDEHIRT; SILVA, 2008) e na Austrália (WONG; JOSHI, 2015). Já no Brasil, embora se trate de um estudo ainda recente, a capitalização do

leasing já foi analisada em empresas do subsetor de transporte (MARTINS et al, 2013) e também em companhias aéreas (BARBOSA et al, 2011).

Beattie, Edwards e Goodacre (1998) realizaram uma das primeiras aplicações desse estudo, afirmando que a magnitude dos impactos da contabilização do leasing operacional sobre as decisões individuais dos usuários, as avaliações de mercado, fluxo de caixa da empresa e comportamento dos gerentes podem ser indicados através dos índices chaves da contabilidade, utilizando do método de capitalização construtiva de Imhof, Lipe e Wright (1991).

Concluiu-se desse estudo que houve um impacto maior na margem de lucro, no retorno sobre o ativo, no giro do ativo e em três medidas de alavancagem financeira. Após fazer a correlação entre os indicadores antes e após a capitalização, notou-se um impacto principalmente nos indicadores de alavancagem financeira. E por fim, ao fazer uma análise interindustrial, a magnitude dos indicadores mudou e a correlação associada da posição da empresa produzida pela contabilização do leasing operacional foi maior no setor de serviço.

Bennett e Bradbury (2003) afirmam que estudos anteriores realizados nos Estados Unidos não podem ser aplicados internacionalmente, considerando os diferentes prazos, taxas e opções de renovação do contrato. Sendo assim, utilizando também o método de capitalização construtiva de Imhoff, et al. (1991), aplicaram o estudo em 39 empresas listadas na bolsa de valores de Nova Zelândia. Os resultados apresentaram um grande impacto no passivo e nos indicadores financeiros ocasionando uma maior alavancagem.

Já Fulbier, Pferdehirt e Silva (2008) buscaram analisar os efeitos potenciais da contabilização do leasing nas maiores empresas da Alemanha com dados de 2003 e 2004. Foi identificado um impacto significativo em um número considerável das empresas, no geral, e particularmente em algumas indústrias como de moda e varejo. Houve uma mudança principalmente nos indicadores de balanço e efeitos menores nos indicadores de rentabilidade.

Wong e Joshi (2015) buscaram analisar os impactos da contabilização do leasing nas demonstrações financeiras e nos indicadores financeiros de empresas australianas no ano de 2010, tendo como base o *Exposure Draft* de 2013, que trata sobre o tema. Os autores concluíram que houve um impacto significativo da contabilização do leasing nas demonstrações financeiras, embora esse impacto não tivesse sido tão grande quanto a de outros estudos analisados anteriormente, como o de Beattie (1998) e de Bennett e Bradbury (2003). Notou-se ainda que, o índice de endividamento, de relação do capital de terceiros com o capital próprio e o retorno sobre o ativo tiveram uma mudança significativa. No entanto, o impacto no retorno sobre o patrimônio líquido foi insignificante.

Martins et al (2013) buscaram analisar o impacto da contabilização do leasing operacional, proposta pelo *Exposure Draft* 2010/09, nos indicadores das empresas do subsetor de transporte listadas na Bovespa. Dentre as empresas analisadas estavam a Tam e a Gol, que como era esperado, possuía um alto percentual na proporção das operações de leasing operacional, tanto para com capital próprio (39,4% e 65,9%, respectivamente), tanto para com capital de terceiros (17,98% e 32,59%, respectivamente). Verificou-se que os impactos mais significativos ocorreram nos índices de endividamento, imobilização do patrimônio líquido e imobilização dos recursos não correntes.

Por fim, O estudo de Barbosa et al (2011), objeto de replicação deste presente trabalho, verificou o impacto da contabilização do leasing operacional no balanço, como ocorre com o leasing financeiro, nas companhias aéreas Tam e Gol, nos anos de 2007 a 2009. Foram ajustados e analisados os balanços patrimoniais, bem como alguns indicadores para cada companhia, liquidez corrente, relação capital de terceiros/ capital próprio, composição do endividamento, imobilização do patrimônio líquido, retorno sobre o ativo, retorno sobre o patrimônio líquido e o grau de alavancagem financeira.

Para o período analisado, os resultados apresentaram um maior impacto para a Gol do que para a Tam, sabendo-se que, como grandes usuárias das operações de leasing, ambas seriam significativamente afetadas. Isso ocorreu pelo fato de a Gol possuir um maior montante no que se referia ao leasing operacional, além de esse valor ser uma maior representatividade de seu ativo. Com exceção do retorno sobre o patrimônio líquido, que permaneceu sem alteração, houveram mudanças nos indicadores, ocasionadas pela mudança na estrutura patrimonial decorrente dos ajustes de contabilização.

2.6 Evolução da normatização contábil sobre o leasing

Hendriksen e Van Breda (2007) trataram sobre os primeiros pronunciamentos acerca do tema. Os autores argumentam que devido as peculiaridades a respeito da definição e classificação de arrendamentos, é necessário que diversos padrões sejam emitidos a fim de sempre haver mais esclarecimentos.

2.6.1 ARB 38

O precursor desses padrões foi o ARB 38, divulgado em 1949 pelo AICPA (*American Institute of Certified Public Accountants*) que discorreu sobre a divulgação dos arrendamentos de longo prazo por parte da arrendatária de modo geral. O ARB 43 (apud Hendriksen e Van

Breda 2007) define que “Onde é claramente evidente que a transação é, em substância, uma compra, a propriedade ‘arrendada’ deve ser incluída entre os ativos do arrendatário com a contabilização apropriada dos passivos correspondentes...”

2.6.2 APB 5 e APB 7

Posteriormente, nos anos de 1964 e 1966, o APB 5 (*Reporting of leases in financial statements of lessees*) e o APB 7 (*Accounting for leases in financial statements of lessors*), respectivamente, foram os primeiros a discutir sobre o arrendamento operacional e arrendamento financeiro. Esses pronunciamentos foram divulgados como uma forma de buscar um maior esclarecimento sobre as situações em que o arrendamento deve ser capitalizado, no entanto, ainda se permaneceu no âmbito geral.

2.6.3 SFAS 13

Em 1976 o FASB divulgou o SFAS 13, apresentando quatro critérios, onde pelo menos um deles deve ser atendido para tratar um arrendamento como uma compra financiada, além de ser não cancelável. São eles: 1) O direito de propriedade transferido ao arrendatário no final do prazo; 2) Cláusula de opção de compra por valor simbólico, significativamente menor que o valor de mercado esperado; 3) Prazo do arrendamento correspondente a no mínimo 75% da vida útil do bem, com exceção dos casos onde o prazo se inicia nos últimos 25% da vida útil e 4) Valor presente dos pagamentos mínimos igual ou superior a 90% do valor justo do bem. Esses critérios vigoram até hoje na classificação do leasing.

2.6.4 IAS 17

A norma vigente até então é o IAS 17, emitida em 1999 pelo IASB e tratou mais sobre as especificidades das operações de leasing, dispondo sobre a contabilização e divulgação tanto para arrendadores como para arrendatários. Além disso, a norma apresenta também as classificações em financeiro e operacional, que como ressaltado por Barbosa et al (2011), é o principal critério para definir a forma de contabilização. Os critérios apresentados pelo IAS 17 para que o leasing seja classificado como financeiro são: 1) Transferência da propriedade do bem para o arrendatário ao final do prazo; 2) Opção de compra por preço significativamente inferior ao valor justo na data em que a opção se tornar exercível; 3) Prazo superior ao da vida econômica do bem; 4) Valor presente dos pagamentos mínimos, no início do contrato, semelhante ao valor justo do bem e 5) Natureza específica do bem arrendado, em que apenas o arrendatário utilizaria sem que houvesse alterações significativas.

A Tabela 2 apresenta os documentos e normas divulgados a respeito do leasing, desde o ARB 38 ao IFRS 16.

Tabela 2: Histórico dos pronunciamentos de leasing de 1949 a 1999

Ano	Autor	Pronunciamento	Título
1949	AICPA	ARB 38	<i>Disclosure of Long-Term Leases in Financial Statements of Lessees</i>
1962	AICPA	ARS 4	<i>Reporting of Leases in Financial Statements</i>
1964	APB	APB Opinion 5	<i>Reporting of Leases in Financial Statements of Lessees</i>
1966	APB	APB Opinion 7	<i>Accounting for Leases in Financial Statements of Lessors</i>
1972	APB	APB Opinion 27	<i>Accounting for Lease Transactions by Manufacturer or Dealer Lessors</i>
1973	SEC	ASR 132	<i>Reporting of Leases in Financial Statements of Lessees</i>
1973	SEC	ASR 141	<i>Interpretations and Minor Amendments Applicable to Certain Revisions of Regulation S-X</i>
1973	APB	APB Opinion 31	<i>Disclosure of Lease Commitments by Lessees</i>
1973	SEC	ASR 147	<i>Notice of Adoption of Amendments to Regulation S-X Requiring Improved Disclosure of Leases</i>
1974	FASB	DM	<i>An Analysis of Issues Related to Accounting for Leases</i>
1975	FASB	ED	<i>Accounting for Leases</i>
1976	FASB	ED (revised)	<i>Accounting for Leases</i>
1976	FASB	FAS 13	<i>Accounting for Leases</i>
1980	IASC	ED (E19)	<i>Accounting for Leases</i>
1982	IASC	IAS 17	<i>Accounting for Leases</i>
1997	IASC	ED (E56)	<i>Leases</i>
1997	IASC	IAS 17 (revised)	<i>Leases</i>
2003	IASB	IAS 17 (revised)	<i>Leases</i>
1996	G4+1	Special Report	<i>Accounting for Leases: A New Approach</i>
1999	G4+1	Special Report	<i>Leases: Implementation of a New Approach Discussion Paper Leases Preliminary Views</i>
2009	FASB/IASB	DP 2009	<i>Views</i>
2010	IASB	ED 2010/9	<i>Exposure Draft – Leases</i>
2013	IASB	ED 2013/06	<i>Exposure Draft – Leases</i>
2016	IASB	IFRS 16	<i>International Financial Reporting Standards</i>

Fonte: Leases: History of lease accounting (Agenda paper 12C). IASB. London, 2007 (Dados complementados pelo autor)

2.7 IFRS 16

Em 2009, sob recomendação da SEC, Comissão de Valores Mobiliários dos EUA, foi publicado um documento preliminar (*Discussion Paper Leases Preliminary Views*) por parte

do FASB e IASB, conjuntamente. Esse documento preliminar ocasionou previsões de que em 2011 seria emitido um IFRS a respeito. No entanto, isso foi acontecer somente em janeiro de 2016, quando foi divulgado o IFRS 16, após duas minutas.

A norma, que vem substituir o IAS 17, trata dos princípios para reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação do leasing para ambas as partes, arrendador e arrendatário e entra em vigência a partir de janeiro de 2019. Como divulgado, fica a critério da empresa aplicar a norma antes, se aplicar também o IFRS 15 (Receita de Contrato com Clientes), ou apenas na data da vigência.

Sabendo que a norma irá afetar muitas empresas e que se trata de uma grande mudança na contabilidade, o IASB teve a preocupação de considerar o posicionamento dos *stakeholders*. Por isso, no início de cada nova etapa do projeto eram analisados os feedbacks das etapas anteriores. As consultas consistiram no *Discussion Paper* de 2009, *Exposure Draft* de 2010, Revisão do *Exposure Draft* em 2013, análise de mais de 1700 cartas comentadas, encontros com o corpo de consultores do IASB.

Além disso, houveram reuniões com investidores, analistas, preparadores, reguladores e empresas de contabilidade, que incluíram 40 trabalhos de campo para discutir detalhadamente quais seriam os custos dessa nova implementação.

Embora tenha ocorrido pequenas mudanças nas exigências da definição de um contrato de leasing em relação ao IAS 17, essas mudanças não afetam a conclusão do que seria um contrato de leasing em meio a outros contratos. A definição que o IFRS 16 traz é de “Um contrato que transmite ao cliente (arrendatário) o direito de usar um ativo por um período de tempo em troca de uma consideração.”

A contabilização do leasing operacional, como visto no presente trabalho, já foi objeto de estudo em alguns países, demonstrando haver uma expectativa de que em algum momento essa contabilização fosse normatizada. Essa é, portanto, a principal mudança trazida pelo IFRS 16, podendo ser considerada uma resposta final à preocupação da SEC a respeito da falta de transparência sobre as informações das obrigações do leasing.

Dessa forma, o efeito mais significativo será o aumento dos ativos de leasing e do passivo financeiro. Vale ressaltar também que possuem exceções à aplicação dessa norma, que é nos casos das operações de leasing de curto prazo (menor ou igual a 12 meses) e para bens ativos de baixo valor, como um computador pessoal, a exemplo que traz a própria norma.

Considerando que a forma de contabilização é um dos principais critérios de classificação, como já citado, a nova norma extingue a classificação em financeiro e operacional, já que ambas deverão ser contabilizadas da mesma maneira.

A Figura 1 a seguir demonstra a mudança no Balanço Patrimonial em relação ao IAS 17.

Figura 1: Mudanças no balanço das Companhias

	IAS 17		IFRS 16
	Leasing Financeiro	Leasing Operacional	Todos os Leasings
ATIVO	→ 🏠	---	→ → → 🚗 🚗 🚗 🏠 🏠 🏠
PASSIVO	\$\$	---	\$\$\$\$\$\$\$
Direitos e obrigações fora de balanço	---	→ 🚗 🚗 → 🏠 🏠 \$\$\$\$\$	---

Fonte: IFRS 16. IASB. (2016)

Em relação à Demonstração de Resultado haverá mudanças no reconhecimento da despesa, já que no leasing financeiro são divididas entre as despesas de depreciação e despesas de juros, enquanto no leasing operacional todas as despesas são consideradas como operacionais. Assim, o tratamento de ambas passará a ser semelhante ao do leasing financeiro.

Figura 2: Mudanças na demonstração de resultado das Companhias

	IAS 17		IFRS 16
	Leasing Financeiro	Leasing Operacional	Todos os Leasings
Receita	x	x	x
Despesas operacionais (excluídas depreciação e amortização)	---	única despesa	---
EBITDA			↑↑
Depreciação e Amortização	Depreciação	---	Depreciação
Lucro Operacional			↑
Despesas Financeiras	Despesa de juros	---	desp. de juros
Lucro antes do imposto			↔

Fonte: IFRS 16. IASB. (2016)

Logo, o objetivo do IFRS 16 é acarretar uma maior transparência ao tratamento do leasing, ocasionando também uma comparabilidade mais eficaz entre as empresas que realizam essas operações. Dessa forma, os usuários dessas informações contábeis serão capazes de realizar melhores análises, bem como conhecer a real situação da empresa.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

O presente trabalho trata-se de uma pesquisa explicativa qualitativa, visto que esse tipo de pesquisa busca estabelecer uma relação de causa e identificar fatores determinantes, como apresentado por Raupp e Beuren (2012, p. 76-97) e por não conter instrumentos estatísticos. A coleta de dados foi feita por meio de pesquisa bibliográfica, pois como ressalta Gil (1999, p. 50) “A pesquisa bibliográfica é desenvolvida mediante material já elaborado, principalmente livros e artigos científicos.”

Os dados relativos aos indicadores foram obtidos mediante análise das demonstrações contábeis das companhias Tam, Gol e Azul, por serem as que possuem a maior participação no mercado doméstico brasileiro. Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil, em 2015, a participação dessas empresas no mercado doméstico foi de 36,7%, 35,9% e 17%, respectivamente. O foco do estudo foi a análise do balanço patrimonial dos anos 2013, 2014, 2015, em que as demonstrações já eram divulgadas de acordo com os padrões internacionais.

Para os ajustes da capitalização do leasing operacional, considerou-se o valor total das contraprestações no ativo não circulante, referente ao imobilizado, e no passivo, parte no circulante e parte no não circulante, a depender do prazo do pagamento e do exercício financeiro. Esses dados, especificamente, foram obtidos nas notas explicativas de cada companhia, já as demonstrações contábeis foram obtidas nos respectivos sites institucionais.

Foram considerados, ainda, os indicadores de liquidez corrente, relação do capital de terceiros com o capital próprio, composição do endividamento, imobilização do patrimônio líquido, retorno sobre o ativo e o retorno sobre o patrimônio líquido. Após os ajustes, todos os indicadores foram recalculados, a fim de se observar de maneira mais eficaz os impactos da capitalização do leasing operacional.

4 RESULTADO E ANÁLISES

As tabelas 3, 4 e 5 apresentam os balanços das companhias aéreas Tam, Gol e Azul dos anos de 2013, 2014 e 2015, divulgados pelas companhias, bem como os valores dos balanços ajustados, ou seja, considerando os valores das contraprestações das operações de leasing operacional nos respectivos balanços patrimoniais.

Tabela 3: Balanço Patrimonial da TAM com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015

TAM	2013		2014		2015	
Grupo de Contas	Sem ajuste	Com ajuste	Sem ajuste	Com ajuste	Sem ajuste	Com ajuste
Ativo Circulante	6.799.194	6.799.194	6.487.098	6.487.098	8.273.151	8.273.151
Ativo Não Circulante	11.376.553	12.925.604	9.057.302	12.173.363	9.434.723	12.592.945
Ativo Total	18.175.747	19.724.798	15.544.400	18.660.461	17.707.874	20.866.096
Passivo Circulante	8.950.610	9.373.535	7.804.420	9.293.789	10.564.556	12.212.905
Passivo Não Circulante	8.029.941	9.156.067	6.377.466	8.004.158	6.943.080	8.452.953
Patrimônio Líquido	1.195.196	1.195.196	1.362.514	1.362.514	200.238	200.238
Passivo Total	18.175.747	19.724.798	15.544.400	18.660.461	17.707.874	20.866.096

Fonte: Elaboração própria (2016)

Tabela 4: Balanço Patrimonial da GOL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015

GOL	2013		2014		2015	
Grupo de Contas	Sem ajuste	Com ajuste	Sem ajuste	Com ajuste	Sem ajuste	Com ajuste
Ativo Circulante	3.565.709	3.565.709	2.986.198	2.986.198	2.461.566	2.461.566
Ativo Não Circulante	7.072.739	9.268.067	6.990.449	9.215.128	7.906.831	10.900.926
Ativo Total	10.638.448	12.833.776	9.976.647	12.201.326	10.368.397	13.362.492
Passivo Circulante	3.446.791	3.706.624	4.212.646	4.537.972	5.542.008	6.029.896
Passivo Não Circulante	5.973.157	7.908.652	6.096.975	7.996.328	9.148.829	11.655.036
Patrimônio Líquido	1.218.500	1.218.500	(332.974)	(332.974)	(4.322.440)	(4.322.440)
Passivo Total	10.638.448	12.833.776	9.976.647	12.201.326	10.368.397	13.362.492

Fonte: Elaboração própria (2016)

Tabela 5: Balanço Patrimonial da AZUL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015

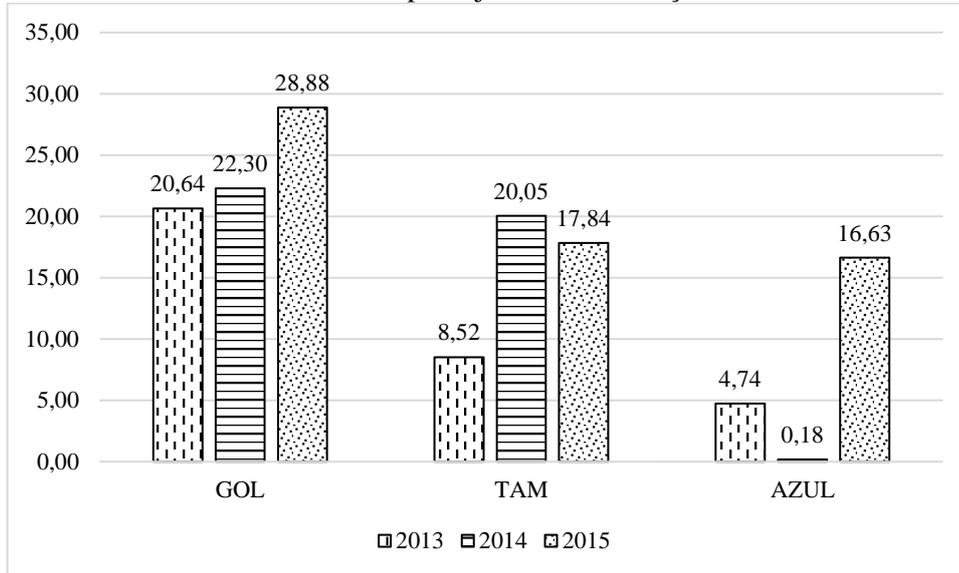
AZUL	2013		2014		2015	
Grupo de Contas	Sem ajuste	Com ajuste	Sem ajuste	Com ajuste	Sem ajuste	Com ajuste
Ativo Circulante	1.344.406	1.344.406	1.824.947	1.824.947	1.855.104	1.855.104
Ativo Não Circulante	4.268.378	4.534.666	4.414.252	4.425.539	5.984.060	7.287.626
Ativo Total	5.612.784	5.879.072	6.239.199	6.250.486	7.839.164	9.142.730
Passivo Circulante	2.631.671	2.671.867	2.853.493	2.855.788	4.059.825	4.239.652
Passivo Não Circulante	2.504.800	2.730.892	2.969.211	2.978.203	4.171.508	5.295.247
Patrimônio Líquido	476.313	476.313	416.495	416.495	(392.169)	(392.169)
Passivo Total	5.612.784	5.879.072	6.239.199	6.250.486	7.839.164	9.142.730

Fonte: Elaboração própria (2016)

Após os ajustes realizados, conforme demonstra o Gráfico 1, o maior aumento percentual no ativo foi o da Gol, apresentando 20,64%, 22,3% e 28,88% em 2013, 2014 e 2015, respectivamente. Por esse motivo, espera-se que o maior impacto observado nos indicadores

seja também da companhia Gol. O segundo maior impacto foi para a companhia Tam, 8,52%, 20,05% e 17,84% para 2013, 2014 e 2015, respectivamente, seguido da Azul, com um aumento de 4,74% em 2013, 0,18% em 2014 e 16,63% em 2015.

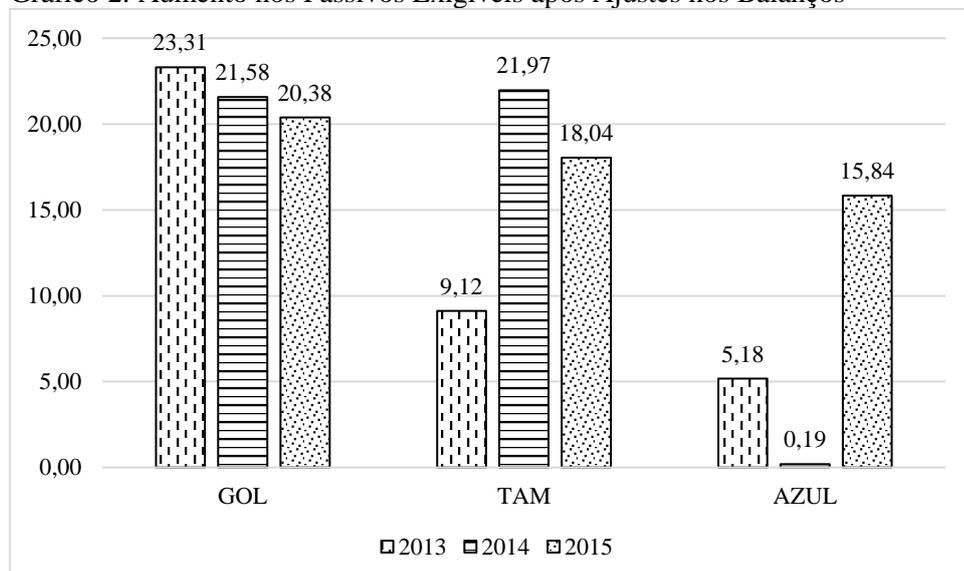
Gráfico 1: Aumento nos Ativos após Ajustes nos Balanços



Fonte: Elaboração própria (2016)

Já em relação aos passivos exigíveis (Gráfico 2) os aumentos percentuais foram de 23,31%, 21,58% e 20,38% para a Gol, de 9,12%, 21,97% e 18,04% para a Tam, e por fim, de 5,18%, 0,19% e 15,84% para a Azul em 2013, 2014 e 2015, respectivamente para cada companhia.

Gráfico 2: Aumento nos Passivos Exigíveis após Ajustes nos Balanços



Fonte: Elaboração própria (2016)

Além dos ajustes nos balanços patrimoniais, foram recalculados também alguns indicadores para que assim fosse feita uma melhor análise do impacto da contabilização do leasing operacional.

O primeiro indicador é o de liquidez corrente que, calculado por meio da divisão do ativo circulante pelo passivo circulante, mede quanto a empresa possui em seu ativo circulante para cada unidade de passivo circulante, ou seja, de dívida a curto prazo. Dessa forma, quanto maior a liquidez corrente, maior a capacidade da empresa em honrar seus compromissos.

Após a liquidez corrente, são calculadas a relação de capital terceiros e o capital próprio e a composição do endividamento. O primeiro, também chamado de grau de endividamento, mede a dependência que a empresa possui do capital de terceiros, e por isso quanto menor o índice, melhor. Já a composição do endividamento é calculada dividindo-se o passivo circulante pela soma dos passivos circulante e não circulante, medindo a porcentagem de quanto das dívidas totais é dívida de curto.

Em seguida tem-se a imobilização do patrimônio líquido, que mede para cada unidade do patrimônio líquido quanto foi aplicado no ativo permanente, sendo assim, é calculado através da divisão do ativo não circulante pelo patrimônio líquido. Espera-se que esse índice aumente após o cálculo depois de realizados os ajustes no balanço patrimonial. Segundo Matarazzo (2010), esse indicador pode demonstrar ainda a possibilidade da empresa em se tornar dependente do capital de terceiros, se verificado que utiliza grande parte do seu capital próprio no ativo permanente.

Já os índices de rentabilidade calculados foram o retorno sobre o ativo e o retorno sobre o patrimônio líquido. Ambos medem quanto de lucro a empresa está gerando, seja para cada unidade investida ou para cada unidade de capital próprio. O primeiro se calcula dividindo o lucro operacional, pois este é gerado pelo ativo, pelo ativo total, enquanto o segundo é calculado através da divisão do lucro líquido pelo patrimônio líquido. Matarazzo (2010) apresenta a importância desse indicador ao definir que:

O papel do índice de rentabilidade do patrimônio líquido é mostrar qual a taxa de rendimento do capital próprio. Essa taxa pode ser comparada com a de outros rendimentos alternativos no mercado, como caderneta de poupança, CDBs, Letra de Câmbio, Ações, Fundos de Investimentos, etc. Com isso se pode avaliar se a empresa oferece rentabilidade superior ou inferior a essas opções. Matarazzo (2010, p.116).

Por fim, o indicador do grau de alavancagem financeira, que foi analisado no estudo anterior de Barbosa et al (2011) e que é calculado através da divisão do retorno sobre o patrimônio líquido pelo retorno sobre o ativo, não foi utilizado no presente estudo. Esse

indicador é importante para a análise das demonstrações de uma empresa, pois mede a quantidade de retorno obtido da aplicação do capital de terceiros. No entanto, ele acaba por não apresentar resultados reais frente a situações de passivo a descoberto e prejuízo operacional, quando os valores do retorno sobre o ativo e retorno sobre o patrimônio líquido se apresentam negativos. Por esse motivo, como essa é a situação observada no presente estudo, optou-se pela não utilização desse indicador.

Em alguns casos, como na Gol nos anos de 2014 e 2015 e na Azul no ano de 2015, não foi possível calcular os indicadores da relação do capital de terceiros com o capital próprio, da imobilização do patrimônio líquido e do retorno sobre o patrimônio líquido, tendo em vista que nesses períodos as companhias possuíam um patrimônio líquido negativo, ou seja, um passivo a descoberto.

Tabela 6: Indicadores da TAM com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015

TAM	2013			2014			2015		
	Sem ajuste	Com ajuste	%	Sem ajuste	Com ajuste	%	Sem ajuste	Com ajuste	%
Liquidez Corrente	0,75	0,72	4,5	0,83	0,69	16	0,78	0,67	13,5
Capital Terceiros/Capital Próprio	14,20	15,50	9,1	10,40	12,69	21,9	87,43	103,20	18
Composição do Endividamento	0,52	0,50	4	0,55	0,53	2,3	0,60	0,59	2
Imobilização do Patrimônio Líquido	9,51	10,81	13,6	6,64	8,93	34,4	47,11	62,88	33,4
Retorno sobre o Ativo (ROA)	(0,02)	(0,02)	7,6	0,0022	0,0018	15,3	(0,0026)	(0,0022)	18,1
Retorno sobre o PL (ROE)	(1,20)	(1,20)	0	(0,26)	(0,26)	0	(5,58)	(5,58)	0

Fonte: Elaboração própria (2016)

Tabela 7: Indicadores da GOL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015

GOL	2013			2014			2015		
	Sem ajuste	Com ajuste	%	Sem ajuste	Com ajuste	%	Sem ajuste	Com ajuste	%
Liquidez Corrente	1,03	0,96	7	0,70	0,65	7,1	0,44	0,40	8,1
Capital Terceiros/Capital Próprio	7,73	9,53	23,3						
Composição do Endividamento	0,36	0,31	12,7	0,40	0,36	11,4	0,37	0,34	9,6
Imobilização do Patrimônio Líquido	5,80	7,60	31						
Retorno sobre o Ativo (ROA)	0,02	0,02	17,2	0,05	0,04	18,1	(0,01)	(0,01)	22
Retorno sobre o PL (ROE)	(0,59)	(0,59)	0						

Fonte: Elaboração própria (2016)

Tabela 8: Indicadores da AZUL com e sem ajustes dos anos de 2013, 2014 e 2015

AZUL	2013			2014			2015		
	Sem ajuste	Com ajuste	%	Sem ajuste	Com ajuste	%	Sem ajuste	Com ajuste	%
Liquidez Corrente	0,51	0,50	1,5	0,63	0,63	0,07	0,45	0,43	4,22
Capital Terceiros/Capital Próprio	10,7838	11,3429		13,9802	14,0073				
Composição do Endividamento	0,51	0,49	2,4	0,49	0,48	0,12	0,49	0,44	9,85
Imobilização do Patrimônio Líquido	8,9613	9,5203		10,5986	10,6257				
Retorno sobre o Ativo (ROA)	0,08	0,07	4,5	0,06	0,06	0,15	(0,02)	(0,01)	14,5
Retorno sobre o PL (ROE)	0,0435	0,0435		(0,1562)	(0,1562)				

Fonte: Elaboração própria (2016)

Como esperado, o índice de liquidez corrente diminuiu para as três empresas nos três anos analisados, consequência acarretada pela capitalização do leasing operacional. A companhia que obteve maior impacto no geral foi a Tam, com uma redução de 4,5%, 16,03% e 13,5% em 2013, 2014 e 2015, respectivamente. No entanto, no ano de 2013 o maior impacto foi na companhia Gol, com uma redução de 7% e de 7,18% e 8,1% nos demais anos. A companhia Azul obteve o menor impacto dentre as três empresas, podendo ser observado que seu maior percentual, de 4,22% em 2015, ainda sim foi menor do que o menor percentual das companhias Tam e Gol juntas, nos três anos observados. Vale ressaltar que um valor razoável para esse índice deve ser maior que 1, fato que só pôde ser observado na empresa Gol, no ano de 2013, antes dos ajustes no balanço patrimonial.

A relação de capital de terceiros e capital próprio aumentou em todos os casos em que foi possível calculá-la, visto que houve o aumento do passivo total das empresas devido à contabilização das contraprestações do leasing operacional. O maior aumento percentual observado foi na Gol, em 2013, porém, no geral, o maior impacto observado foi na Tam. Por fim, a Azul obteve um aumento de 5,18% em 2013 e de apenas 0,19% em 2014. Devido ao passivo a descoberto, não foi possível realizar os cálculos desse indicador nas companhias GOL, nos anos de 2014 e 2015, e Azul no ano de 2015.

A composição do endividamento para todos os casos observados após os ajustes diminuiu em comparação aos cálculos antes dos ajustes. Isso ocorreu pois a maior parte das operações do leasing operacional era de longo prazo, acarretando em um aumento maior no passivo não circulante do que no passivo circulante. O maior impacto observado foi na Gol, com reduções percentuais em 2013, 2014 e 2015 de 12,79%, 11,4% e 9,6%, respectivamente. Em seguida, a Azul obteve um impacto geral maior que a Tam, mesmo com a redução pouco significativa de 2014 de 0,12%, mas com 2,49% em 2013 e 9,85% em 2015.

A expectativa para o índice de imobilização do patrimônio líquido, assim como é o caso da relação de capital próprio e capital de terceiros era de que houvesse um aumento após os ajustes, visto que o denominador de ambos é o patrimônio líquido, que permaneceu inalterado. Por esse mesmo motivo, não foi possível calcular o índice para as companhias Gol, nos anos de 2014 e 2015, e Azul ano a ano de 2015. Do que foi possível ser observado, a Tam obteve maior impacto com aumento percentual de 13,62 em 2013, 34,4 em 2014 e 33,47 em 2015.

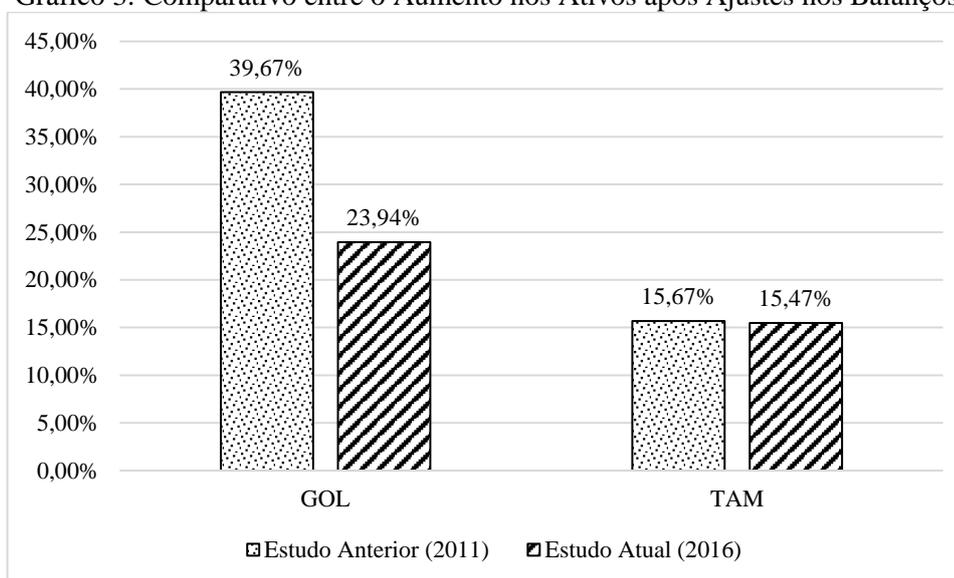
Um fato observado por Barbosa et al (2011) em relação ao indicador de retorno sobre o ativo é que nos períodos em que o lucro operacional da empresa é negativo haveria um aumento no indicador em relação ao cálculo sem os ajustes no balanço patrimonial. Esse fato se repetiu no presente estudo, já que em 2013 na Tam e em 2015 nas três companhias o lucro operacional

foi negativo, observou-se um aumento do retorno sobre o ativo, embora os valores também fossem negativos. A maior porcentagem observada foi na companhia Gol, com uma redução do índice após os ajustes de 17,2% e 18,18% em 2013 e 2014, respectivamente e um aumento de 22,03% em 2015, onde o lucro operacional no período foi negativo. O maior impacto em seguida foi observado na companhia Tam, com um aumento de 7,6% em 2013 e 15,38% em 2015 e uma redução de 18,18% em 2014. A Azul obteve uma redução nos dois primeiros anos observados de 4,56% e 0,15% e um aumento, com um maior impacto em relação aos anos anteriores, de 14,5% no último ano observado.

Para calcular o retorno sobre o patrimônio líquido são necessários o lucro líquido e o patrimônio líquido. Entretanto, após os ajustes no balanço esses valores permaneceram inalterados, logo, também não houve mudanças nos valores dos indicadores.

Os gráficos 3 e 4, a seguir, apresentam uma comparação entre o presente estudo e o realizado por Barbosa et al (2011). Foram calculados, em relação as companhias Tam e Gol, que foram analisadas nos dois estudos, os aumentos médios percentuais, após os ajustes, nos ativos e nos passivos exigíveis, nos anos de 2007, 2008 e 2009, referentes ao estudo anterior e nos anos de 2013, 2014 e 2015, referentes ao presente estudo.

Gráfico 3: Comparativo entre o Aumento nos Ativos após Ajustes nos Balanços

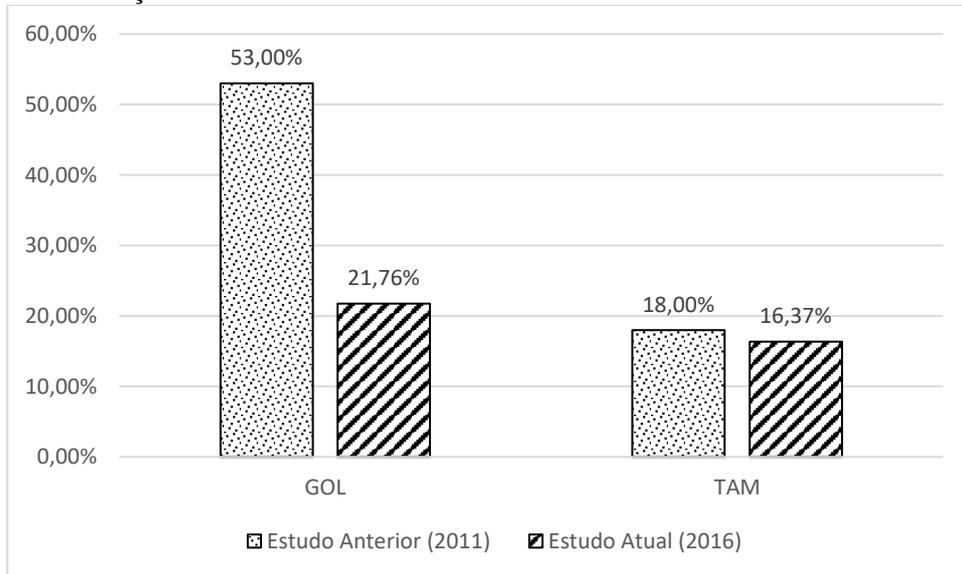


Fonte: Elaboração própria (2016)

Verifica-se que no estudo anterior houve um aumento maior nas duas companhias, em relação ao presente estudo, tanto no ativo quanto no passivo exigível, sendo que na companhia Gol esse aumento foi mais significativo.

Na companhia Tam é possível perceber um resultado mais homogêneo no que se refere ao aumento, nos dois estudos, tanto no ativo quanto no passivo exigível.

Gráfico 4: Comparativo entre o Aumento nos Passivos Exigíveis após Ajustes nos Balanços



Fonte: Elaboração própria (2016)

Por esse motivo, observou-se que o impacto da contabilização do leasing operacional no balanço patrimonial foi maior no estudo de Barbosa et al (2011), ainda sendo possível observá-lo no presente estudo, porém em menor proporção.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O leasing representa um precursor das operações realizadas pelas companhias aéreas, apresentando-se como a maneira mais vantajosa para adquirirem suas aeronaves. Além disso, as aeronaves representam o terceiro bem mais arrendado do Brasil. Em uma época de avanços tecnológicos e demanda por serviços de qualidade, o leasing oferece às companhias aéreas a entrada mais viável para o mercado, considerando esses aspectos, contribuindo também para seu desempenho no mercado.

Desde os anos 1970, o número de aeronaves arrendadas cresceu face a redução do número de aeronaves em propriedade da empresa. Após esse fenômeno, observou-se que dentre os arrendamentos, priorizava-se o operacional, que até então era um item fora de balanço (*off-balance sheet*), fato que passa a ser alterado com a divulgação do IFRS 16, representando sua principal mudança.

Essa norma é o resultado de uma longa, contínua e necessária discussão sobre as operações de leasing e levanta aspectos de grande importância sobre a contabilização do leasing operacional, acarretando em uma maior comparabilidade de resultados para as empresas impactadas, bem como em uma maior transparência para os usuários de suas informações.

Para a companhia Gol, que em 2015 liderou a participação no mercado doméstico brasileiro, as operações de leasing operacional possuíam maior representatividade em seus ativos em relação a empresa Tam, nos anos de 2007 a 2009, como constatado por Barbosa et al (2011). Esse fato ainda pode ser observado nos anos de 2013 a 2015, onde embora a Gol não apresente os maiores montantes da operação de 2014 e 2015, sua representatividade permanece maior. Já a companhia Azul, que foi analisada neste presente trabalho, não obteve valores muito significativos em consequência de seus baixos montantes e baixa representatividade das operações de leasing operacional em seus ativos.

O presente trabalho analisou as companhias Tam, Gol e Azul nos anos de 2013 a 2015, constatando que o impacto causado pela contabilização do leasing operacional é diretamente proporcional ao seu montante e representatividade frente ao ativo da companhia.

Dessa forma, concluiu-se que de maneira geral é possível observar ainda um impacto significativo da contabilização do leasing operacional nos balanços patrimoniais das companhias aéreas, bem como em seus indicadores. No entanto, em comparação com o que foi observado por Barbosa et al (2011), embora ainda significativo, o impacto não manteve a mesma proporção dos anos analisados anteriormente. Esse fato ocorreu em consequência do

aumento do montante dos ativos da Tam e da Gol de 2013 a 2015 enquanto os valores dos contratos de leasing não obtiveram um aumento na mesma proporção, quando comparados aos anos de 2007 a 2009.

Conclui-se ainda que, os índices de imobilização do patrimônio líquido e retorno sobre o ativo foram os indicadores que mais sofreram impacto na contabilização do leasing operacional nas companhias nos anos analisados.

A contabilização do leasing operacional foi objeto de diversos estudos, mesmo antes da expectativa de divulgação de alguma norma sobre o assunto. A partir do contexto atual, com a divulgação do IFRS 16, espera-se então que o tema ganhe mais visibilidade, possibilitando contínuos estudos e discussões desse campo que é de grande importância para a contabilidade.

REFERÊNCIAS

ASSAF NETO, Alexandre. Estrutura e Análise de Balanços – Um enfoque financeiro. 10 a ed, São Paulo: Atlas, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE LEASING. Leasing: Informação do Setor no Contexto do Crédito no Brasil. Julho de 2016. Disponível em: <<http://www.leasingabel.com.br/arquivos-upload/Informa%C3%A7%C3%B5es%20do%20Setor%20no%20Contexto%20do%20Cr%C3%A9dito%20no%20Brasil%20Julho.pdf>>. Acesso em: 31 out. 2016.

_____. Leasing Decola. Informativo da ABEL. Ano 26. Ed. 177. Outubro a dezembro / 2006. Disponível em: <http://www.leasingabel.org.br/site/Adm/userfiles/20081112021122informativo_177.pdf>. Acesso em: 31 out. 2016.

BARBOSA, Glauber de Castro; BARROS, Fabrício de Oliveira; NIYAMA, Jorge Katsumi; SOUZA, Ludmila de Melo. Impacto da Contabilização do Leasing Operacional no Balanço Patrimonial: O Caso das Cias. Aéreas brasileiras TAM e GOL. Revista Enfoque Contábil, abril de 2011.

BEATTIE, Vivien; EDWARDS, Keith; GOODACRE, Alan. *The Impact of Constructive Operating Lease Capitalization on Key Accounting Ratios. Accounting and Business Research*, Vol. 28. No. 4. Pp. 233-254. Autumn Issue. 1998.

BENNETT, Bruce K.; BRADBURY, Michael E. *Capitalizing Non-cancelable Operating Leases. Journal of International Financial Management and Accounting*. 2003.

BERGIANTE, Nissia Carvalho Rosa. Análise do Mercado de Transporte Aéreo de Passageiros e dos Modelos de Negócio das Empresas Aéreas. Escola de Administração Fazendária. Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <<http://www.esaf.fazenda.gov.br/assuntos/premios/premios-1/resultado-do-premio-aviacao-conhecimento-e-inovacao/3o-lugar-melhor-monografia.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2016.

BRASIL. Lei nº 7.132 de 26 de Outubro de 1983. Altera a Lei nº. 6.099, de 12 de setembro de 1974, que “dispõe sobre o tratamento tributário de arrendamento mercantil, e dá outras providências” e o Decreto-lei nº 1.811, de 27 de outubro de 1980. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 out. 1983. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7132.htm>. Acesso 17 nov. 2016.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE. NBC TG 06 - Operações de Arrendamento Mercantil. Disponível em: <[http://www2.cfc.org.br/sisweb/sre/detalhes_sre.aspx?codigo=2015/NBCTG06\(R2\)](http://www2.cfc.org.br/sisweb/sre/detalhes_sre.aspx?codigo=2015/NBCTG06(R2))>. Acesso em: 31 out. 2016.

- FUELBIER, Rolf Uwe; LIRIO SILVA, Jorge; PFERDEHIRT, Marc Henrik, *Impact of Lease Capitalization on Financial Ratios of Listed German Companies (April 1, 2008)*. *Schmalenbach Business Review*, Vol. 60, April 2008. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=1280187>.
- GALLON, Alessandra Vasconcelos; CRIPPA, Maurício; GOIS, Aderaldo Fontenele; DE LUCA, Márcia Martins Mendes. As mudanças no tratamento contábil do leasing e seus reflexos nos indicadores econômico-financeiros das companhias aéreas brasileiras. *Revista de Finanças Aplicadas*. São Paulo, vol., 1, pp. 1-18. dez. 2012.
- GIL, Antônio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- GOMES, Sérgio Bittencourt Varella; FONSECA, Paulus Vinicius da Rocha; QUEIROZ, Vanessa de Sá. O financiamento a arrendadores de aeronaves – modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Biblioteca digital do BNDES. Produção BNDES – Artigos: [533], mar 2013. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1515/1/A%20mar37_04_O%20financiamento%20a%20arrendadores%20de%20aeronaves..._P.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2016.
- HENDRIKSEN, Eldon S.; VAN BREDA, Michael F. Teoria da Contabilidade. Tradução de Antonio Zoratto Sanvicente. 1ª ed., 6ª reimpr: São Paulo. Atlas, 2007.
- IASB. *International Accounting Standards Board. International Financial Reporting Standards (IFRS) 16: Leases, 2016*.
- _____. *International Accounting Standards Board. Accounting Standard (IAS) 17 – Leases. 2003*.
- _____. *Leases: History of lease accounting (Agenda paper 12C). London, 2007*.
- JULIESTA, Nadya; HENG, Tan Thing; NURYANI, Nunung. *Capitalization of Operating Lease and Its Impact on Firm's Financial Ratios. Procedia- Social and Behavioral Sciences. Indonesia. 2015*.
- MARTINS, Vinícius Gomes; SILVA FILHO, Augusto Cezar da Cunha; GIRÃO, Luiz Felipe de Araújo Pontes; NIYAMA, Jorge Katsumi. Reflexos da capitalização do leasing operacional nos indicadores de estrutura de empresas do subsetor de transportes listadas na Bovespa. *Sociedade, contabilidade e gestão*. Rio de Janeiro, v.8, n.3, set/dez 2013.
- MATARAZZO, Dante Carmine. *Análise Financeira de Balanço. 7ª Edição*. São Paulo: Atlas, 2010.
- MÁXIMO, Davidson Toledo. *O Arrendamento Mercantil de Acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade*. UFRGS. Porto Alegre. 2011.

NIYAMA, Jorge Katsumi; SILVA, César Augusto Tibúrcio. Teoria da Contabilidade. São Paulo: Atlas, 2013.

_____. O tratamento contábil do leasing (arrendamento mercantil) nas demonstrações financeiras da sociedade arrendadora. 1982. 213f. Dissertação (Mestrado em Controladoria e Contabilidade)- Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo (FEA/USP), 1982.

OLIVEIRA, Daniel Marchi de; PONTES, Fernando de Oliveira. Aeronave, sua utilização: Uma forma de apresentar alguns contratos incidentes. Revista Acadêmica de Direito da UNIGRANRIO. 2010.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: Teoria e prática. São Paulo: Atlas, 2003. Disponível em: <http://www.geocities.ws/cienciascontabeisfecea/estagio/Cap_3_Como_Elaborar.pdf> Acesso em: 17 nov 2016.

WONG, Karen; JOSHI, Mahesh. *The Impact of Lease Capitalization on Financial Statements and Key Ratios: Evidence from Australia*. *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*. 2015.