

Impactos do CPC 06 (R2) nas companhias aéreas brasileiras

LUIZ FELIPE COELHO DE SOUZA - UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE (UFF/VR)

MARIANA PEREIRA BONFIM - UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE (UFF/VR)

RESUMO

A partir de 2019 entrou em vigor uma nova norma sobre arrendamento mercantil, o IFRS 16, tendo sua adaptação para o mercado brasileiro por meio do CPC 06 (R2), no qual reinterpreta a forma de reconhecimento e contabilização dos arrendamentos mercantis, a fim de gerar mais fidedignidade às demonstrações e não permitir que a norma sustente práticas de *off-balance sheet*. A pesquisa tem por objetivo analisar quais os impactos nas demonstrações financeiras das empresas aéreas abertas, após a atualização da norma. Por meio da análise das demonstrações contábeis da Azul e da Gol, observou-se que a Demonstração do Resultado foi a mais impactada pelo IFRS 16, aumentando o lucro bruto e operacional, além do EBITDA e EBIT, demonstrando indicadores melhores para ambas as empresas. Por outro lado, a nova norma também afetou os passivos da empresa, com o reconhecimento da obrigação de pagamento dos arrendamentos, aumentando o índice de Endividamento Geral e os juros das empresas.

Palavras-chave: IFRS 16; CPC 06; Arrendamentos; Índices econômico-financeiros.

ABSTRACT

From 2019, a new standard on leasing came into effect, IFRS 16, and its adaptation to the Brazilian market through CPC 06 (R2), which re-presents the form of recognition and accounting of commercial leases, in order to bring more reliability of the statements and not allowing the standard to support off-balance sheet practices. The research aims to analyze the impacts on the financial statements of publicly-held airlines, after updating the standard. Through the analysis of the financial statements of Azul and Gol, it was observed that the Income Statement was the most impacted by IFRS 16, increasing gross and operating profit, in addition to EBITDA and EBIT, bringing better indicators for both companies. On the other hand, the new standard also affected the company's liabilities, with the recognition of the obligation to pay leases, increasing the general indebtedness ratio and the interest of the companies.

Keywords: IFRS 16; CPC 06; Leases; Economic-Financial Indexes.

INTRODUÇÃO

Desde o final de 2007, com a promulgação da Lei nº 11.638 (BRASIL, 2007), o Brasil está se enquadrando nas práticas contábeis internacionais, as quais são normatizadas por meio das *International Financial Reporting Standards* (IFRS), criadas pelo órgão internacional *International Accounting Standards Board* (IASB). Esse órgão tem por objetivo convergir as normas contábeis para que se tenha compreensibilidade e comparabilidade em âmbito mundial. Há, no Brasil, o Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) que visa adequar as normas publicadas pelo IASB para a língua portuguesa e para o mercado brasileiro (OLIVEIRA; BONFIM; FRAGA, 2019).

Dentro desse contexto de mudanças de normas, ocorreu uma que se destaca: em 2016, foi aprovado e divulgado o IFRS 16, o qual trata de arrendamentos ou *leasing*, e está em vigor no Brasil desde 1º de janeiro de 2019, atualizando o antigo pronunciamento, IAS 17. Ambas as normas são correspondentes ao CPC 06, no qual o documento mais atualizado, o IFRS 16, é denominado de CPC 06 (R2).

O arrendamento ocorre quando uma empresa “transmite o direito de controlar o uso de um ativo identificado, por um período de tempo, em troca de uma contraprestação” (CPC, 2017, p. 3). Até 31 de dezembro de 2018, cada classificação de arrendamento, em operacional ou financeiro, tinha uma forma de contabilização específica. Contudo, visando dar mais fidedignidade às demonstrações, a alteração no CPC 06 padroniza ambas as contabilizações no arrendatário.

Agora, é reconhecido o direito de uso do ativo e a obrigação de pagamento do arrendamento, realizando as despesas ao longo do tempo, o que, antigamente, só era feito em contratos de *leasing* financeiro. No operacional, em que os riscos e benefícios se mantinham com o arrendador, o arrendatário apenas reconhecia a despesa do mês (MARTINS *et al.*, 2013).

Dessa forma, pode-se perceber que a implementação do IFRS 16, reflete em mudanças nas demonstrações contábeis de empresas contratantes de arrendamentos, principalmente nas empresas que utilizavam o *leasing* operacional. No Brasil, um dos ramos que mais se utiliza dessa modalidade é o de transporte aéreo, porque, dessa forma, a empresa consegue manter como foco o transporte, deixando com o arrendador os trabalhos de manutenção e conserto das aeronaves, além de proporcionar facilidade para modernização das frotas e mantê-las nos padrões da empresa, com *design* e especificidades para o uso da maneira adequada.

Sendo assim, este estudo presta-se a responder o seguinte questionamento: Quais os impactos do CPC 06 (R2) nas demonstrações contábeis das companhias aéreas brasileiras? Portanto, o objetivo desse estudo é analisar quais os impactos nas demonstrações financeiras das empresas aéreas listadas na Bolsa de Valores B3 (Brasil, Bolsa, Balcão), após a atualização da antiga norma para o CPC 06 (R2) – Arrendamentos.

Justifica-se a importância dessa pesquisa, especialmente no que tange a utilização do recurso de arrendamento para diversos setores, em especial, o de aviação: os custos e despesas dos serviços aéreos, em 2019, foram de R\$ 43,7 bilhões (ANAC, 2021), sendo 11,5% desse montante referente aos arrendamentos, seguro e manutenção das aeronaves.

Além disso, o setor aéreo foi responsável por 68,6% dos transportes interestaduais de passageiros, realizando quase 815 mil voos domésticos, transportando 95,3 milhões de passageiros no ano de 2019 (ANAC, 2021). Ademais, Sacarin (2017) afirma que o impacto do CPC 06 (R2) será mais significativo nas empresas de transporte aéreo e naval, pois essas utilizam bens de alto valor adquiridos por meio de *leasing* operacional. Portanto, faz-se necessário o entendimento das mudanças ocorridas para os acionistas do ramo e interessados no mercado, sendo também uma influência para pesquisas nessa área, visto a importância da análise dos impactos da norma de *leasing*, após sua atualização.

REFERENCIAL TEÓRICO

De acordo com a Estrutura Conceitual, o CPC 00 (CPC, 2019), para serem consideradas úteis, as demonstrações contábeis devem possuir duas características fundamentais: a relevância e a representação fidedigna. Uma demonstração contábil é considerada relevante quando tem a capacidade de influenciar na tomada de decisão e para que a informação seja considerada fidedigna, deve-se fazer com que ela se aproxime ao máximo da realidade, sendo completa, neutra e livre de erros.

Dessa forma, a tomada de decisão terá o suporte de informações relevantes e condizentes com a realidade. Para auxiliar as entidades na identificação de informações que possuam as características qualitativas fundamentais e padronizar mundialmente as informações contábil-financeiras, o órgão internacional IASB emite normas contábeis, as chamadas IFRS.

O IAS 17, antiga norma do IASB sobre arrendamentos, também conhecido como *leasing*, definia-o como um “acordo pelo qual o arrendador transmite ao arrendatário em troca de um pagamento ou série de pagamentos o direito de usar um ativo por um período de tempo acordado” (CPC, 2010, p. 2). Desse modo, é o arrendador quem possui o direito legal do ativo e irá transferir o direito de controlar o uso desse ativo ao arrendatário que, por sua vez, obterá esse direito e, em contrapartida, fará pagamentos ao arrendador.

A norma antiga, o CPC 06 (R1), dividia o arrendamento em duas categorias: o arrendamento financeiro e o arrendamento operacional. No modelo financeiro, juntamente com o direito de uso, a entidade arrendadora transfere os riscos e benefícios do uso daquele ativo à arrendatária. No final do contrato, tanto no financeiro como no operacional, o arrendatário possui as opções de continuar o contrato, comprar o ativo ou devolvê-lo ao arrendador. Porém, no modelo financeiro, ao final da vida útil do bem, normalmente ocorre a compra desse ativo por um valor pré-definido em contrato, chamado de valor residual (MARTINS; VASCONCELOS; SOUZA, 2008). Como esse tipo de *leasing* se assemelha, contratualmente, com uma atividade de financiamento, o IASB recomenda que o bem seja contabilizado no ativo no Balanço Patrimonial da arrendatária e, como contrapartida, no passivo da obrigação de pagamento das parcelas, com os juros referentes reduzindo o passivo, assim como aconselha que o arrendador tenha em suas demonstrações o direito de recebimento dessas parcelas em seu ativo.

Diferentemente do modelo financeiro, no contrato de arrendamento operacional, mesmo com o direito de uso do bem sendo transferido ao arrendatário, os riscos e benefícios daquele bem permanecem com o arrendador e, no encerramento do contrato, costuma-se ocorrer a devolução do ativo ao arrendador. Assim como a operação do arrendamento financeiro se assemelha a um financiamento, o *leasing* operacional tem características de um contrato de aluguel, portanto, na contabilização da arrendatária, não era reconhecido o direito de uso do ativo no balanço, nem a obrigação dos pagamentos do passivo. No acontecimento do fato gerador para o posterior pagamento da parcela, ocorria apenas a contabilização da despesa e a obrigação do pagamento desse único período realizado.

De acordo com Martins *et al.* (2013), o IASB recebeu críticas pelo modelo de contabilização que era recomendado na norma antiga, o IAS 17. O *leasing* operacional dava

oportunidade para as empresas manterem ativos e as respectivas dívidas fora do balanço patrimonial, prática também conhecida como *off-balance sheet*. Com isso, essas companhias alcançavam índices financeiros melhores, fazendo com que as demonstrações contábeis da entidade fossem mais atrativas para investidores, conseguindo também empréstimos com mais facilidade junto às instituições financeiras.

Por consequência, os órgãos normatizadores internacionais elaboraram uma nova norma sobre arrendamentos que foi aprovada em outubro de 2017 e divulgada dois meses depois, a IFRS 16, tendo sua versão adaptada ao Brasil pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis, o CPC 06 (R2), que entrou em vigor em janeiro de 2019. Além da nova forma de contabilização do arrendamento operacional para a arrendatária, essa norma gerou mudanças significativas, como a identificação e definição de um arrendamento em si, mudando, assim, o objeto principal de toda a norma.

Essa nova versão do pronunciamento identifica um contrato que contenha arrendamento caso o contrato transmita “o direito de controlar o uso de ativo identificado por um período de tempo em troca de contraprestação” (CPC, 2017, p. 3). Dessa forma, mesmo que o contrato não explicita que a transação se trata de um arrendamento, a entidade deve, caso atenda a definição, reconhecê-la e tratá-la como tal. As duas categorias de arrendamento permaneceram as mesmas, mantendo também a essência dos conceitos:

O arrendamento é classificado como arrendamento financeiro se transferir substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo subjacente. O arrendamento é classificado como arrendamento operacional se não transferir substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo subjacente (CPC, 2017, p. 10).

A partir de 2019, acordos de *leasing* operacional devem ser contabilizados da mesma forma que o financeiro para o arrendatário, reconhecendo o direito ao controle do uso do ativo, sendo o subgrupo referente ao ativo que estará disponível para a empresa, e a contraprestação irá para o passivo com os respectivos juros a transcorrer, como uma conta redutora, sendo feita a dedução do encargo e o reconhecimento da despesa pela apropriação mensal (CPC, 2017). Com essa nova recomendação, as práticas de *off-balance sheet* relacionadas ao *leasing* operacional não são mais respaldadas pela norma.

Essa mudança surge para dar mais fidedignidade às informações contábeis, pois, apesar da permanência dos riscos e benefícios do ativo com o arrendador e da proximidade com um acordo de aluguel, o *leasing* operacional, assim como o financeiro, transmite o direito do controle do uso do ativo ao arrendatário. Dessa forma, não seria compatível com a realidade, uma empresa usufruir de bens para manter as atividades, obter benefícios econômicos e não os ter registrados, assim como ter obrigações com outra entidade e não ter essa demonstração em seu passivo (MARTINS; VASCONCELOS; SOUZA, 2008).

Além das alterações nos balanços patrimoniais das empresas, é esperado que ocorram mudanças nas contas de resultados e nos índices financeiros. Como foi apontado por Araújo e Zittei (2018), com a não consideração das despesas do contrato como despesas operacionais e sim como depreciação e despesa financeira, a expectativa de impacto se mostra no lucro operacional e financeiro, no índice de endividamento e no lucro antes dos

juros, impostos, depreciação e amortização, também conhecidos como EBITDA (*Earnings Before Interest and Taxes, Depreciation and Amortization*), influenciando, assim, a forma de se analisar a situação financeira e operacional da empresa.

Índices financeiros são valores utilizados para avaliar o desempenho de uma empresa. Tais valores são calculados por meio de fórmulas que, por sua vez, têm, majoritariamente, seus componentes oriundos do Balanço Patrimonial (BP) e da Demonstração do Resultado do Exercício (DRE) de uma empresa. Apesar do uso de fórmulas e da padronização para encontrar os valores dos índices, as análises são relativas e mais profundas do que simples números.

Um conceito primordial para o uso desses medidores é a relação de risco e retorno: ao adotar uma estratégia visando alto retorno, o tomador de decisão deve estar ciente de que, junto a isso, está atrelado um alto risco; assim como um agente mais conservador que preza pela segurança financeira, deve entender que terá um retorno menor por conta do baixo risco. Sendo assim, pode-se perceber a relatividade da análise dos índices: não é usual que exista uma resposta exata, mas sim formas diferentes de análise, baseadas na empresa que é analisada, nas variáveis que a cercam e em quem avalia a situação.

Alguns estudos já foram realizados a respeito dos contratos de *leasing* e, mesmo com a recente mudança na norma, já existem estudos sobre a IFRS 16 e suas possíveis implicações. Oliveira, Bonfim e Fraga (2018), antes da aplicação da nova norma e por meio de dados hipotéticos, verificaram os possíveis impactos do CPC 06 (R2) nas demonstrações contábeis e nos índices financeiros das companhias. Os autores constataram que indicadores como liquidez, endividamento e Retorno sobre os Ativos (ROA) serão impactados negativamente, enquanto o resultado operacional apresentará melhora nos seus índices.

Pinheiro *et al.* (2019) pesquisaram sobre as possíveis mudanças relevantes que a IFRS 16 pode gerar na contabilização do arrendamento e nos índices financeiros em empresas aéreas brasileiras. Analisando as demonstrações financeiras de 2017 de três companhias aéreas do Brasil e considerando a nova norma, o autor pôde concluir que o CPC 06 (R2) terá um grande impacto nas demonstrações das empresas do setor, com destaque para mudanças no ativo fixo, passivos e nos índices financeiros.

Matos e Murcia (2019) realizaram uma discussão acerca do CPC 06 (R2), apresentando uma visão prática e crítica para as entidades arrendatárias. Por meio dessa pesquisa, foram identificados os efeitos esperados nos balanços das arrendatárias, concluindo que, após a adoção do novo pronunciamento, diversas contas serão alteradas como aumento no ativo não circulante, no passivo circulante e no não circulante, nas despesas de amortização e juros, além de uma redução das despesas operacionais. Essas mudanças ocasionariam também impactos em indicadores financeiros como EBITDA, ROA, Liquidez Corrente e endividamento.

Sarkissian e Costa (2020) estudaram a transação de *sale-leaseback* de oito companhias aéreas latino-americanas, nos anos de 2012 a 2017, além de uma projeção para 2019, na qual a nova norma entrou em vigor, com o objetivo de entender o impacto dessa operação nas demonstrações contábeis. As autoras concluíram que o ajuste na transação de *sale-leaseback* afetam os índices financeiros, tornando-se, assim, significativa para todos os usuários das informações contábeis. Além disso, identificaram a transação como atrativa

para as companhias aéreas latino-americanas já que flexibiliza a contabilização dos ativos *off-balance sheet* além de reduzir o risco do valor residual.

Após observar os resultados de pesquisas anteriores, faz-se necessário um estudo sobre os impactos que a nova norma gerou efetivamente para as companhias. Observar as variações nas demonstrações contábeis e nos indicadores financeiros, fazendo um comparativo dos dados de 2017 e 2018, quando a versão antiga do CPC 06 ainda vigorava, com os dados de 2019 e 2020, em que passou a vigorar a versão mais atualizada da norma de *leasing*, faz-se importante para verificar os possíveis impactos da nova norma. Foi escolhido o setor aéreo para análise, visto que é um setor com grande uso de operações de arrendamento, especialmente, o operacional, logo, provavelmente sofrerá mudanças em suas demonstrações e índices.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa foi realizada por meio da análise das demonstrações contábeis das companhias aéreas listadas na B3, em virtude da obrigatoriedade de divulgação dos dados por parte dessas empresas. Desse modo, por intermédio da escolha do segmento da B3 de transporte aéreo, foram analisadas, como amostra da pesquisa, duas empresas pertencentes ao setor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.; e Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A partir dos dados presentes nas demonstrações contábeis dessas empresas, calculou-se os índices financeiros, destacados no Quadro 1, com o objetivo de se realizar um comparativo com os valores encontrados nas demonstrações referentes ao ano de 2017 e 2018, nos quais a norma vigente era o CPC 06 (R1), e os resultados encontrados com os dados referentes aos anos de 2019 e 2020, nos quais já vigorava a nova versão da norma, o CPC 06 (R2). Em seguida, encontrar quais foram os impactos numéricos causados e, assim, concluir a relevância da modificação na norma.

Para melhor visão sobre os indicadores financeiros, o Quadro 1, baseado em Gitman (2010), mostra os principais índices, formas de cálculo e uma breve explicação de suas interpretações.

Quadro 1 - Indicadores, seus cálculos e interpretações

Índices	Cálculo	Interpretação	Resultado ideal
Índices de liquidez			
Liquidez Imediata (LI)	$\frac{\text{Disponível}}{\text{Passivo Circulante}}$	Mostra a parcela das dívidas de curto prazo que poderiam ser pagas imediatamente.	Quanto maior, melhor.
Liquidez Corrente (LC)	$\frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$	Capacidade de cumprimento das obrigações de curto prazo.	Quanto maior, melhor.

Índices	Cálculo	Interpretação	Resultado ideal
Liquidez Seca (LS)	$\frac{\text{Ativo Circulante} - \text{Estoques} - \text{Despesas Antecipadas}}{\text{Passivo Circulante}}$	Capacidade de cumprimento das obrigações de curto prazo sem futura venda de estoque.	Quanto maior, melhor.
Liquidez Geral (LG)	$\frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}}$	Mostra a capacidade de pagamento atual da empresa, em relação às suas dívidas; considera tudo que converterá em dinheiro, relacionando com todas as dívidas assumidas.	Quanto maior, melhor.
Índices de Endividamento			
Endividamento Geral (EG)	$\frac{\text{Passivo Total}}{\text{Ativo Total}}$	Mede a proporção de capital de terceiros utilizados para compor a estrutura de capital da entidade.	Quanto menor, melhor.
Composição do Endividamento (CE)	$\frac{\text{Passivo Circulante}}{\text{Passivo Total}}$	Revela quanto da dívida total com terceiros é exigível no curto prazo.	Em geral, empresas com esse índice pequeno oferecem menores riscos.
Cobertura de Juros (CJ)	$\frac{\text{EBIT}}{\text{Juros}}$	Capacidade de cumprimento das obrigações referente aos juros.	Quanto maior, melhor.
Índices de Rentabilidade			
Retorno sobre o Ativo (ROA)	$\frac{\text{Lucro Líquido} \times 100}{\text{Ativo Total}}$	Representa a geração de lucro líquido por meio dos ativos da entidade.	Quanto maior, melhor.
Retorno sobre o Patrimônio (ROE)	$\frac{\text{Lucro Líquido} \times 100}{\text{Patrimônio Líquido}}$	Representa a geração de lucro líquido em relação ao capital próprio investido.	Quanto maior, melhor.
Índices de Lucratividade			
Margem Bruta (MB)	$\frac{\text{Lucro Bruto} \times 100}{\text{Receita Líquida}}$	Indica quanto a empresa ganha com cada venda; permite medir a rentabilidade da empresa.	Quanto maior, melhor.
Margem Operacional (MO)	$\frac{\text{Lucro Operacional} \times 100}{\text{Receita Líquida}}$	Mostra quanto dinheiro fica na empresa após todas as despesas com a operação.	Quanto maior, melhor.
Margem Líquida (ML)	$\frac{\text{Lucro Líquido} \times 100}{\text{Receita Líquida}}$	Mostra o percentual de lucro líquido que fica para a empresa, após todas as despesas e impostos.	Quanto maior, melhor.
EBIT (LA-JIR)	Lucro Líquido + Resultado financeiro + Tributos sobre o lucro	Mostra qual o lucro contábil da empresa decorrente apenas das operações ligadas à sua atividade-fim.	Quanto maior, melhor.
EBITDA (LAJIDA)	Lucro Líquido + Resultado financeiro + Tributos sobre o lucro + Depreciação + Amortização	Representa o potencial de geração de caixa do negócio.	Quanto maior, melhor.

Fonte: Baseado em Gitman (2010).

Portanto, por meio da análise das demonstrações contábeis da Azul e da Gol, foram calculados os índices econômicos e financeiros da pesquisa, de modo que fosse possível verificar dois anos antes e dois anos após a divulgação da nova norma de *leasing*. A próxima seção apresenta os principais resultados à luz da metodologia descrita.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

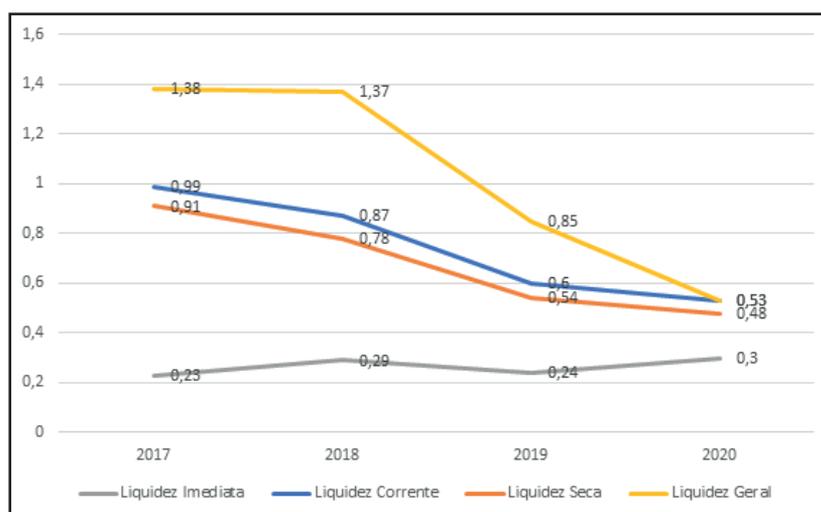
Os índices econômico-financeiros são usados para compreender a situação da empresa, ter um bom direcionamento para traçar estratégias e atingir os objetivos propostos pela companhia. Os índices utilizados nessa pesquisa foram subdivididos em 4 grandes grupos, de acordo com a origem das informações e o objetivo da análise; são eles: liquidez, endividamento, rentabilidade e lucratividade. A partir dessa subdivisão, os indicadores das companhias da amostra foram analisados.

Vale ressaltar que o setor de companhias aéreas foi profundamente afetado em 2020 devido à pandemia da Covid-19, então as conclusões sobre os impactos da adoção do CPC 06 (R2) serão baseadas no ano de 2019, já que os indicadores de 2020 tiveram outro fator externo mais impactante.

Índices de Liquidez

Os indicadores de liquidez são utilizados para mostrar a condição da empresa de saldar as dívidas. A Liquidez Corrente mede a capacidade de pagamento da empresa no curto prazo, quando esse indicador está abaixo de 1,0 demonstra que os passivos de curto prazo da empresa são maiores que os ativos de curto prazo, ou seja, não é possível saldar essas obrigações; a Liquidez Seca, é semelhante à Liquidez Corrente, porém não considera os estoques; já a Liquidez Imediata, retrata a capacidade de pagamento utilizando as disponibilidades, ou seja, caixa, bancos e aplicações de Liquidez Imediata e; por fim, a Liquidez Geral, representa a capacidade da empresa de cumprir as obrigações no longo prazo, com a mesma lógica da Liquidez Corrente, quando o indicador está abaixo de 1,0, significa que os ativos totais da empresa são menores que os passivos totais, não sendo capaz de cumprir com as obrigações gerais. Sendo assim, pode-se analisar a situação de liquidez de ambas as empresas.

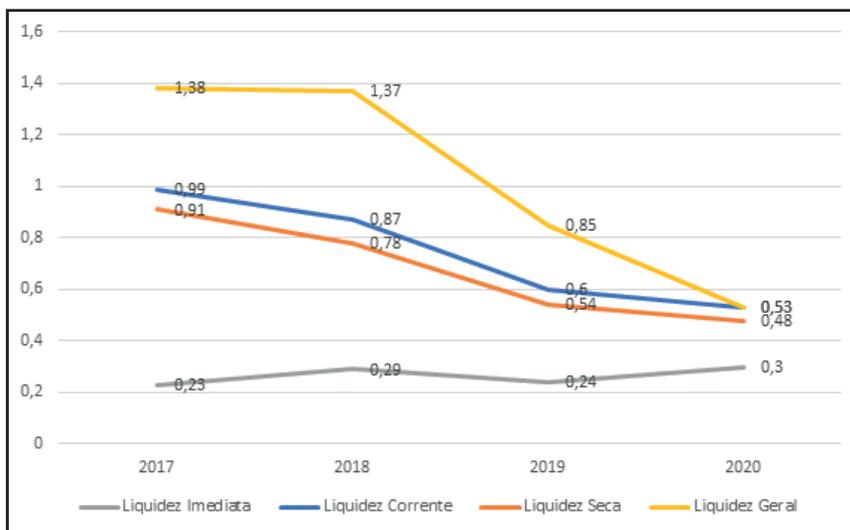
Gráfico 1 - Índices de liquidez da Azul



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

Ao observar os índices de liquidez da Azul por meio do Gráfico 1, pode-se perceber, de forma geral, uma queda, principalmente a partir do ano de 2019, no qual o CPC 06 (R2) passou a vigorar. Isso ocorreu devido a um aumento substancial no passivo circulante que, em 2018, era de R\$ 4,056 bilhões, aumentando 69,45%, passando para R\$ 6,862 bilhões no ano seguinte, enquanto o ativo circulante cresceu apenas 17,52%, saindo de R\$ 3,521 bilhões em 2018, para R\$ 4,138 bilhões em 2019.

Gráfico 2 - Índices de liquidez Gol



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

Contudo, os indicadores da Gol apresentaram uma evolução, apresentando queda em 2018, porém um leve crescimento em 2019, ano da aplicação da nova norma de *leasing*. Diferentemente da Azul, o ativo circulante da Gol cresceu um pouco mais do que o passivo circulante, em que o ativo cresceu 48,38% e o passivo, 43,91%, com exceção da Liquidez Geral que teve uma leve queda, já que as obrigações, de uma maneira geral, aumentaram mais do que todo o ativo da empresa.

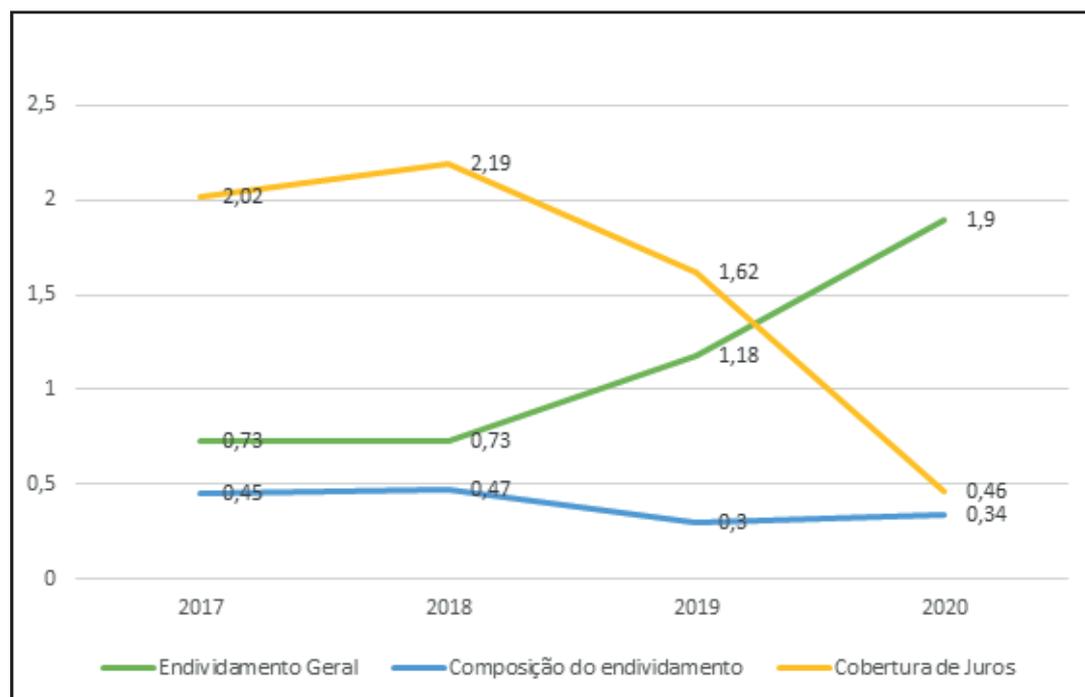
É possível perceber também que ambas as empresas apresentaram redução nos indicadores de liquidez no ano de 2020, ano de início da pandemia da Covid-19, em que o setor foi drasticamente impactado devido às restrições de deslocamento e às medidas de *lockdown* implementadas por vários países no mundo. Em decorrência disso, os valores das ações das companhias aéreas sofreram uma queda significativa no primeiro semestre de 2020 (MARQUES; BOTTCHEER; BEZERRA, 2021).

Índices de Endividamento

Assim como os indicadores de liquidez, os índices de endividamento expressam a situação financeira da empresa, porém demonstrando o grau e a composição dessas dívidas.

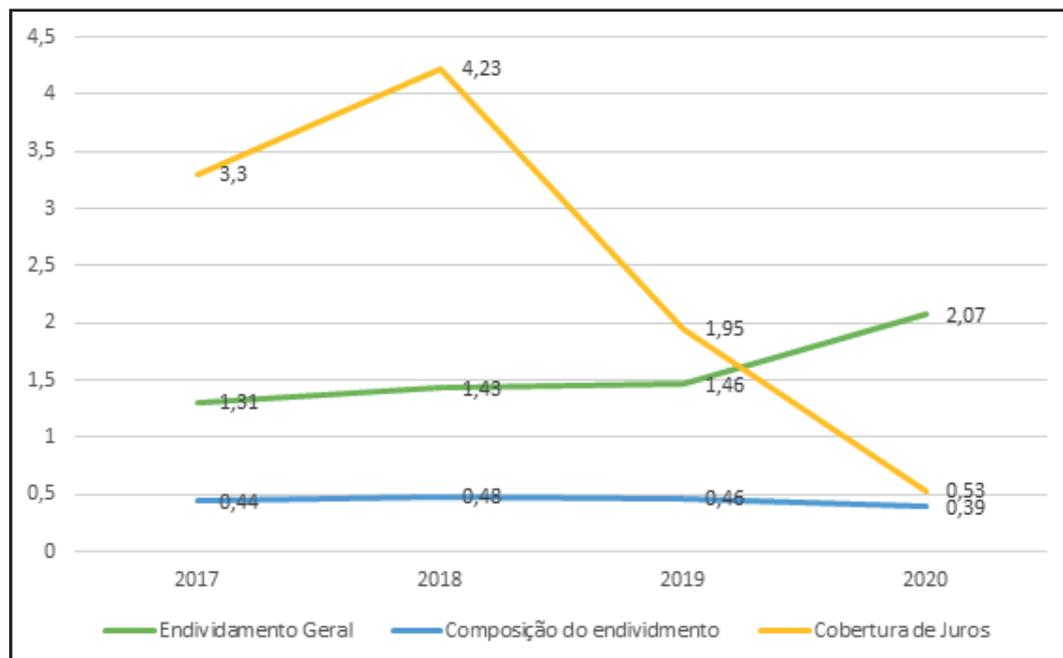
O Endividamento Geral demonstra a porcentagem do ativo que é financiada pelo capital de terceiros, já a Composição do Endividamento corresponde à dívida de curto prazo em relação à dívida total, ou seja, retrata a porcentagem que corresponde ao endividamento de curto prazo; e a Cobertura de Juros mede a capacidade da empresa de cobrir o saldo financeiro com resultado do período.

Gráfico 3 - Índices de endividamento da Azul



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

Por meio do Gráfico 3, é possível observar que houve um aumento significativo no Endividamento Geral da Azul: isso se deve ao crescimento de 163,24% do passivo total, passando da faixa de 8,63 bilhões para, aproximadamente, 22,72 bilhões. Esse crescimento ocorreu, principalmente, no passivo não circulante, em que a conta de passivos de arrendamento teve um aumento de R\$ 10,52 bilhões de 2018 para 2019, afetando também a Composição do Endividamento, a qual que demonstrou uma leve queda, ou seja, a Azul ampliou suas dívidas de longo prazo. Já a Cobertura de Juros, teve uma queda significativa, isso se deve ao resultado financeiro, que em 2018 era -R\$ 368,81 milhões e em 2019 apresentou o valor de -R\$ 1,26 bilhões.

Gráfico 4 - Índices de endividamento da Gol

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

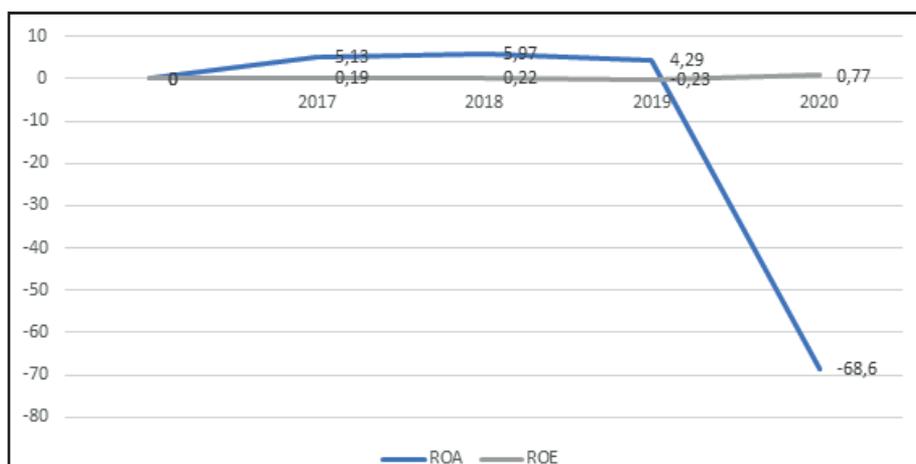
No entanto, a Gol se mostrou relativamente estável na questão do endividamento, tendo crescimentos bem próximos no ativo e no passivo, sendo 47,41% e 50,53%, respectivamente. Apesar disso, houve uma mudança significativa na conta de arrendamentos operacionais que, em 2019, chegou à marca de R\$ 4,65 bilhões, enquanto apresentava em 2018 o valor de R\$ 135,69 milhões. Assim como a Azul, a Gol apresentou um declínio na capacidade de Cobertura de Juros, causado também pela mudança no resultado financeiro que passou de -R\$ 331,15 milhões em 2018 para -R\$ 1,36 bilhões em 2019.

Dessa forma, pode-se perceber um efeito direto do IFRS 16 no passivo das empresas, conseqüentemente, nos índices de endividamento, afetando também o resultado financeiro, com um aumento nas despesas financeiras, alterando o índice de Cobertura de Juros.

Índices de Rentabilidade

Os indicadores de rentabilidade são utilizados para medir o êxito econômico obtido em relação ao capital investido na empresa. O ROA corresponde ao resultado do período em relação ao ativo total da empresa; já o ROE demonstra o resultado em cima do patrimônio líquido, ou seja, o capital próprio.

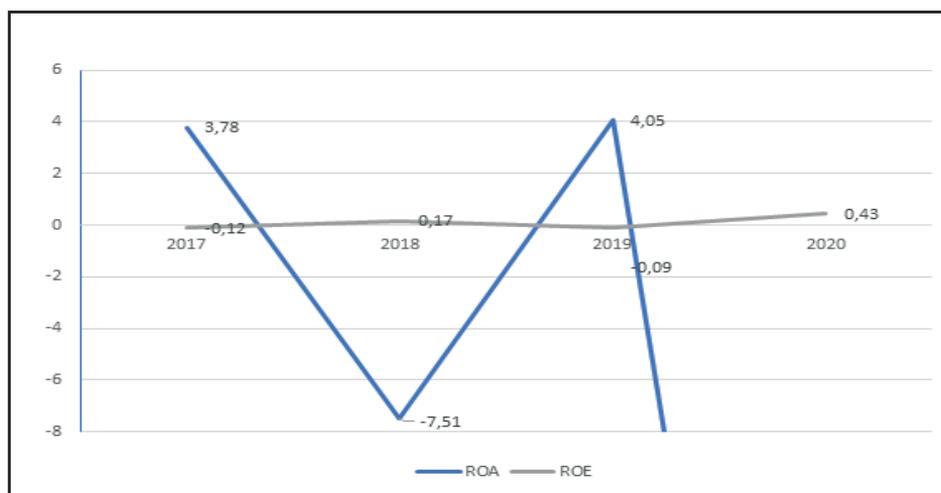
Gráfico 5 - Índices de rentabilidade da Azul



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

A Azul apresentou uma leve queda em seu Retorno sobre o Ativo no ano de 2019. Apesar dessa redução no índice, o resultado pode ser considerado positivo, já que ela ocorreu em decorrência de um aumento no ativo que passou de R\$ 11,79 bilhões em 2018 para R\$ 19,98 bilhões em 2019, tendo 62,78% de crescimento, além do aumento no próprio lucro líquido de 17,07%. Enquanto o ROE tem a queda derivada do patrimônio líquido que em 2019 terminou em -R\$ 3,52 bilhões, em que antes apresentava o valor de R\$ 3,16 bilhões, levando a um retorno negativo sobre o patrimônio.

Gráfico 6 - Índices de rentabilidade da Gol



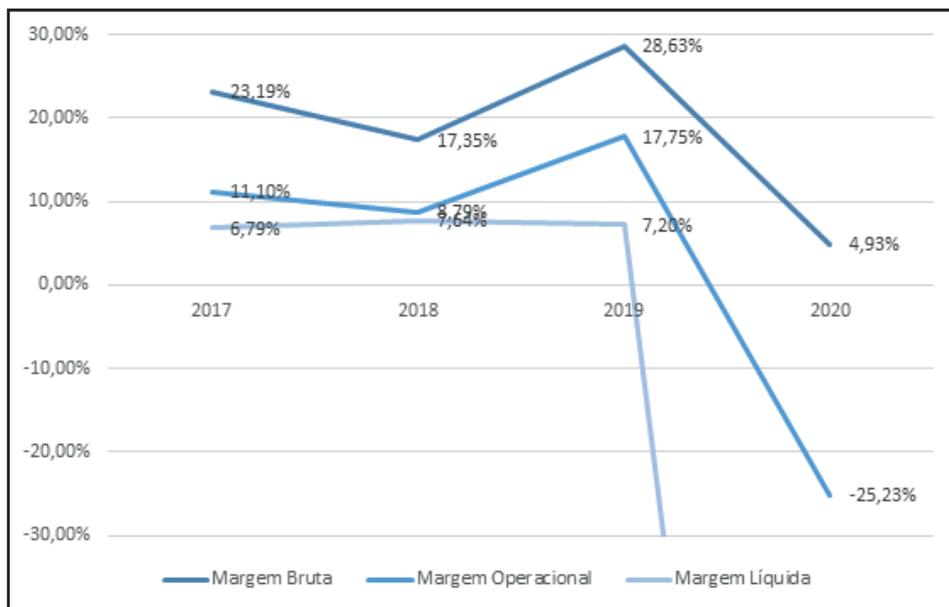
Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

Na Gol, apesar de ter apresentado um resultado negativo em 2018, em 2019, no vigor da norma, a empresa volta a ter um resultado líquido positivo e só não retomou o indicador ao mesmo valor de 2017 pelo aumento do ativo que diminuiu o valor do índice. Porém a empresa apresenta o patrimônio líquido negativo nos 4 anos, fazendo com que o ROE seja negativo, com exceção de 2017 e 2020 que, por terem apresentado resultados líquidos também negativos, fizeram com que o índice tivesse um falso positivo pela forma como o cálculo foi feito.

Índices de Lucratividade

As margens são utilizadas para reconhecer o quanto equivale cada resultado em relação à receita líquida: a Margem Bruta demonstra o valor do resultado bruto; a Margem Operacional, do resultado operacional; e, da mesma forma, a Margem Líquida é referente ao resultado líquido do exercício.

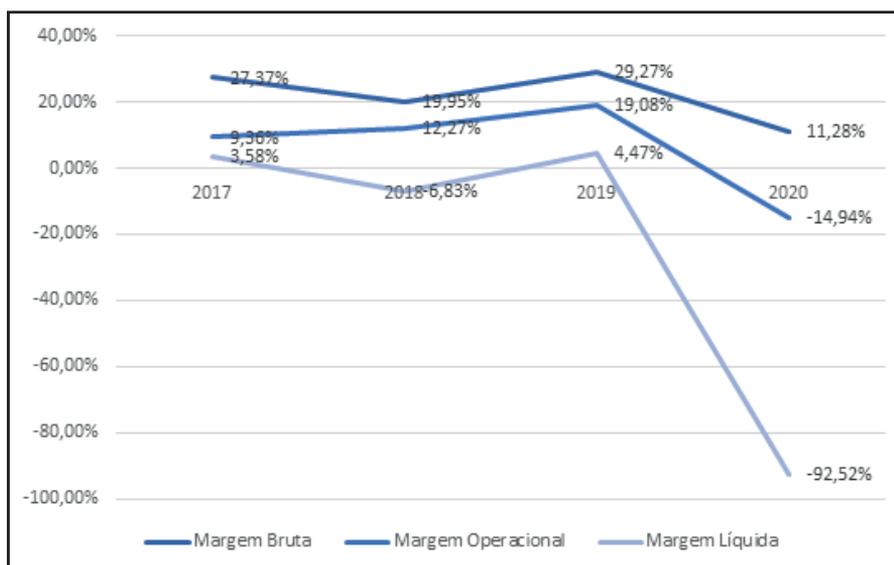
Gráfico 7 - Índices de rentabilidade: margens da Azul



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

No caso da Azul, a empresa apresentou um aumento significativo na Margem Bruta e na Margem Operacional em 2019, com aumento na receita de 24,31%, enquanto o custo dos bens e serviços vendidos aumentou apenas 20,25% e o custo operacional em 23,2%.

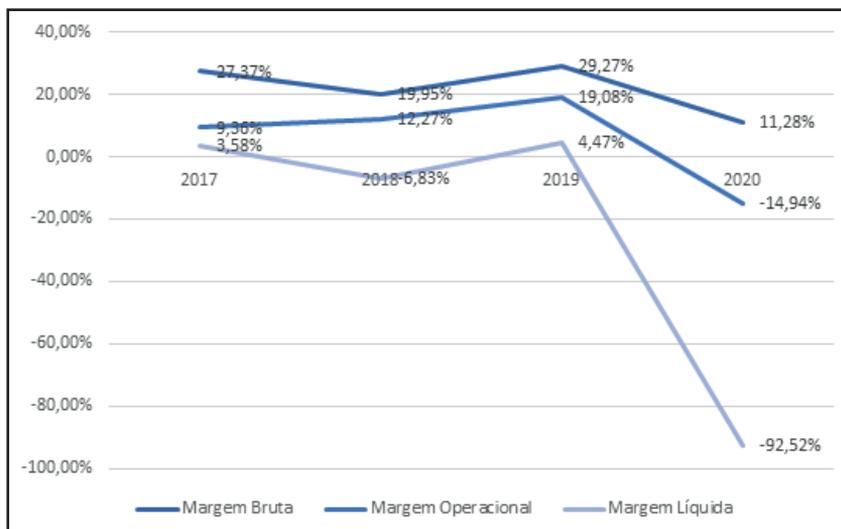
Gráfico 8 - Índices de rentabilidade - margens da Gol



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

Enquanto isso, a Gol apresentou um desempenho parecido com o da Azul, aumentando também todas as margens no ano de 2019, em que a receita em 2019 foi R\$ 13,87 bilhões em comparação aos R\$ 11,41 bilhões de 2018, os custos dos bens e serviços saíram de R\$ 9,14 bilhões para R\$ 9,81 bilhões, os custos operacionais registraram R\$ 876,08 milhões em 2018 e R\$ 1,92 bilhões em 2019 e o resultado líquido voltou a ser positivo, saindo de -R\$ 779,72 milhões para R\$ 619,60 milhões no ano seguinte. Sendo assim, pode-se perceber o impacto positivo do CPC 06 (R2) na DRE, tendo maior impacto na Margem Operacional.

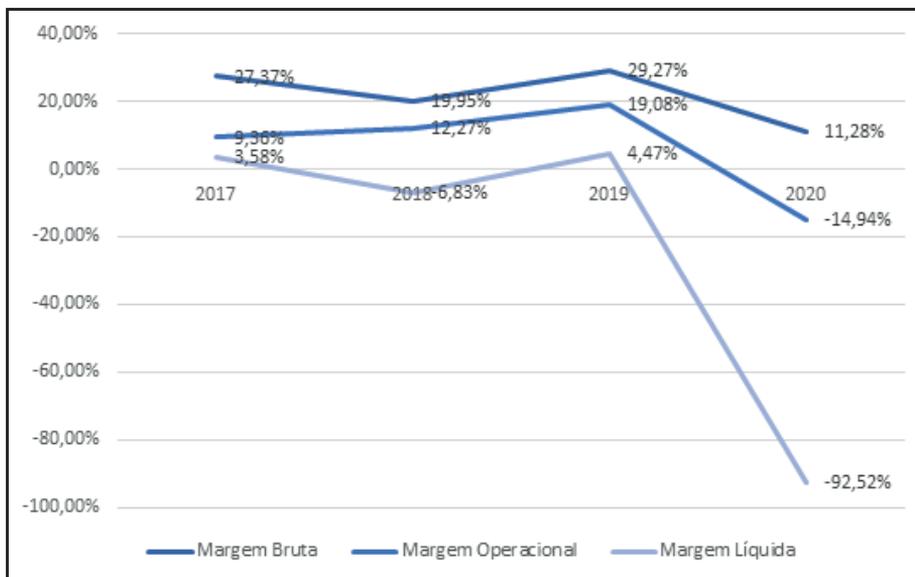
Gráfico 9 - Índices de rentabilidade: EBIT e EBITDA da Azul (em milhões de R\$)



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

No outro grupo dos índices de rentabilidade da pesquisa, foram analisados o EBIT, conhecido também como LAJIR (Lucro Antes de Juros e Imposto de Renda) e o EBITDA ou LAJIDA (Lucro Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização).

Gráfico 10 – Índices de rentabilidade: EBIT e EBITDA da Gol (em milhões de R\$)



Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos resultados da pesquisa.

Ambas as empresas tiveram um aumento nos dois índices em 2019: a Azul apresentou um crescimento de 151,19% e 235,13% do EBIT e EBITDA, respectivamente; enquanto a Gol cresceu o EBIT em 88,93% e o EBITDA em 113,87%. Dessa forma, é possível concluir que a implementação no IFRS 16 tem impacto direto no EBIT e EBITDA, já que ocorreram mudanças relevantes em ambos os índices, nas duas empresas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o objetivo de dar mais fidedignidade à contabilização da prática de *leasing*, o órgão internacional IASB publicou a IRFS 16 que levou ao CPC 06 (R2) a atualização da norma brasileira sobre arrendamentos. Em decorrência disso, esta pesquisa teve por objetivo analisar quais os impactos nas demonstrações financeiras das empresas aéreas listadas na B3 (Brasil, Bolsa, Balcão), após a atualização para o CPC 06 (R2).

No IAS 17, a norma antiga que tratava o *leasing*, as empresas realizavam o *off-balance sheet*, já que as transações de arrendamentos operacionais não transferiam os riscos e benefícios do bem arrendado para o arrendatário, então não eram reconhecidas no balanço patrimonial, apenas reconheciam a despesa do período e a obrigação do pagamento desse período realizado. Com a implementação da nova norma, o arrendamento operacional passou a ser contabilizado da mesma forma que o financeiro, sendo reconhecido o direito

de uso do ativo dentro do balanço patrimonial e as respectivas contraprestações no passivo junto aos seus juros a transcorrer.

O estudo foi realizado analisando as demonstrações contábeis das empresas aéreas listadas na B3, a Azul e a Gol, calculando-se os indicadores financeiros dessas empresas. Após a análise das demonstrações, foi possível perceber aumentos significativos no passivo das empresas, com o reconhecimento das contraprestações dos arrendamentos operacionais, aumentando o Endividamento Geral das empresas. Além disso, com o reconhecimento desses passivos também teve o aumento dos juros, alterando o resultado financeiro e, conseqüentemente, a capacidade de Cobertura de Juros de ambas as empresas.

Também foi possível perceber aumentos significativos nas margens de lucro bruto e operacional, EBITDA e EBIT, melhorando índices que refletem diretamente no desempenho das empresas. Desse modo, é possível concluir que a adoção do CPC 06 (R2), ao buscar mais fidedignidade às demonstrações, afetou o resultado das empresas e os índices de rentabilidade.

Como limitação da pesquisa, destaca-se que o setor de aviação foi extremamente afetado pela pandemia da Covid-19 no ano de 2020, logo, ainda que a pesquisa tenha apresentado valores desse ano, foram analisados mais profundamente os dados de 2019, primeiro ano de adoção da norma, não considerando 2020 pelo impacto externo do vírus.

Para pesquisas futuras, recomenda-se uma análise em outros setores sobre os impactos do CPC 06 (R2), a fim de se obter um panorama dos reflexos do novo CPC nas companhias brasileiras. Ademais, recomenda-se também uma pesquisa com amostragem maior de períodos nas empresas aéreas brasileiras, para que seja possível afirmar com mais segurança e propriedade as alterações que a nova norma gerou nesse setor.

REFERÊNCIAS

ANAC. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Painel de Indicadores do Transporte Aéreo 2019**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo-2019>. Acesso em: 27 mai. 2021.

ARAÚJO, A. T. A.; ZITTEI, M. V. M. Impactos na convergência das normas internacionais de contabilidade de leasing para arrendatários. **CAFI-Contabilidade, Atuária, Finanças & Informação**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 44-57, 2018. DOI: <https://doi.org/10.23925/cafi.v1i1.36954>

BRASIL. **Lei n.º 11.638 de 28 de dezembro de 2007**. Altera e revoga dispositivos da Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e da Lei n.º 6.385, de 7 de dezembro de 1976, e estende às sociedades de grande porte disposições relativas à elaboração e divulgação de demonstrações financeiras. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 28 de dez. 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111638.htm. Acesso em: 13 mai. 2021.

CPC. COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. **Pronunciamento Técnico 06 (R1): Operações de Arrendamento Mercantil**. Brasília, DF, 2010. Disponível em: http://static.cpc.aatb.com.br/Documentos/163_CPC_06_R1_rev%2008.pdf. Acesso em: 14 dez. 2019.

CPC. COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. **Pronunciamento Técnico 06 (R2)**: Arrendamentos. Brasília, DF, 2017. Disponível em: http://static.cpc.aatb.com.br/Documentos/533_CPC_06_R2_rev%2014.pdf. Acesso em: 14 dez. 2019.

CPC. COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. **Pronunciamento Técnico 00 (R2)**: Estrutura Conceitual para Relatório Financeiro. Brasília, DF, 2019. Disponível em: [http://static.cpc.aatb.com.br/Documentos/573_CPC00\(R2\).pdf](http://static.cpc.aatb.com.br/Documentos/573_CPC00(R2).pdf). Acesso em: 14 dez. 2019.

GITMAN, L. J. **Princípios de Administração Financeira**. 12. ed. São Paulo: Bookman, 2010.

MARTINS, O. S.; VASCONCELOS, A. F.; SOUZA, M. V. O tratamento contábil do arrendamento mercantil nas demonstrações financeiras: o jogo de interesses versus a busca pela transparência dessas demonstrações. **Qualitas Revista Eletrônica**, Campina Grande, v. 7, n. 1, 2008. DOI: <http://dx.doi.org/10.18391/qualitas.v7i1.158>

MARTINS, V. G.; SILVA FILHO, A. C. C.; GIRÃO, L. F. A. P.; NIYAMA, J. K. 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, 2013. DOI: https://doi.org/10.21446/scg_ufrj.v8i3.13299

MARQUES, J. F.; BOTTCHEER, L. B.; BEZERRA, M. A. A. Impactos da Covid-19 nas ações das companhias aéreas brasileiras. **Entrepreneurship**, v. 5, n. 1, 2021.

MATOS, E. B. S.; MURCIA, F. D. IFRS 16: uma visão contábil prática e crítica da nova norma de leasing sob a ótica das arrendatárias. **Revista Brasileira de Contabilidade**, Brasília, n. 238, p. 51-65, jul./ago. 2019. DOI: <https://doi.org/10.17648/rbc-vol0n238-1887>

OLIVEIRA, A. C. L. B.; BONFIM, M. P.; FRAGA, A. N. CPC 06 (R2): Uma Análise de sua Aplicação e Impacto nas Demonstrações Financeiras da Arrendatária. **Pensar Contábil**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 74, p. 31-40, 2019.

PINHEIRO, R. G.; CONCEIÇÃO, B.; SILVA, C. M.; SILVA, J. A Influência da Aplicabilidade da Norma CPC 06/IFRS 16 nas Demonstrações e Índices Financeiros das Companhias Aéreas Brasileiras. **Revista Eletrônica do Departamento de Ciências Contábeis & Departamento de Atuária e Métodos Quantitativos (REDECA)**, São Paulo, v. 6, n. 1, p. 44-59, 2019. DOI: <https://doi.org/10.23925/2446-9513.2019v6i1p44-59>

SACARIN, M. IFRS 16 “Leases” – consequences on the financial statements and financial indicators. **The Audit Financial Journal**, Romênia, v. 15, n. 145, p. 114-114, 2017. DOI: <https://doi.org/10.20869/auditf/2017/145/114>

SARKISSIAN, R.; COSTA, S. A. Impacto da operação de sale-leaseback sobre a estrutura patrimonial de companhias aéreas latino-americanas. **Revista de Administração, Contabilidade e Economia da FUNDACE**, Ribeirão Preto, v. 11, n. 2, ago. 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.13059/racef.v11i2.705>.

Submetido em: 7-12-2021

Aceito em: 9-10-2022