



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS VI POETA PINTO MONTEIRO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E EXATAS  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS CONTÁBEIS**

**GISELE DA SILVA ANGELO**

***IMPAIRMENT E A PANDEMIA DA COVID-19: UMA ANÁLISE DA COMPANHIA  
AZUL S.A.***

**MONTEIRO-PB 2024**  
GISELE DA SILVA ANGELO

***IMPAIRMENT E A PANDEMIA DA COVID-19: UMA ANÁLISE DA COMPANHIA  
AZUL S.A.***

Trabalho de Conclusão de Curso  
Monografia apresentado à Coordenação  
do Curso de Ciências Contábeis da  
Universidade Estadual da Paraíba, como  
requisito parcial à obtenção do título de  
Bacharel em Ciências Contábeis.

Área de concentração: Contabilidade  
Financeira.

**Orientador:** Prof. Ms. Isabella Christina Dantas Valentim

**MONTEIRO 2024**

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto em versão impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que, na reprodução, figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

A584i Angelo, Gisele da Silva.  
*Impairment e a pandemia da Covid-19: [manuscrito] : uma análise da Companhia Azul S.A. / Gisele da Silva Angelo. - 2024.*  
46 f. : il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências contábeis) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Humanas e Exatas, 2024.

"Orientação : Prof. Ma. Isabella Christina Dantas Valentim, Coordenação do Curso de Ciências Contábeis - CCHE".

1. Impairment Test. 2. Covid-19. 3. Contabilidade financeira.  
4. Companhia Azul S.A.. I. Título

21. ed. CDD 657.48

GISELE DA SILVA ANGELO

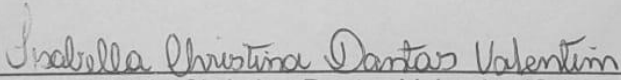
**IMPAIRMENT E A PANDEMIA DA COVID-19: UMA ANÁLISE DA COMPANHIA AZUL S.A.**

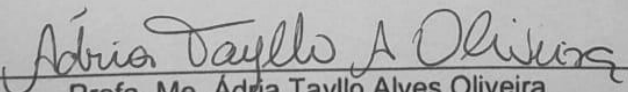
Trabalho de Conclusão de Curso Monografia apresentado à Coordenação do Curso de Ciências Contábeis da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis.

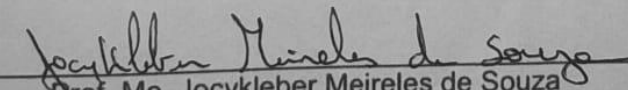
Área de concentração: Contabilidade Financeira.

Aprovada em: 19 / 11 / 2024.

**BANCA EXAMINADORA**

  
Profa. Me. Isabella Christina Dantas Valentim (Orientadora)  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

  
Profa. Me. Adria Tayllo Alves Oliveira  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

  
Prof. Me. Jocykleber Meireles de Souza  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

A minha irmã, Alana Gabriele da Silva  
Angelo, por sempre acreditar em mim,  
DEDICO.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, pela vida, saúde daqueles que peço todos os dias, oportunidades e capacidade dadas a mim durante a minha vida, nada seria possível sem ele.

À professora Me. Isabella Christina Dantas Valentim agradeço a disposição, apoio, incentivo e excelente orientação durante toda a realização desse trabalho. À minha banca examinadora composta pela Professora Me. Ádria Tayllo Alves Oliveira e pelo professor Me. Jocykleber Meireles de Souza, agradeço a participação e avaliação crítica do meu trabalho.

Agradeço aos meus familiares, e principalmente, aos meus pais, Gisélia Soares da Silva e Francisco Adeginaldo Angelo, por todo incentivo, amor e dedicação e que sob muito sol, fizeram-me chegar até aqui, na sombra.

Agradeço de coração ao meu namorado, Luiz Augusto Daniel Rodrigues Costa, por acreditar em mim, pela compreensão, paciência e incentivo durante todo o período de Curso, você é, e foi o meu porto seguro. A minha irmã, Alana Gabriele da Silva Angelo, por todo o carinho, e a minha tia Lucenilda Morais Angelo Martins, por todo o apoio.

Aos professores do Curso de Ciências Contábeis da UEPB, em especial, Me. Josimar Farias Cordeiro, por partilharem comigo, um pouco dos seus vastos conhecimentos e a todos os servidores da UEPB, agradeço.

Aos meus amigos, Thaís Lopes, Franklin William, Maiara Morato, Cecilia Carolina, Maria Eduarda, Hellen Karyne, Rayza Maria, Maria Fernanda, Luércio Correia e Douglas Oliveira, agradeço a parceria e apoio durante o curso.

## RESUMO

Diante dos desafios impostos pela pandemia do Covid-19 ao setor aéreo, este estudo tem como objetivo analisar os testes de *Impairment* divulgados nas demonstrações financeiras da companhia Azul S.A. de forma comparativa utilizando os períodos pré, durante e pós pandemia do Covid-19. Para tanto, a metodologia utilizada consiste na abordagem descritiva, juntamente com o procedimento de análise documental, desenvolvendo uma análise qualitativa e utilizando o método de comparação. Com os resultados obtidos, pode-se observar de que maneira a Cia Azul S.A. sofreu interferência dos impactos negativos da pandemia do Covid-19 como o *lockdown*, fechamento das fronteiras, além de impactos macroeconômicos em seus testes de *Impairment*. Analisando as notas explicativas da Cia Azul S.A., constatou-se que a pandemia do Covid-19 interferiu nas premissas macroeconômicas como PIB e taxa de câmbio, entre outras, que sofreram quedas, são utilizadas para os cálculos de valor em uso ou análise de valor líquido de venda dos ativos, para se identificar o valor recuperável dos ativos onde se fez a aplicação do *Impairment Test*. Também decisões administrativas tomadas pela companhia causaram indicativos de desvalorização para os ativos, decisões administrativas essas, como a celebração de frota em 2019. O teste de *Impairment* quando realizado traz informações importantes para os *stakeholders* por evidenciar o real valor recuperável dos ativos nas demonstrações, diante de infortúnio econômico.

**Palavras-chave:** *Impairment Test*, Pandemia do Covid-19, Setor Aéreo, Companhia Azul S.A.

## ABSTRACT

Faced with the challenges imposed by the Covid-19 pandemic on the aviation sector, this study aims to analyze the Impairment Tests disclosed in the financial statements of Azul S.A. through a comparative approach, focusing on the pre-pandemic, during pandemic, and post-pandemic periods. The methodology employed consists of a descriptive approach, combined with documentary analysis procedures, developing a qualitative analysis and using the comparative method. The results obtained show how Azul S.A. was impacted by the negative effects of the Covid-19 pandemic, such as lockdowns, border closures, and macroeconomic impacts, in its Impairment Tests. By analyzing the explanatory notes of Azul S.A., it was found that the pandemic influenced macroeconomic assumptions such as GDP and exchange rates, among others, which experienced declines and are used in the calculation of value in use or net sales value to determine the recoverable amount of assets where the Impairment Test was applied. Additionally, administrative decisions made by the company, such as fleet agreements in 2019, indicated asset devaluation. The Impairment Test, when performed, provides valuable information to stakeholders by disclosing the actual recoverable value of assets in financial statements, particularly in times of economic adversity.

**Keywords:** Impairment Test, Companhia Azul S.A., Aviation Sector, Covid-19 Pandemic.



## SUMÁRIO

|  |    |
|--|----|
| 1 INTRODUÇÃO .....   | 9  |
| 2 REFERENCIAL TEÓRICO .....  | 12 |
| 2.1 Conceitos Importantes .....  | 12 |
| 2.2 <i>Impairment Test</i> – reconhecimento, mensuração e evidenciação ..... | 12 |
| 2.3 Setor Aéreo Brasileiro e o Contexto Pandêmico.....                       | 18 |
| 2.4 Contextualizando a Companhia Azul S.A.....                               | 20 |
| 2.5 Estudos anteriores .....   | 21 |
| 3 METODOLOGIA .....  | 24 |
| 4 RESULTADOS .....   | 26 |
| 4.1 Análise das Notas Explicativas (2018 a 2023).....                        | 26 |
| 4.2 Análise do Período Pré-pandêmico (2018 e 2019).....                      | 28 |
| 4.3 Análise do Período Pandêmico (2020 e 2021) .....                         | 30 |
| 4.4 Análise do Período Pós-pandêmico (2022 e 2023) .....                     | 36 |
| 5 CONCLUSÃO .....  | 41 |
| REFERÊNCIAS.....   | 43 |

## 1 INTRODUÇÃO

A contabilidade tem evoluído com o passar do tempo para sua melhor aplicação e fornecimento aos gestores e administradores das empresas, informações contábeis mais fidedignas possíveis, para que haja uma melhor tomada de decisão. Também para que as características qualitativas da informação contábil, normas, pronunciamentos e leis, decorrentes da convergência das normas de contabilidade brasileiras com os padrões internacionais de contabilidade, sejam de melhor entendimento pelos usuários e para se ter uma linguagem universal no contexto da contabilidade. Com o cumprimento dos CPCs (Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis) e normas contábeis, as informações repassadas aos gestores das empresas e entidades, devem ser livres de erros e fraudes.

Esse tema do teste de *Impairment Test* tem recebido bastante atenção nos últimos anos pelas pesquisas (Bravo, Santana e Sarquis, 2023; Marcillo, 2023; Cunha et al., 2024) em relação ao teste de *Impairment* nas empresas brasileiras listadas na B3 (Brasil, Bolsa e Balcão), desde a divulgação e obrigatoriedade do pronunciamento técnico brasileiro CPC 01 (R1) - Redução ao valor recuperável de ativos, publicado pelo Comitê de pronunciamento contábeis (CPC), que discorre sobre reconhecimento, mensuração e divulgação destes ativos financeiros e não financeiros.

Na perspectiva de Fernandes e Faria (2018), o teste de *Impairment*, para as leis que regem a contabilidade, Lei nº 11.638/2007 e Lei nº 6.404/76 Lei das Sociedades por Ações, é considerado uma ferramenta de grande importância, porque evidencia informações de valor, ligadas diretamente ao patrimônio da entidade, cujo resultado do teste interfere de forma significativa no resultado final do período e na tomada de decisões.

De acordo com a demonstração do teste de *Impairment* em imagem no livro de Lagioia (2012, p. 35), o teste possibilita identificar se o valor determinado como valor contábil líquido do ativo, não excede seu valor recuperável, o qual será determinado pelo maior valor entre o valor em uso e seu valor líquido de venda. Quanto à realização do teste, o valor “a menor” entre valor contábil e valor recuperável, deverá ser o valor correto para o qual o ativo deve estar registrado CPC 01 (R1), obedecendo até mesmo ao princípio da prudência.

Deste modo, para fundamentar este tema, alguns artigos científicos abordaram o assunto, como: Bravo, Santana e Sarquis (2023), com o objetivo “O objetivo de

investigar se houve aumento da incidência de *impairment* de ativos não circulantes com o advento da crise da covid-19.”; e Marcillo (2023) teve com objetivo, “O objetivo foi avaliar o tratamento, dado pelas companhias aéreas brasileiras, quanto a evidenciação nos relatórios contábeis conforme padrão Internacional Financial Reporting Standards.”. Estes artigos abordaram o teste de *Impairment* e a pandemia da Covid-19. Mas o presente trabalho procura comparar de forma comparativa os testes de *Impairment* nos períodos pré, durante e pós pandemia do Covid-19.

O setor aéreo é importante para o território nacional e meio social pelo fato de possibilitar uma locomoção mais rápida e segura a destinos distantes para pessoas e empresas, além de promover envio de cargas de urgência a difíceis áreas. Com base nas descrições anteriores, esta pesquisa propõe-se a responder à seguinte questão: **De que forma a Pandemia da Covid-19 interferiu no teste de *Impairment* da Cia Azul S.A.?** Para responder ao problema proposto, o objetivo da pesquisa consiste em comparar como a pandemia do Covid-19 interferiu na evidenciação do teste de *Impairment* da companhia Azul S.A. Dessa maneira, o período utilizado para análise da pesquisa foi, os exercícios sociais dos anos 2018 a 2023, os quais dois períodos são considerados pré-pandêmicos (2018 e 2019), dois períodos durante a pandemia (2020 e 2021) e dois períodos são considerados pós pandêmicos (2022 e 2023).

Vale destacar que esta pesquisa se justifica pela relevância que o teste de recuperabilidade (*Impairment*) possui, pois evita que a empresa super avalie ou sub avalie seu ativo, por fazer um registro com o valor maior ou menor do que o seu valor recuperável.

Esta pesquisa contribui para o âmbito acadêmico, meio social e campo profissional, pois desenvolve uma análise de uma crise social, que foi a pandemia do Covid-19, assim como as crises econômica e financeira, que as empresas enfrentaram com a interrupção das atividades e com o *lockdown* ocorridos em necessidade de segurança pública mundial ocorrida em 2020, além de deixar o entendimento ao profissional da importância de compreender e aconselhar aos seus clientes a realização do teste de *Impairment*. Essa pesquisa, especificamente, trata do setor aéreo, em que a companhia Azul S.A. está inserida e analisa como, a pandemia do Covid-19 afetou os testes de *Impairment* realizados.

A pesquisa classifica-se como descritiva e sua abordagem de estudo é qualitativa. O procedimento utilizado na pesquisa é documental, onde foram utilizados

dados disponibilizados pela B3 (Brasil, Bolsa e Balcão), onde a Companhia Azul S/A está listada. A pesquisa buscou interpretar as informações presentes dentro das demonstrações financeiras da companhia, as quais estão disponíveis de forma pública em seu *site* institucional.

Assim, o presente estudo pretende mostrar a importância do *Impairment Test* em tempos de crise para o mundo e principalmente para companhias aéreas. Nesta perspectiva, sua relevância se dá pelo fato de evidenciar o real valor recuperável de seus ativos, assim como ao atendimento dos pressupostos normativos exigidos no contexto brasileiro.

A pesquisa está estruturada em cinco capítulos, iniciada pela introdução, seguida pelo referencial teórico, o qual retrata os conceitos necessários para o conhecimento pleno do tema. No terceiro capítulo, a metodologia a ser utilizada no estudo, seguido das análises dos resultados, as quais responderão à problemática proposta. Por fim, a conclusão da pesquisa será exposta no quinto capítulo.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 Conceitos Importantes

Para entendimento de como operacionalizar o teste de recuperabilidade (*Impairment test*), deve-se conhecer alguns conceitos importantes, os quais são fundamentais para seu desenvolvimento.

Quadro 01 – Conceitos importantes para entendimento sobre o teste de Impairment.

| DENOMINAÇÃO                              | DESCRIÇÃO   | AUTORES  |
|--|---|--|
| <b>Vida Útil</b>                         | Definem a <u>vida útil</u> sendo o tempo em que o ativo pode ser utilizado nas atividades operacionais da empresa.  | Machado e Paparazzo (2013)                         |
| <b>Valor em Uso</b>                      | Consiste no “valor presente dos fluxos de caixa futuros estimados decorrentes do seu emprego ou uso nas operações da entidade”.   | Santos, Iudícibus, Martins e Gelbcke (2023, p.136) |
| <b>Valor Contábil Líquido</b>            | “É o valor pelo qual um ativo está reconhecido no balanço depois da dedução de toda respectiva depreciação, amortização ou exaustão acumulada e provisão para perdas”.  | CPC 01 (R1)  |
| <b>Valor (ou preço) Líquido de Venda</b> | “O <u>valor (ou preço) líquido de venda</u> representa o valor que receberíamos pelo ativo, caso desejássemos vendê-lo. A melhor evidência do preço líquido de vendas de ativos é obtida a partir de um contrato de venda formalizado. Caso não exista contrato formal, o preço poderá ser obtido a partir do valor de negociação em um mercado ativo, menos as despesas necessárias de venda, tais como despesas com publicidade e comissões”. | Lagioia (2012, p. 36)                              |
| <b>Valor Recuperável</b>                 | É o maior valor entre o valor líquido de venda de um ativo e seu valor em uso.  | Domingues et al. (2009)                            |

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

### 2.2 *Impairment Test* – reconhecimento, mensuração e evidenciação.

O Pronunciamento Contábil CPC 01 (R1) - Redução ao valor recuperável de ativos traz o seguinte objetivo:

O objetivo deste Pronunciamento Técnico é definir procedimentos visando a assegurar que os ativos não estejam registrados contabilmente por um valor superior àquele passível de ser recuperado por uso ou por venda. Caso

existam evidências claras de que ativos estão avaliados por valor não recuperável no futuro, a entidade deverá imediatamente reconhecer a desvalorização por meio da constituição de provisão para perdas. O Pronunciamento também define quando a entidade deve reverter referidas perdas e quais divulgações são necessárias (CRC 01 (R1), 2010, p.3).

Não obstante, no dia 1º de novembro de 2007, a Deliberação da CVM nº 527, aprovou o pronunciamento técnico CPC 01 (R1), tornando obrigatório a aplicação do teste de *Impairment* nos ativos das companhias abertas. O pronunciamento técnico CPC 01 (R1) tem como objetivo maior, determinar procedimentos para as entidades, com o intuito que elas não corram o risco de registrar contabilmente um ativo com o valor que seja superior ao valor recuperável desse ativo ou unidade geradora de caixa.

O CPC 01 (R1) estabelece que empresas devem realizar a verificação com o teste pelo menos uma vez, ao final de todo exercício social, também quando ou se houver prováveis evidências de que o ativo está reconhecido contabilmente por um valor contábil maior do que o seu recuperável. O teste de *Impairment* se aplica a todos os ativos financeiros ou não financeiros dos grupos, investimento, imobilizado e intangível, que fazem parte do ativo não circulante do balanço patrimonial (o pronunciamento cita que existem exceções).

O teste de *Impairment* assegura e evita que os ativos fiquem superavaliados ou subestimados, e com isso ocorra uma avaliação errada das demonstrações contábeis e situação financeira da empresa (Morais; Prado e Mesquita, 2023). O propósito do teste de *Impairment* é garantir que o ativo gerador de benefícios econômicos não esteja registrado contabilmente de maneira superavaliado, sendo que esse ativo não consiga prover os benefícios econômicos superiores ou iguais ao seu valor recuperável (Afirmam; Alves e Silva, 2020).

De acordo com Moraes, Prado e Mesquita (2023, p.5): “o teste de recuperabilidade ajuda os usuários das informações (*stakeholders*) a entender o valor da empresa e obter decisões de investimento mais concretas com as informações disponibilizadas pela empresa”. Já Oliveira e Silva (2020), afirmam que o teste de recuperabilidade (*Impairment*) também pode ter a característica de uma ferramenta estratégica que permite informações contábeis úteis, além de revelar perdas no valor do bem de forma mais rápida.

As evidências ou indicações de que o ativo possa precisar do teste de *Impairment*, por estar com seu valor contábil superior ao valor recuperável, vêm de fontes internas ou externas da empresa.

Nessa perspectiva, Lagioia (2012) traz diferentes exemplos desses tipos de fontes, como pode ser observado no quadro a seguir:

Quadro 02 – Fontes de informação externas e internas à entidade Lagioia (2012).

| Fontes externas de informações  | Fontes internas de informações   |
|---|--|
| 1. O valor de mercado do ativo diminuiu mais do que seria de se esperar como resultado da passagem do tempo ou do uso normal.   | a. Evidência disponível de obsolescência ou de dano físico.  |
| 2. Ocorreram, ou ocorrerão em futuro próximo, mudanças no ambiente tecnológico, de mercado, económico ou legal no qual a entidade opera ou no mercado para qual o ativo é utilizado                   | b. Ocorreram, ou ocorrerão em futuro próximo, mudanças significativas com efeito adverso sobre a entidade, na medida ou maneira em que um ativo é ou será utilizado. Essas mudanças incluem: o ativo que se torna inativo, o ativo que a administração planeja descontinuar, reestruturar ou baixar antecipadamente etc. |
| 3. As taxas de juros de mercados aumentaram, e esses acréscimos afetarão a taxa de desconto utilizada no cálculo do valor de um ativo em uso e diminuirão significativamente o seu valor recuperável. | c. levantamentos dos relatórios internos que evidenciem, por exemplo, a existência de dispêndios extraordinários de construção, capitalização excessiva de encargos financeiros etc. e indiquem que o desempenho econômico de um ativo é, ou será, pior do que o esperado.   |
| 4. O valor contábil do patrimônio líquido da entidade se tornou maior do que o valor de suas ações no mercado.  |  |

Fonte: Adaptado de Lagioia (2012)

Tanto as fontes externas, quanto internas, são fontes para que o ativo esteja reconhecido devidamente de forma correta, porque trazem as informações que indicam possíveis mudanças no valor desse ativo ou unidade geradora de caixa.

O referido pronunciamento do CPC determina para os ativos intangíveis com vida útil indefinida e o *Goodwil*, que apesar de ter ou não existências de indicações o teste de *Impairment* deve ser realizado anualmente (Souza; Borba e Zandonai, 2011).

Assim, a entidade deve estar sempre atenta para que os valores registrados em suas demonstrações financeiras e contábeis estejam livres de erros, para prover informações confiáveis e fidedignas a seus tomadores de decisões e fornecer continuidade às atividades da mesma.

O teste de recuperabilidade começa com a mensuração do valor contábil, após isso, se mensura o valor recuperável do ativo. Os ativos de longo prazo são recursos importantes de investimentos feitos pela empresa para obter benefícios econômicos.

Pelo fato que esses ativos sofrem desgastes com o passar do tempo, tanto fisicamente quanto tecnológico, sua mensuração tem que ser verificada pelo menos uma vez durante o exercício social, para que o valor contábil registrado esteja de acordo com sua capacidade econômica (Oliveira; Santos e Paiva, 2023).

Figura 01 - Análise e determinação do valor recuperável.



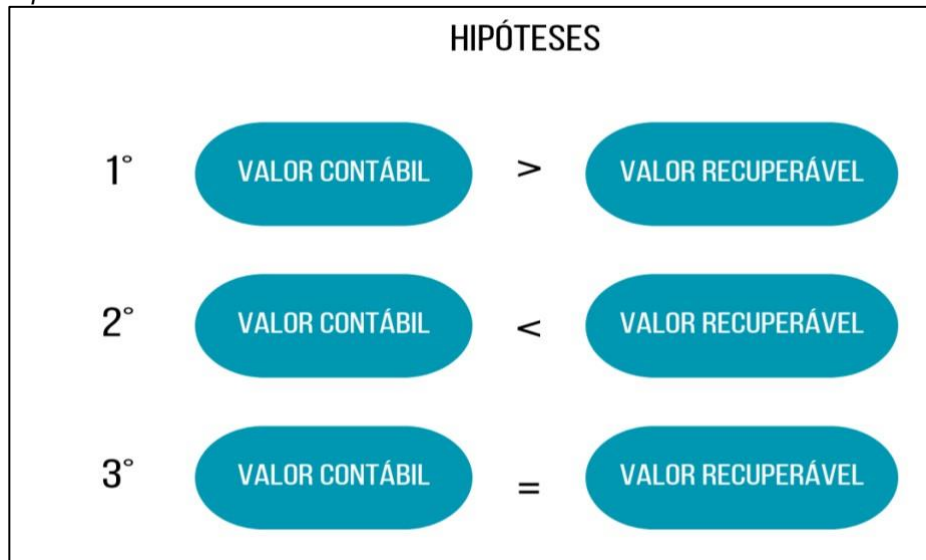
Fonte: Adaptado de Lagioia (2012)

O valor recuperável será o maior entre o valor de uso do ativo, e o valor líquido de venda, menos suas despesas necessárias para efetivar a venda. O valor de uso é mensurado de acordo com o valor presente dos fluxos de caixa futuros do ativo. O valor líquido de venda será o valor que o mercado está disposto a pagar pelo ativo, em uma transação não forçada entre pessoas físicas ou jurídicas.

Quando finalizadas as mensurações necessárias, começa a análise comparativa entre o valor contábil e o valor recuperável. Existem três hipóteses que o teste pode resultar.



Figura 2 - Hipóteses na comparação entre valor contábil e recuperável no teste de *Impairment*.



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

A hipótese 1°, mostra o resultado do teste de *Impairment*, onde o ativo tem o valor contábil maior em comparação ao seu valor recuperável, com isso, a empresa tem a obrigatoriedade de registrar uma perda de desvalorização por *Impairment*. Diminuindo assim, o valor contábil anterior do ativo.

O resultado da hipótese 2°, manifesta que o valor contábil é menor do que o valor recuperável, isto posto, houve o indicativo de desvalorização, mas não se concretizou. O valor contábil do ativo está correto e livre de erro, podendo ser utilizado pelo tomador de decisão da entidade.

Hipótese 3° exibiu em sua comparação que os dois são iguais. Assim, da mesma forma que a hipótese 2°, não há necessidade de fazer o registro de uma perda por *Impairment*, porque o valor contábil não sobrepõe o valor de recuperabilidade do ativo.

Quando um ativo está como o valor contábil superior ao valor que a empresa recuperaria por meio do uso ou venda desse bem, o ativo é classificado como tendo potencial para possíveis perdas (Morais; Prado e Mesquita, 2023).

Quando a entidade identifica por meio de informações externas ou internas da empresa, uma indicação de que um ativo vai sofrer uma perda por desvalorização, se realiza o teste de *Impairment*, para se constatar a necessidade do registro da perda ou não.

Constatando-se que o valor contábil é maior que o valor recuperável, igual a hipótese 1° da figura 2, com a realização do teste de recuperabilidade que a entidade

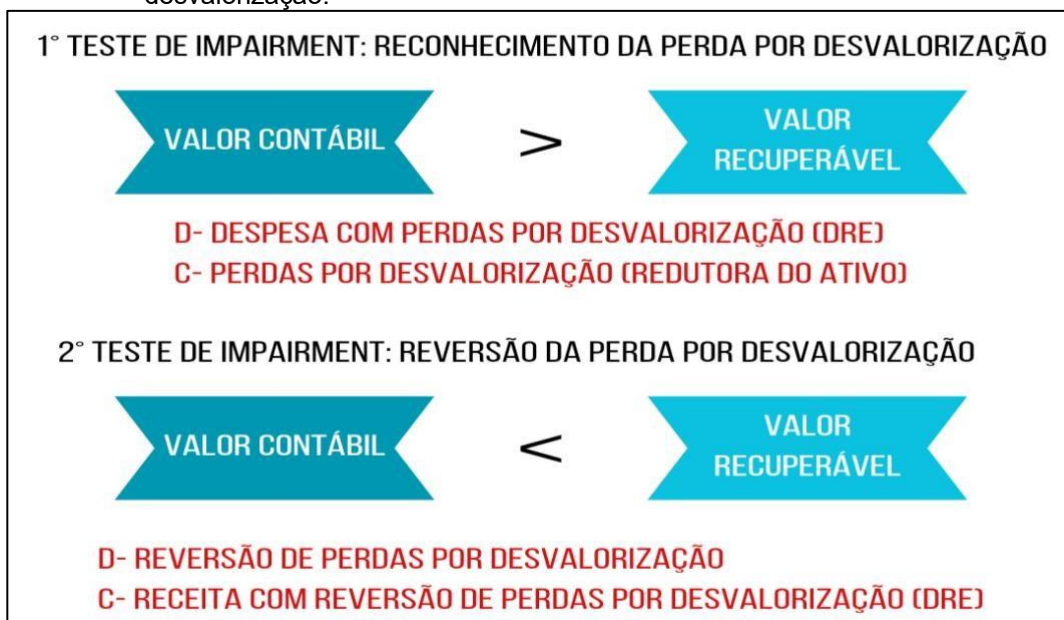
fez no ativo. Registra-se uma perda por desvalorização, no valor resultante da subtração (valor contábil - valor recuperável).

Uma perda por desvalorização de *Impairment* deve ser reconhecida no resultado da empresa, “quando o bem estiver com o valor de aquisição superior ao valor recuperável, pelo fato que a capacidade de retorno econômico que o ativo traria a empresa ter sido reduzida” (Oliveira; Santos e Paiva, 2023, p. 38).

O pronunciamento contábil CPC 01 - Redução ao valor recuperável de ativos define a perda por desvalorização:

A perda por desvalorização do ativo deve ser reconhecida imediatamente no resultado do período, a menos que o ativo tenha sido reavaliado. Qualquer desvalorização de um ativo reavaliado deve ser tratada como uma diminuição do saldo da reavaliação (CRC 01 (R1), 2010, p.16).

Figura 03 - Contabilização do reconhecimento de perdas e reversões de perdas por desvalorização.



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Para esclarecer, pode-se citar como exemplo que em 20X1 um teste de recuperabilidade anterior realizado em um ativo, obteve um reconhecimento de uma perda por desvalorização. Em 20X2, a entidade tem uma indicação de que o mercado está disposto a pagar mais pelo ativo, do que estava quando tiveram que realizar o último teste de *Impairment* no ano anterior. Com isso, o valor líquido de venda tem um aumento.

Realiza-se um teste de *Impairment* novo no ativo, que resulta em um valor contábil menor que o valor recuperável, assim, possibilitando que a entidade reconheça uma reversão da perda por desvalorização.

Oliveira e Silva (2020, p. 44) que com “a aplicação de critérios de estimativa do valor recuperável do bem em questão, com o teste de recuperabilidade as perdas comprovadas devem ser reconhecidas.”

Quanto maior o saldo de perdas por desvalorização do ativo reconhecidas anteriormente, maior será sua reserva para uma possível reversão de perdas. Essa reversão estará sempre limitada ao montante das somas das perdas anteriores, não podendo passar desse valor (Souza; Freitas e Bispo, 2024). De acordo com o CPC 01 (R1), as reversões de uma perda por desvalorização têm que ser tratada como aumento de reavaliação.

De acordo com o pronunciamento técnico CPC 01 (R1):

Depois que a reversão da perda por desvalorização é reconhecida, a despesa de depreciação, amortização ou exaustão para o ativo deve ser ajustada em períodos futuros para alocar o valor contábil revisado do ativo menos, se aplicável, seu valor residual, em base sistemática sobre sua vida útil remanescente (CRC 01 (R1), 2010, p.31).

A perda por *Impairment* é consequência da influência dos meios externos e internos da empresa dona do ativo, e a pandemia do Covid-19 teve uma grande influência no meio social e também econômico, assim atingindo todos os setores incluindo o Aéreo.

### **2.3 Setor Aéreo Brasileiro e o Contexto Pandêmico**

A Organização Mundial da Saúde (OMS) comunicou no mês de fevereiro de 2020, que a Covid-19 já estava sendo considerada uma pandemia, termo utilizado para “epidemias da mesma doença em diversos países”. De acordo com Brito et al. (2020), a pandemia foi causada pelo (novo) coronavírus, é uma infecção respiratória aguda, doença infecto contagiante, o que significa que tem um alto índice de transmissão de pessoa para pessoa, e que não havia tratamento conhecido para o controle da pandemia.

Schwertner e Anjos (2023) afirmam que dentre as essas medidas necessárias foram, o distanciamento social, que forçou os estados agirem de maneira rápida para a proteção da população, decretaram *lockdown*, para atividades que as pessoas costumavam fazer cotidianamente, e que não eram necessárias para a sobrevivência, exemplo disso, comércios e escolas fecharam sem previsão para retomar as atividades.

Nesse sentido, Brito *et al.* (2020) mostra que o impacto se entende além do número de vítimas do Covid-19, mas também no meio social, o colapso econômico, por exemplo, que os recursos que foram necessários para o combate ao vírus trouxeram ao país economicamente.

Não obstante, Lira e Almeida (2020) afirmam que em setembro de 2020 e somente no Brasil tínhamos registrados oficialmente mais de 4.500.000,00 casos e mais de 135.000 mortes causadas pelo (novo) coronavírus. As medidas mais eficazes objetivam evitar a propagação da doença (Brito *et al.*, 2020). Com isso, as medidas mais comuns foram: isolamento, quarentena e distanciamento social e *lockdown*.

Estudos realizados e publicados por Pan, Ojcius e Gao (2020) revelaram que intervenções comportamentais impostas à população, pelos órgãos públicos de saúde, são fundamentais para a diminuição do aumento de casos de transmissão da epidemia do Covid-19, intervenções essas, que incluem restrições de viagens. Enfatizaram também, que as intervenções comportamentais contribuíram de forma significativa com a mitigação da epidemia e, conseqüentemente, com o controle da doença na China.

Com a pandemia mundial da Covid-19, teve grande impacto nas empresas de transporte aéreo, que além da recessão econômica que sofreram, houve também diretamente ao fluxo de pessoas “clientes das companhias aéreas”, onde foram necessárias medidas de distanciamento entre passageiros para a proteção dos mesmos, e como isso resultou nas demonstrações contábeis das companhias (Sobreiro e Gonçalves, 2022).

A pandemia se expandiu de forma muito rápida, porque o vírus era altamente contagioso. Com isso vieram as medidas preventivas para a proteção da população contra o vírus da Covid-19, o *lockdown* foi uma que atingiu de maneira significativa o setor aéreo, outra relevante foi o fechamento das fronteiras, e isso deu seguimento uma alta queda no setor, pela procura de voos internacionais e domésticos ter sido muito baixo em relação ao nível comum dos anos anteriores.

Na perspectiva desta pesquisa, Cunha *et al.* (2017, p.53) corroboram ao afirmarem que “o setor aéreo teve um grande prejuízo em decorrência da pandemia. O fechamento das fronteiras e o impedimento de viagens forçaram as companhias a pararem de operar”. Em vista disso, se tinha antes da pandemia uma boa expectativa, que o mercado de aeronaves iria valorizar-se. Os efeitos que a pandemia manifestou,

trouxeram perspectivas negativas para esse mercado, assim, houve indícios de perda por redução ao valor recuperável de ativos das companhias, incluindo as aeronaves.

Dessa forma, pode-se dizer que a pandemia da Covid-19 teve um impacto negativo sobre o setor aéreo, o qual pode ser observado, após passado tal período marcado com tantas mortes no Brasil e no mundo por conta desse vírus letal, começaram a vacinação e a liberação para a retomada das atividades normais das companhias aéreas. Assim, torna-se aparente que tais companhias tiveram dificuldades e que ainda podem estar em um caminho lento de recuperação econômica e financeira, os quais podem ser observados a partir das análises feitas nos estudos desenvolvidos anteriormente.

## **2.4 Contextualizando a Companhia Azul S.A**

De acordo com o *website* da companhia, onde a Azul S.A. comemora 15 anos de atividade, são informados momentos importantes da história da companhia. Em 2008 a Azul S/A foi fundada no Brasil, por David Neeleman, começando suas atividades como empresa apenas com dois destinos, de Campinas com destino a Porto de Galinhas e Salvador. Em 2012, fez uma fusão com a empresa Trip Linhas Aéreas, e com isso a Azul dobrou seu tamanho, saindo de 10% de participação no mercado para quase 20%. Então, em 2017, a Azul S/A se torna uma companhia de capital aberto listada nas bolsas do Brasil (B3) e de Nova Iorque (NYSE).

De acordo com um fato relevante publicado pela companhia em outubro de 2023, foi eleita pela Cirium, principal referência de dados no setor aéreo mundial, primeiro lugar no título de companhia aérea mais pontual em 2022 e a segunda mais pontual em 2023. Além de que em 2020 foi contemplada com prêmio na categoria de melhor companhia aérea do mundo, pelo *TripAdvisor* (site de viagens que fornece informações e opiniões de conteúdos relacionados ao turismo).

Em março de 2024, a companhia aérea foi eleita pelo terceiro ano consecutivo, a empresa que exibe os melhores índices de satisfação do Cliente, pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sendo a empresa com menor número de reclamações (Azul S.A., 2023). Em dados incluídos nas demonstrações de resultado de 2020, foi informado que 4 milhões de doses de vacinas foram transportadas. Além de equipamentos médicos entregues, incluindo suprimentos hospitalares, macas,

cilindros de oxigênio e respiradores, totalizando mais de 100 toneladas de equipamentos.

A escolha do tema é justificada pela relevância de entender como a pandemia afetou uma companhia de capital aberto do setor aéreo, setor esse que foi bastante afetado pela pandemia do Covid-19 pela redução nas operações de voo, no número de passageiros e conseqüentemente no seu fluxo de caixa. Analisar o impacto do teste de recuperabilidade na companhia durante o período da crise decorrente da pandemia é relevante para entender como ela geriu e ajustou seus ativos em combate à crise.

Além de analisar quando a companhia realizou o teste de *Impairment* em seus ativos, e se ela reconheceu os resultados em suas demonstrações de real acordo como manda o pronunciamento CPC 01 (R1), isso tudo permite avaliar se a companhia teve precisão ao lidar com perdas e mudanças no valor de seus ativos decorrentes aos impactos negativos que a pandemia introduziu no meio financeiro e econômico.

Desta maneira, o tema tem grande relevância acadêmica, pois, tanto permite explorar o CPC 01 (R1), em um contexto de crise global inusitada, como foi a pandemia do Covid-19, quanto para a avaliação dos efeitos da pandemia no setor aéreo brasileiro, oportunizando um conhecimento relevante para profissionais da área contábil, investidores e acadêmicos.

## **2.5 Estudos anteriores**

Com base nas análises das principais pesquisas utilizadas como referências para coleta de dados sobre o *Impairment Test*, observa-se que foram publicadas entre 2011 e 2023, em que os autores escolheram como objetivo principal evidenciar o teste de recuperabilidade dentro de empresas.

Fernandes e Farias (2018) buscavam entender se o teste de *Impairment* tem capacidade de evidenciar se os demonstrativos contábeis possuem qualidade para uso, e se são fidedignos. Para essa pesquisa, sua metodologia classifica-se como aplicada, e a abordagem, classifica-se qualitativa. Concluíram no estudo que o *Impairment Test* tem grande valor em relação a importância de que a entidade não tenha ativos com valores contábeis que superem o valor recuperável, assim tornando os demonstrativos verdadeiros e confiáveis para uso na tomada de decisão.

De Jesus (2018) por sua vez, teve como objetivo verificar os efeitos da perda por impairment, confrontando esses efeitos com o lucro antes dos impostos da empresa Petrolífera Brasileira. A metodologia empregada no trabalho classifica-se como descritiva, e sua abordagem do estudo é qualitativa utilizando o procedimento documental. Assim, ele investigou as perdas por *Impairment* que a companhia teve entre 2013 e 2016 e seus reflexos e variações dentro das demonstrações da Petrobras S/A empresa, que é uma empresa estatal. A pesquisa concluiu que a companhia demonstrou prejuízos por decorrência de grandes perdas por *Impairment*.

Silva et al. (2021) estudo analisou se as empresas listadas na B3, essas, de diferentes níveis de Governança Corporativa, relataram as perdas e reversões de perdas por *Impairment* em suas demonstrações do ano de 2018. A metodologia classifica-se como qualitativa, e o estudo caracteriza-se como um estudo documental, de caráter descritivo. O resultado do estudo indicou que as companhias prosseguem com falta de transparência, em evidenciar os resultados dos testes de recuperabilidade efetuados em seus ativos, em seus demonstrativos.

O estudo de Sobreiro e Gonçalves (2022) teve o objetivo de analisar os procedimentos adotados pelas companhias aéreas listadas na B3, e igualmente na Bolsa de Londres, para compreender as práticas contábeis adotadas para melhor representar os ativos e também qual foi o processo de reconhecimento, mensuração e evidenciação do teste de impairment. A pesquisa foi realizada por meio do método de Análise de Conteúdo. E posto isso, concluíram que as perdas por *Impairment* foram maiores durante a pandemia, em comparação a períodos anteriores.

Schwertner e Anjos (2023) teve o objetivo de analisar as demonstrações contábeis da Companhia Aérea Brasileira Azul S.A, e assim, poder explorar os índices de Liquidez, Endividamento e Rentabilidade, considerando o período pré (2018), durante e pós pandemia (2022), e poder comparar os impactos no desenvolvimento econômico-financeiro da entidade, motivados pela Covid-19 na empresa estudada. A pesquisa bibliográfica foi o meio utilizado no presente estudo para definição dos índices que auxiliarão a determinar o desempenho da companhia estudada e suas respectivas fórmulas. Em tese, a companhia apontou uma recuperação, com melhoras significativas na capacidade, liquidez, receita e lucros, quando comparado com o período pandêmico.

Bravo, Santana e Sarquis (2023) obtiveram achados que sugeriram que os ativos intangíveis tiveram maior impacto da crise da Covid-19 em comparação aos ativos imobilizados. O método de pesquisa utilizado neste estudo é qualitativo e documental. Com isso, pode-se entender que uma crise social pode sim, interferir nos números contábeis das empresas, principalmente em ativos não circulantes, em relação ao *Impairment*.

Marcillo (2023) teve o objetivo de examinar o tratamento que as companhias aéreas do Brasil deram aos efeitos e indicativos do teste de *Impairment* que a pandemia do Covid-19 trouxe em 2020. Os procedimentos metodológicos de pesquisa utilizados nesta pesquisa têm caráter descritivo e documental, analisando qualitativamente os dados. Foram analisadas as evidenciações nos demonstrativos e se estavam de acordo com que padrão *Internacional Financial Reporting Standards* (IFRS) e o pronunciamento contábil CPC 01 (R1) exige. Com a análise das demonstrações das empresas analisadas foi identificado que há despadronização e falta qualidade nas informações e evidências.

Cunha et al. (2024) buscaram analisar durante e pós pandemia do Covid-19 a situação das companhias aéreas, verificando os impactos sofridos e os pontos mais afetados. O estudo se deu por meio de pesquisa bibliográfica. Concluíram que o setor aéreo, agências de turismo, incluindo os fabricantes de aeronaves foi um dos mais afetados pela pandemia mundial da Covid-19. As companhias aéreas sofreram impactantes perdas do valor de mercado nas bolsas mundiais, por motivo do grande número de cancelamentos de voos etc.

Em relação às pesquisas utilizadas como fonte de dados bibliográficos, com temas do teste de *Impairment* relacionado ao período de pandemia do Covid-19, foram utilizados dois artigos atuais do ano de 2023 “A incidência de *impairment* de ativos não circulantes diante da crise da covid-19” de Bravo, Santana e Sarquis, “Recuperabilidade de ativos: Os efeitos do covid-19 nas demonstrações contábeis de empresas do setor aéreo brasileiro.” de Larissa Marcillo e também outro de 2024, “Análise da situação das companhias aéreas após a pandemia de covid-19” de Cunha et al. (2024). As pesquisas tinham o objetivo de investigar se houve aumento de incidências de *Impairment* de ativos, por causa da crise social e econômica que o Covid-19 provocou em 2020 e 2021.



### 3 METODOLOGIA

A metodologia empregada nesta pesquisa classifica-se como descritiva, como procedimento utiliza-se o documental, juntamente com o método de comparação.

Neste contexto, entende-se que na pesquisa descritiva “os dados são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira neles” (ANDRADE, 2006, p. 124).

A principal característica da pesquisa documental é que sua fonte de dados e campo de pesquisa se trata de um documento, seja ele histórico, institucional etc. (Tozoni-Reis, 2009). No entanto, o método de comparação “realiza comparações com a finalidade de verificar semelhanças e explicar divergências” (Andrade, 2006, p. 134). Posto isto, a pesquisa pretende analisar as informações referentes ao *Impairment* nas demonstrações financeiras da companhia Azul S.A. Demonstrações disponíveis em seu *website* institucional. Para isso, a pesquisa documental foi adotada conforme os dados coletados nas demonstrações financeiras balanço patrimonial, demonstração do resultado do exercício (DRE), e notas explicativas nos últimos 6 anos de exercício social finalizados da companhia. Dessa forma, o período escolhido e utilizado para análise da pesquisa foi, de 2018 a 2023, nos três períodos considerados pré-pandêmicos (2018 e 2019), períodos pandêmicos (2020 e 2021) e pós pandêmicos (2022 e 2023).

Para o desenvolvimento do método de comparação foram desenvolvidos quadros, os quais são importantes para análise e evidenciação dos dados, principalmente, para ilustração dos indicativos de perdas por *Impairment* nos ativos da companhia. Além destes indicativos, outros quadros, foram utilizadas para analisar as perdas e reversões das perdas por *Impairment* e assim, conseguir realizar a análise dos resultados e responder ao problema de pesquisa.

O Quadro 2º faz referência as notas explicativas analisadas, o número (nº) corresponde ao número de identificação da nota explicativa dentro da demonstração financeira analisada, no trimestre e ano, da referida nota, como mostrado a seguir:

Quadro 03 - Sequência de notas explicativas das demonstrações financeiras analisadas e utilizadas nos resultados.

| Trimestre/Ano | Nº/Item | NOTAS EXPLICATIVAS ANALISADAS                                    |
|---------------|---------|--|
| 4º / 2018     | 3.10    | Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros |
|               | 15      | Imobilizado  |
|               | 16      | Intangível   |

|           |        |  |
|-----------|--------|--|
| 4º / 2019 | 1      | Aceleração da transformação da frota   |
|           | 3.10   | Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros                                     |
|           | 15     | Imobilizado e Direito de uso de ativos   |
|           | 16     | Intangível   |
| 4º / 2020 | 1.2.1  | Redimensionamento da malha aérea   |
|           | 1.4.1  | Composição dos saldos de provisão para perda ( <i>Impairment</i> ) e passivo oneroso                 |
|           | 1.4.2  | Movimentação da provisão para perda ( <i>Impairment</i> ) e passivo oneroso                          |
|           | 4.14   | Perda por redução ao valor recuperável ( <i>Impairment</i> ) de ativos não financeiros               |
|           | 16.1   | Teste de <i>Impairment</i> dos ativos intangíveis sem vida útil definida                             |
|           | 16.2   | Análise de sensibilidade do teste de <i>Impairment</i> dos ativos intangíveis sem vida útil definida |
| 4º / 2021 | 1.2    | Impactos causados pela pandemia de COVID-19  |
|           | 1.3    | Estrutura de capital e capital circulante líquido  |
|           | 1.4    | Aceleração da transformação da frota   |
|           | 1.4.1  | Composição dos saldos de provisão para <i>Impairment</i> e passivo oneroso                           |
|           | 1.4.2  | Movimentação da provisão para perda ( <i>Impairment</i> ) e passivo oneroso                          |
|           | 18.3   | Perda por redução ao valor recuperável ( <i>Impairment</i> ) de ativos não financeiros               |
|           | 18.3.1 | Teste de <i>Impairment</i> dos ativos intangíveis sem vida útil definida                             |
| 4º / 2022 | 1.2    | Impactos causados pela pandemia de COVID-19  |
|           | 1.5    | Aceleração da transformação da frota   |
|           | 1.5.1  | Composição dos saldos de provisão para <i>Impairment</i> e passivo oneroso                           |
|           | 1.5.2  | Movimentação da provisão para perda ( <i>Impairment</i> ) e passivo oneroso                          |
|           | 3.7    | Perda por redução ao valor recuperável ( <i>Impairment</i> ) de ativos não financeiros               |
|           | 17.3   | Teste de <i>Impairment</i> dos ativos intangíveis sem vida útil definida                             |
| 4º / 2023 | 2.1.4  | Cenário pós pandemia de COVID-19   |
|           | 2.3    | Aceleração da transformação da frota   |
|           | 2.3.1  | Composição dos saldos de provisão para <i>Impairment</i> e passivo oneroso                           |
|           | 2.3.2  | Movimentação da provisão para perda ( <i>Impairment</i> ) e passivo oneroso                          |
|           | 4.2    | Perda por redução ao valor recuperável (" <i>Impairment</i> ")                                       |
|           | 18.3   | Teste de <i>Impairment</i> dos ativos intangíveis com vida útil indefinida                           |

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

## 4 RESULTADOS

O teste de *Impairment* dá à empresa resultados e com eles, informações importantes que relatam nas demonstrações financeiras aos *stakeholders*, sobre a real situação financeira da empresa. A divulgação de informações corretas, transparentes e fidedignas é fundamental para o uso pelos *stakeholders* em geral, para uma tomada de decisão útil e crucial, em relação ao mantimento e crescimento da empresa.

A pesquisa busca investigar se a Cia Azul S.A. realiza os testes de *Impairment* de acordo da obrigatoriedade do CPC 01 (R1), quais foram as conclusões desses testes e de que forma a pandemia do Covid-19 interferiu nas variáveis que compõem o teste, ou seja, o valor contábil ou o recuperável do ativo. Primeiramente, para desenvolvimento das análises foram utilizadas as informações contidas nas notas explicativas, de divulgação obrigatória, de acordo com a Lei nº 6.404/1976 das Sociedades por Ações e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

### 4.1 Análise das Notas Explicativas (2018 a 2023)

O Quadro 4º a seguir, trata da análise dos dados encontrados nas notas explicativas, onde foi verificado se houve a realização, reconhecimento de perdas ou reversões de perdas por *Impairment*:

Quadro 04 - Análise da Evidenciação do Teste de *Impairment* nas notas explicativas da Cia Azul S.A.

| ANÁLISE DOS DADOS NAS NOTAS EXPLICATIVAS |   |   |  |   |                              |
|--|---|---|--|---|------------------------------|
| Ano                                      | Houve indícios de perdas por <i>Impairment</i> (trimestres) | Houve realização do teste de <i>Impairment</i> (trimestres) | Houve reconhecimento de perdas por <i>Impairment</i> | Houve reconhecimento de reversões de perdas por <i>Impairment</i> | Total das Perdas / Reversões |
| 2018                                     | -   | 4º  | Não  | Não   | -                            |
| 2019                                     | 4º  | 4º  | Sim  | Não   | R\$ 2.032.207                |
| 2020                                     | 3º  | 3º e 4º.  | Não  | Não   | -                            |
| 2021                                     | 2º; 3º e 4º.  | 2º; 3º e 4º.  | Não  | (2º; 3º e 4º.) Sim  | R\$ 1.075.682,00             |
| 2022                                     | 3º e 4º.  | 3º e 4º.  | Não  | (3º e 4º.) Sim  | R\$ 1.102.791,00             |
| 2023                                     | -   | 4º  | Não  | Sim   | R\$ 245.636,00               |

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Conforme os dados analisados nas notas explicativas contidas nas demonstrações financeiras da Companhia Azul S.A. dos anos 2018 a 2023. Foi verificado nos exercícios sociais analisados na pesquisa documental entre 2018 a 2023, foram realizados o teste de recuperabilidade (*Impairment*) em seus ativos.

Além disso, houve indícios de perdas por *Impairment* no 2º trimestre de 2021, no 3º e no 4º trimestre dos exercícios sociais de 2019 e 2022 respectivamente. Em relação a execução do teste de *Impairment* foram observadas as realizações no 2º trimestre de 2021, no 3º trimestre de 2020, 2021 e 2022 e, no 4º trimestre de todos os exercícios anuais analisados, ou seja, de 2018 a 2023.

Os resultados dos testes resultaram tanto em perdas por desvalorização no exercício social do ano de 2019, quanto em reversões de perdas por desvalorização registradas em 2021, 2022 e 2023, perdas essas, que em anos anteriores tiveram de ser registradas nos resultados dos exercícios anteriores. Este levantamento evidencia os fatos que impactam a identificação dos procedimentos de *Impairment* realizados entre o período de análise desta pesquisa.

Os principais resultados encontrados que tiveram influência no teste de *Impairment* no período de 2018 a 2023, nas demonstrações financeiras da Cia Azul S.A., foram decorrentes a decisões administrativas da companhia e pandemia do Covid-19. A seguir um Quadro 05, que explica os indicativos para a realização do teste de *Impairment* e onde ele sofreu interferência na sua composição.

Quadro 05 - Resumo dos achados que interferem no teste de *Impairment* nas demonstrações financeiras da Cia Azul S.A.

| QUADRO RESUMO - PRINCIPAIS ACHADOS |           |   |  |
|------------------------------------|-----------|---|--|
| ANO                                | RESULTADO | ACHADOS   | Onde interfere no <i>Impairment</i>  |
| 2019                               | PERDA     | Aprovado o plano de substituição do Embraer E195 onde incluía o subarrendamento de 53 aeronaves do respectivo modelo. | VALOR EM USO: foi determinado por projeções de fluxo de caixa do novo plano de substituição. Principais premissas utilizadas: Receita de contratos de sublocação; Custos de entrega e manutenção; Taxa de câmbio R\$ 4,0041/US\$1 e Taxa de desconto antes de impostos de 10,6%; e o valor justo menos as despesas de venda. |

|      |          |   |  |
|------|----------|---|--|
| 2021 | REVERSÃO | Decisão da Administração da Azul S.A. de utilizar duas aeronaves para o transporte de cargas.   | VALOR EM USO, principais premissas utilizadas: Receita prevista nos contratos de subarrendamento; Prazo de estimativa de início dos contratos de subarrendamento; Custos de entrega e manutenção das aeronaves; Taxas de câmbio; e Taxas de desconto antes de impostos.  |
| 2021 | REVERSÃO | Com o cancelamento de uma das cartas de intenção de subarrendar 21 aeronaves no total, a outros operadores.   | Principais premissas utilizadas: Receita prevista nos contratos de subarrendamento; Prazo de estimativa de início dos contratos de subarrendamento; Custos de entrega e manutenção das aeronaves; Taxas de câmbio; e Taxas de desconto antes de impostos.  |
| 2022 | REVERSÃO | O teste teve indicativo devido a uma negociação de venda de aeronaves para uma empresa de leasing (Azorra Aviation) e pelo fato da modificação do uso das aeronaves.  | VALOR LÍQUIDO DE VENDA .   |
| 2022 |          | Decisão da Administração de retornar esses ativos definitivamente as suas operações, considerando mudanças na posição dos outros operadores em função das consequências econômicas da pandemia de COVID-19. | VALOR DE USO, principais premissas utilizadas na análise incluíram: Receita prevista nos contratos de subarrendamento; Prazo estimado de início do subarrendamento; Custos de entrega e manutenção das aeronaves; Valor residual para aeronaves próprias no final dos contratos de arrendamento; Taxas de câmbio; e Taxas de desconto. |
| 2023 | REVERSÃO | Decisão em não seguir com os planos de subarrendar as aeronaves.  | VALOR EM USO.  |

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Os resultados encontrados são diferentes do estudo de Sobreiro e Gonçalves (2022) que concluíram que em comparação a períodos anteriores as perdas por Impairment foram maiores durante a pandemia. Já na Azul S.A. a perda por Impairment ocorreu em 2019, período pré pandêmico, e do período pandêmico em diante estudado, ocorreram reversões na Companhia.

#### 4.2 Análise do Período Pré-pandêmico (2018 e 2019)

De acordo com as demonstrações financeiras da companhia Azul S.A. foram revisados os indicadores de *Impairment*, exemplo, redução do valor de mercado, deterioração física do ativo, redução de demanda, mudança no valor de uso do bem etc., mas nenhum indicador foi identificado, isto posto, não foi registrado nenhum

prejuízo no imobilizado e intangível em 2018 e nos ativos intangíveis sem vida útil definida em 2019, não houve necessidade de ajuste em seus respectivos valores recuperável.

Segundo a Companhia Azul S.A. (2019, p. 39) uma estratégia da Companhia era acelerar a mudança da frota doméstica de jatos E195 por E2 de tamanho superior e de geração avançada, com características de menos consumo de combustível. Com isso, foi aprovado o plano de substituição do Embraer E195 onde incluía o subarrendamento de 53 aeronaves do respectivo modelo, onde despertou a necessidade de uma avaliação de *Impairment*.

Na nota explicativa nº 1, “Aceleração da transformação da frota” nas demonstrações financeiras de 2019, a Companhia Azul S.A afirma que o plano de aceleração na mudança da frota das aeronaves, peças e equipamentos relacionados, o valor em uso dos ativos foi determinado por projeções de fluxo de caixa do novo plano de substituição, fazendo uso de um fluxo com período de sete anos.

De acordo com a análise documental do exercício social de 2019, as principais premissas que foram utilizadas para análise do fluxo de caixa: Receita de contratos de sublocação; Custos de entrega e manutenção; Valor residual para aeronaves próprias e sob arrendamento financeiro no final dos contratos de sublocação; Taxa de câmbio R\$ 4,0041/US\$1 e Taxa de desconto antes de impostos de 10,6%; e o valor justo menos as despesas de venda foi estipulado por avaliação de terceiros, levando em consideração que o nível na hierarquia do valor justo é 3. O resultado do *Impairment* em 2019 e seu impacto foi de R\$54.211 por aeronave.

Obtiveram com a realização do teste a obrigatoriedade do registro de um *Impairment* dos ativos não circulante e ativos de direito de uso no valor de R\$2.032.207 em 2019. Se os ativos não tiverem valor contábil suficiente para absorver totalmente o *Impairment*, nesse caso não tinham, ele não é totalmente destinado.

De acordo com a nota explicativa nº 1, das demonstrações financeiras do exercício (2019):

Conseqüentemente, para essa porção não absorvida uma provisão adicional de contrato oneroso no valor de R\$797.591 foi reconhecida na rubrica “Outras despesas” na demonstração do resultado com contrapartida na rubrica “Provisões” no balanço patrimonial. (COMPANHIA AZUL S.A., 2019, p. 39)

No período pré pandemia do Covid-19, o teste de *Impairment* foi realizado em 2018 apenas por obrigatoriedade e a companhia não identificou indicativos para ajuste

no valor recuperável. Enquanto em 2019, obtiveram indicativos por meio de mudanças internas dentro da própria companhia, com relação à mudança da frota de aeronaves, ocasionando em perdas por *Impairment*. Em dezembro de 2019, o mundo já havia começado a sentir o impacto da criação do vírus do Covid-19 e seu poder devastador e rápido na vida das pessoas em sociedade.

Em dezembro de 2019, a companhia começou a monitorar e analisar os possíveis impactos negativos do vírus do COVID-19 teriam em seus resultados de 2020, com isso a companhia tomou várias medidas para conter esses impactos levando sempre em conta a saúde e segurança dos passageiros e tripulantes, medidas essas: Redução da capacidade internacional entre 20% a 30%; Novas contratações suspensas e lançamento do programa de licença não remunerada; Negociação de novas condições de pagamento com parceiros para preservar caixa.

Os resultados aqui levantados, corroboram com o de Cunha et al. (2024), afirmando que o setor aéreo foi um dos setores mais afetados pelo Covid-19, e os impactos negativos foram a redução de sua frota de aeronaves, redução de passageiros por voos, do volume de cargas transportadas e, a diminuição nos salários dos funcionários das companhias estudadas. Toda essa redução está ligada de modo direto aos monitoramentos primários das companhias aéreas, de preservar caixa e respeitadas as medidas que eram necessárias para a segurança dos clientes e funcionários.

#### **4.3 Análise do Período Pandêmico (2020 e 2021)**

As provisões são atualizadas todos os trimestres levando em consideração a atualização cambial e a amortização feita das despesas financeiras. No fim do exercício social de 2020, a companhia tem como base do *Impairment* 51 aeronaves e 4 motores, das 54 aeronaves e 4 motores em 31 de dezembro de 2019, e com as premissas macroeconômicas utilizadas, os saldos contábeis finais foram apresentados em comparação aos saldos de 2019, da seguinte forma nas demonstrações:

Figura 04 - Nota explicativa nº 1.4.1 da demonstração financeira de 2020 no 4º trimestre.

| Descrição  | Consolidado        |                    |
|--|--------------------|--------------------|
|  | 31.12.20           | 31.12.19           |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre ROU                            | (706.614)          | (1.351.431)        |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre aeronaves e motores            | (211.062)          | (171.050)          |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre <i>rotables</i>                | (225.797)          | (509.725)          |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre estoques                       | (18.334)           | (14.784)           |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre outros ativos                  | (56.741)           | (28.592)           |
| <b>Total provisão para perda (<i>impairment</i>) sobre ativos da Companhia</b> | <b>(1.218.548)</b> | <b>(2.075.582)</b> |
| Provisão para passivo oneroso  | (1.340.522)        | (821.751)          |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2020)

Na Figura 04, em comparação do ano de 2020 com seu ano anterior, teve um total de provisão para perdas de *Impairment* sobre os ativos da companhia 41,29% menor do que em 2019, correspondendo a R\$857.034; E a provisão para o passivo oneroso ficou maior 63,12% no ano de 2020 em comparação a 2019, valor correspondente a R\$518.771;

Figura 05 - Nota explicativa nº 1.4.2 da demonstração financeira de 2020 no 4º trimestre.

| Descrição   | Consolidado                    |                    |                    |
|---|--------------------------------|--------------------|--------------------|
|   | <i>Impairment</i><br>de ativos | Passivo<br>Oneroso | Total              |
| <b>Saldo inicial em 31 de dezembro de 2019</b>                          | (2.075.582)                    | (821.751)          | (2.897.333)        |
| Varição cambial   | -                              | (213.280)          | (213.280)          |
| Despesa com juros atualização provisão para passivo oneroso             | -                              | (206.011)          | (206.011)          |
| Adições ao passivo oneroso  | -                              | (362.426)          | (362.426)          |
| Consumo de material aeronáutico e <i>rotables</i> / passivo oneroso     | 272.006                        | 262.946            | 534.952            |
| Reserva de manutenção   | (20.486)                       | -                  | (20.486)           |
| Venda de aeronaves  | 13.123                         | -                  | 13.123             |
| Renegociação de contratos de arrendamento ( <i>lease modification</i> ) | 581.926                        | -                  | 581.926            |
| Outros  | 10.465                         | -                  | 10.465             |
| <b>Saldo final em 31 de dezembro de 2020</b>                            | <b>(1.218.548)</b>             | <b>(1.340.522)</b> | <b>(2.559.070)</b> |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2020)

Na Figura 05, os saldos finais em dezembro de 2019, mostram um passivo oneroso de R\$821.751 e um saldo de *Impairment* de R\$2.075.582, totalizando assim R\$2.897.333. No final do exercício de 2020, o saldo de *Impairment* é de 1.218.548, e



o saldo de passivo oneroso é de 1.340.522, ficando assim com um saldo total de R\$2.559.070.

Foi também realizado o teste de *Impairment* no direito de uso localizado no ativo, resultando em valores que não necessitam de perdas por *Impairment* e consequentemente sem registro de provisão para perdas.

Os testes de perda de *Impairment* do ágio e outros ativos intangíveis têm as projeções internas elaboradas em um período de cinco anos e o fluxo de caixa que determinou o valor em uso dos ativos sendo elaborado de acordo com o plano de negócios da Companhia. O resultado do teste evidenciou a não necessidade de registro de perda por *Impairment*.

As premissas consideradas de acordo com as notas explicativas das demonstrações de 2020 foram: a frota e sua capacidade; receita de passageiros; custos operacionais; e necessidades de investimentos. E também Produto Interno Bruto (PIB), projeções do dólar norte-americano e os preços futuros do barril de querosene e suas taxas de juros, como premissas macroeconômicas.

Figura 06 - Nota explicativa nº 16.2 da demonstração financeira de 2020 no 4º trimestre.

|                                     | 31.12.20                                     |                                   | 31.12.19                                     |                                   |
|-------------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|
|                                     | Ágio por expectativa de rentabilidade futura | Licença de operação em aeroportos | Ágio por expectativa de rentabilidade futura | Licença de operação em aeroportos |
| Valor contábil                      | 810.948                                      | 82.196                            | 753.502                                      | 82.196                            |
| Valor contábil – UGC                | 6.410.447                                    | -                                 | 9.553.643                                    | -                                 |
| Valor em uso                        | 32.227.871                                   | 1.726.007                         | 34.595.386                                   | 3.219.401                         |
| Taxa de desconto antes dos impostos | 10,3%  | 8,5%                              | 8,8%   | 9,8%                              |
| Taxa de crescimento na perpetuidade | 3,0%   | 3,0%                              | 3,4%   | 3,4%                              |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2020)

Os saldos na Figura 06, mostram que no teste realizado tanto no ágio por expectativa e quanto no ativo intangível sem vida útil “licença de operações em aeroportos”, o valor recuperável, determinado pelo valor em uso, foi maior do que os valores contábeis dos ativos, assim não havendo o porquê de um ajuste com perdas por *Impairment*, porque o valor recuperável mostrou que o bem ainda vai trazer muitos benefícios econômicos para a companhia pelo uso do ativo.

De acordo com as demonstrações financeiras da companhia de 2021, foram realizados os testes anuais de *Impairment* nos ativos intangíveis sem vida útil definida, mediante os valores do fluxo de caixa descontado da unidade geradora de caixa.

A demonstração financeira do exercício social (2020) traz a descrição do teste de *Impairment*:

Figura 07 - Demonstrativo dos valores do teste de *impairment*, na nota explicativa nº 16. da demonstração financeira de 2020 no 4º trimestre.

|                                     | 31.12.21                                     |                                   | 31.12.20                                     |                                   |
|-------------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|
|                                     | Ágio por expectativa de rentabilidade futura | Licença de operação em aeroportos | Ágio por expectativa de rentabilidade futura | Licença de operação em aeroportos |
| Valor contábil                      | 901.417                                      | 126.547                           | 810.948                                      | 82.196                            |
| Valor contábil – UGC                | 8.499.312                                    | -                                 | 6.410.447                                    | -                                 |
| Valor em uso                        | 35.355.308                                   | 2.419.843                         | 32.227.871                                   | 1.726.007                         |
| Taxa de desconto antes dos impostos | 9,5%   | 10,5%                             | 10,3%  | 8,5%                              |
| Taxa de crescimento na perpetuidade | 3,0%   | 3,0%                              | 3,0%   | 3,0%                              |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2020)

O resultado do teste de *Impairment* evidenciou que não há necessidade de reconhecimento de ajuste nos ativos intangíveis sem vida útil definida, pelo fato que o valor de uso definido pelos fluxos de caixa, representando o valor recuperável, é superior ao valor contábil registrado desses ativos, na Figura 07.

A administração da Azul S.A. assinou cartas de intenção de sub-arrendar as aeronaves modelos Embraer E195 que foram substituídas em 2019 por modelos mais tecnológicos e econômicos, a outros operadores aéreos. Com essas cartas foi alterado o uso pretendido das aeronaves provocando uma revisão de *Impairment* que acabou resultando em uma perda de *Impairment* no valor de R\$2.075.582 e uma necessidade de reconhecer contabilmente, um passivo oneroso no valor de R\$821.751, em 2019.

Durante o segundo trimestre do exercício social da companhia de 2021, foi reconhecida uma reversão parcial do *Impairment* subsequente a uma decisão da Administração da Azul S.A. de utilizar duas aeronaves para o transporte de cargas, consequentemente modificando o valor de uso dos ativos.

Com o cancelamento de uma das cartas de intenção de subarrendar 21 aeronaves no total, a outros operadores, a companhia obteve indicativos de realização do teste de *Impairment*, chegando ao resultado de necessidade do reconhecimento de uma reversão parcial da provisão que estava reconhecida por R\$1.362.386. Em

dezembro do mesmo ano a provisão para *Impairment* correspondia a 28 aeronaves, das 51 aeronaves e 4 motores em 31 de dezembro do ano anterior.

Figura 08 - Nota explicativa nº 1.4.1 da demonstração financeira de 2021 no 4º trimestre.

| Descrição   | Consolidado |             |
|---|-------------|-------------|
|   | 31.12.21    | 31.12.20    |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre ROU                       | (605.651)   | (706.614)   |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre aeronaves e motores       | (68.693)    | (211.062)   |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre <i>rotables</i>           | (225.797)   | (225.797)   |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre outros ativos             | (12.013)    | (75.075)    |
| Total provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre ativos da Companhia | (912.154)   | (1.218.548) |
| Provisão para passivo oneroso   | (693.407)   | (1.340.522) |
| Total   | (1.605.561) | (2.559.070) |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2021)

Na Figura 08, a companhia obteve em 2021, no seu total das provisões, um resultado menor 37,26% do que no seu exercício anterior, percentual correspondente a R\$953.509; A provisão para o passivo oneroso ficou menor 48,27% no ano de 2021 em comparação ao ano antecedente, esse percentual corresponde ao valor de R\$647,115.

Figura 09 - Nota explicativa nº 1.4.2 da demonstração financeira de 2021 no 4º trimestre.

| Descrição   | Consolidado                 |                 |             |
|---|-----------------------------|-----------------|-------------|
|   | <i>Impairment</i> de ativos | Passivo Oneroso | Total       |
| <b>Saldo inicial em 31 de dezembro de 2019</b>                          | (2.075.582)                 | (821.751)       | (2.897.333) |
| Variação cambial  | -                           | (213.280)       | (213.280)   |
| Despesa com juros   | -                           | (206.011)       | (206.011)   |
| Adições   | -                           | (362.426)       | (362.426)   |
| Consumo   | 272.006                     | 262.946         | 534.952     |
| Reserva de manutenção   | (20.486)                    | -               | (20.486)    |
| Venda de aeronaves  | 13.123                      | -               | 13.123      |
| Renegociação de contratos de arrendamento ( <i>lease modification</i> ) | 581.926                     | -               | 581.926     |
| Outros  | 10.465                      | -               | 10.465      |
| <b>Saldo inicial em 31 de dezembro de 2020</b>                          | (1.218.548)                 | (1.340.522)     | (2.559.070) |
| Variação cambial  | -                           | (103.858)       | (103.858)   |
| Despesa com juros   | -                           | (156.516)       | (156.516)   |
| Reversões   | 494.592                     | 970.811         | 1.465.403   |
| Adições   | (188.198)                   | (201.523)       | (389.721)   |
| Consumo   | -                           | 188.842         | 188.842     |
| Reconhecimento inicial de subarrendamento (*)                           | -                           | (50.641)        | (50.641)    |
| <b>Saldo final em 31 de dezembro de 2021</b>                            | (912.154)                   | (693.407)       | (1.605.561) |

(\*) O saldo foi transferido da rubrica "Provisões – Passivo oneroso" para a rubrica "Subarrendamento a receber", pois refere-se ao valor estimado do subarrendamento a receber das duas aeronaves entregues para a Breeze.

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2021)

Na Figura 09, o saldo final em dezembro de 2019 incluindo o valor de *Impairment* de ativos e passivo oneroso foi de R\$2.897.333; Saldo final em 2020, foi de R\$2.559.070, valor menor 11,67% do que seu ano anterior; Saldo final de 2021, R\$1.605.561, valor menor do que o ano antecedente 37,26% e menor 44,58% do que em dezembro de 2019.

Em 2020 a companhia realizou o teste de recuperabilidade pela obrigatoriedade e não identificou nenhuma reversão de perdas por recuperabilidade ou perdas por recuperabilidade. No exercício de 2021, com a mudança do valor de uso de duas aeronaves que foram utilizadas como transporte de cargas, o teste de *Impairment* foi realizado e resultou em uma reversão parcial do *Impairment*, também em 2021, uma carta de intenção de subarrendar 21 aeronaves foi cancelada, e com o teste de recuperabilidade foi executado obtendo um resultado de necessidade de reversão parcial da provisão.

No enfrentamento da pandemia do Covid-19 a companhia Azul até o final de 2020 de acordo com o relatório de administração (2020), já havia transportado para áreas críticas mais de 4 milhões de doses de vacinas e entregado mais de 100 toneladas de equipamentos médicos incluindo, cilindros de oxigênio etc.

Um dos impactos negativos macroeconômicos da pandemia do Covid-19 foi a queda no Produto Interno Bruto (PIB) de 4,5 ano final do ano e além da queda na taxa de câmbio, desvalorizando a moeda brasileira (Real - R\$), que são premissas utilizadas para análise do fluxo de caixa dos ativos para determinar seu valor de uso. Outro impacto negativo da pandemia foi o retardamento dos planos de entregas das aeronaves aos sub arrendadores.

Uma das importantes providências obtidas pela companhia foi o aumentar sua malha aérea e reduzir sua capacidade, como forma de diminuir a proliferação do vírus. Com a variante Delta causadora da 2ª onda da pandemia de Covid-19 em 2021, a demanda por passagens aéreas foi abalada novamente no primeiro entre o segundo trimestre, e com a desvalorização de 7,4% do real em referência ao dólar norteamericano.

No estudo de Cunha et al. (2024), foram também descritos os impactos negativos que as companhias tiveram no período pandêmico, assim como nas notas explicativas da companhia Azul S.A., a qual está presente a redução de sua capacidade, entre outras medidas que tiveram de adquirir para combater esses

impactos negativos provenientes da pandemia do Covid-19 e poder preservar o caixa da empresa. Além de a demanda por voos ter sido abalada em 2020 e 2021, pela 1ª e 2ª onda da pandemia de Covid-19, respectivamente, todo o impacto que o estudo anterior de Sobreiro e Gonçalves (2022) relatou, em que várias fronteiras foram fechadas além da existência de restrições que impactaram os voos domésticos. Estes resultados também podem corroborar com o estudo de Bravo, Santana e Sarquis (2023), os quais abordaram a forma que uma crise social, como a pandemia do Covid19, pode interferir nos valores contábeis dos ativos não circulantes das empresas, quando em relação ao *Impairment*.

#### **4.4 Análise do Período Pós-pandêmico (2022 e 2023)**

No final do terceiro trimestre de 2022, decorreu-se de um teste de recuperabilidade uma reversão parcial do *Impairment* de 6 aeronaves do modelo Embraer E195, o teste teve indicativo devido a uma negociação de venda de aeronaves para uma empresa de leasing (Azorra Aviation) e pelo fato da modificação do uso das aeronaves. A quantidade final das aeronaves era de 22 provisões em comparação ao saldo de dezembro de 2021, que era de 28 aeronaves.

No final do exercício de 2022, as demonstrações evidenciaram que nas provisões para *Impairment* e passivo oneroso, houve reversões parciais do saldo das respectivas contas, no saldo total de R\$1.102.791, que decorreu pela decisão da companhia de reingressar as aeronaves em suas operações. “Considerando mudanças na posição dos outros operadores em função das consequências econômicas da pandemia de COVID-19” (Azul S.A., 2022, p. 37). Ao fim do exercício social de 2022 da companhia, a quantidade da provisão para *Impairment* é de 8 aeronaves, em comparação ao final do exercício de 2021 que era de 28.

Figura 10 - Nota explicativa nº 1.5.1 da demonstração financeira de 2022 no 4º trimestre.

| Descrição   | Consolidado |             |
|---|-------------|-------------|
|   | 31.12.2022  | 31.12.21    |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre direito de uso            | (110.349)   | (605.651)   |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre imobilizado               | (279.077)   | (294.490)   |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre outros ativos             | -           | (12.013)    |
| Total provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre ativos da Companhia | (389.426)   | (912.154)   |
| Provisão para passivo oneroso   | -           | (693.407)   |
| Total   | (389.426)   | (1.605.561) |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2022)

Na Figura 10, na comparação dos saldos de provisão de 2022, no total das provisões para perda de *Impairment* sobre ativos da companhia o valor foi menor 75,74% do que seu ano anterior; e o valor do saldo de provisão para o passivo oneroso foi nulo em comparação ao ano de 2021 que foi R\$693.407.

Figura 11 - Nota explicativa nº 1.5.2 da demonstração financeira de 2022 no 4º trimestre.

| Descrição                                 | Consolidado                    |                    |             |
|---|--------------------------------|--------------------|-------------|
|   | <i>Impairment</i><br>de ativos | Passivo<br>oneroso | Total       |
| <b>Em 31 de dezembro de 2020</b>          | (1.218.548)                    | (1.340.522)        | (2.559.070) |
| Reversões (adições), líquidas             | 306.394                        | 769.288            | 1.075.682   |
| Consumo                                   | -                              | 188.842            | 188.842     |
| Juros incorridos                          | -                              | (156.516)          | (156.516)   |
| Variação cambial                          | -                              | (103.858)          | (103.858)   |
| Reconhecimento inicial de subarrendamento | -                              | (50.641)           | (50.641)    |
| <b>Em 31 de dezembro de 2021</b>          | (912.154)                      | (693.407)          | (1.605.561) |
| Reversões (adições), líquidas             | 516.157                        | 586.634            | 1.102.791   |
| Consumo                                   | -                              | 178.126            | 178.126     |
| Juros incorridos                          | -                              | (100.975)          | (100.975)   |
| Variação cambial                          | -                              | 29.622             | 29.622      |
| Transferências                            | 6.571                          | -                  | 6.571       |
| <b>Em 31 de dezembro de 2022</b>          | (389.426)                      | -                  | (389.426)   |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2022)

O valor de *Impairment* de ativos e passivo oneroso totalizou ao final de 2020 R\$2.559.070; o saldo final de 2021, resultou em R\$1.605.561, valor menor do que o ano antecedente 37,26%; e o saldo final de 2022, decorreu em um valor menor do que o ano antecedente 75,74% e menor 84,78% do que em dezembro de 2020, na Figura 11.

O teste de *Impairment* de acordo com a demonstração financeira do exercício social (2022):

Figura 12 - Demonstrativo dos valores do teste de *Impairment*, na nota explicativa nº 1. da demonstração financeira de 2022 no 4º trimestre.

| Descrição                           | 31.12.22                                     |                                   | 31.12.21                                     |                                   |
|-------------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|
|                                     | Ágio por expectativa de rentabilidade futura | Licença de operação em aeroportos | Ágio por expectativa de rentabilidade futura | Licença de operação em aeroportos |
| Valor contábil                      | 901.417                                      | 126.547                           | 901.417                                      | 126.547                           |
| Valor contábil – UGC                | 9.505.637                                    | -                                 | 8.499.312                                    | -                                 |
| Valor em uso                        | 19.622.243                                   | 2.611.480                         | 35.355.308                                   | 2.419.843                         |
| Taxa de desconto antes dos impostos | 11,5%  | 12,5%                             | 9,5%   | 10,5%                             |
| Taxa de crescimento na perpetuidade | 3,0%   | 3,0%                              | 3,0%   | 3,0%                              |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2022)

Na Figura 12, o teste de recuperabilidade constatou o valor de recuperação dos ativos para a companhia, é maior do que o valor contábil registrado desses ativos intangíveis sem vida útil definida, assim, não foi necessário um registro de ajuste no valor recuperável dos ativos.

No fim do exercício social de 2023, existiu uma reversão das provisões para *Impairment* no valor de R\$245.636, pela decisão em não seguir com os planos de subarrendar as aeronaves, que foi o indicativo para a revisão dos valores e desencadeou do teste de *Impairment*.

Figura 13 - Nota explicativa nº 2.3.1 da demonstração financeira de 2023 no 4º trimestre.

| Descrição   | Consolidado |           |
|---|-------------|-----------|
|   | 31.12.23    | 31.12.22  |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre direito de uso            | -           | (110.349) |
| Provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre imobilizado               | (143.790)   | (279.077) |
| Total provisão para perda ( <i>impairment</i> ) sobre ativos da Companhia | (143.790)   | (389.426) |
| Total   | (143.790)   | (389.426) |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2023)

O saldo final das provisões para perda de *Impairment* sobre ativos da companhia no ano de 2023, o valor foi menor 63,08% do que o saldo do ano anterior, de 2021, na Figura 13.

Figura 14 - Nota explicativa nº 2.3.2 da demonstração financeira de 2023 no 4º trimestre.

| Descrição                 | Consolidado          |                 |             |
|---------------------------|----------------------|-----------------|-------------|
|                           | Impairment de ativos | Passivo oneroso | Total       |
| Em 31 de dezembro de 2021 | (912.154)            | (693.407)       | (1.605.561) |
| Reversões                 | 516.157              | 586.634         | 1.102.791   |
| Consumo                   | -                    | 178.126         | 178.126     |
| Juros incorridos          | -                    | (100.975)       | (100.975)   |
| Variação cambial          | -                    | 29.622          | 29.622      |
| Transferências            | 6.571                | -               | 6.571       |
| Em 31 de dezembro de 2022 | (389.426)            | -               | (389.426)   |
| Reversões                 | 245.636              | -               | 245.636     |
| Em 31 de dezembro de 2023 | (143.790)            | -               | (143.790)   |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2023)

O valor total no exercício social de 2021 de *Impairment* de ativos e passivo oneroso era de R\$1.605.561; o saldo final de 2022, foi determinado em R\$389.426, valor menor do que o ano antecedente 75,74%; 2023 foi finalizado com saldo final de R\$143.790, resultando em um valor menor do que o ano antecedente 63,08% e menor 91,04% do que em dezembro de 2021, na Figura 14.

A demonstração financeira do exercício social (2023) traz a descrição do teste de *Impairment* da seguinte maneira:

Figura 15 - Demonstrativo dos valores do teste de *Impairment*, na nota explicativa nº 2 da demonstração financeira de 2023 no 4º trimestre.

| Descrição                     | 31.12.23  | 31.12.22  |
|-------------------------------|-----------|-----------|
| Valor contábil – Ágio e slots | 1.027.964 | 1.027.964 |

Fonte: Demonstrações financeiras da Cia Azul S.A. (2023)

O teste de *Impairment* ágio e slots definiram que o valor recuperável é maior do que o valor contábil e com isso não foi necessário o registro de perda por *Impairment* no ativo intangível com vida útil indefinida, na Figura 15.

Em setembro do exercício social de 2022 um teste de recuperabilidade realizado pela companhia resultou em uma reversão parcial do *Impairment*, pelo fato da companhia ter modificado o uso de seis aeronaves e pelo indicativo de uma negociação de venda desses ativos. Em dezembro a companhia teve a decisão de reingressar aeronaves em suas operações, desencadeando reversões parciais do saldo da conta de provisão para *Impairment* e da conta de passivo oneroso. Em dezembro de 2023, a companhia identificou como indicativo do teste de



recuperabilidade, a decisão de não seguir com os planos de subarrendar as aeronaves, assim, houve uma reversão das provisões para *Impairment*.

A companhia Azul teve sua estrutura de capital demasiadamente afetada pela pandemia com a desvalorização do real (R\$) e o impacto significativo no fluxo de caixa. De acordo com a demonstração financeira do exercício social (2022), reduzido o número de casos do vírus Covid-19 e com a retomada das operações, a demanda da companhia e os níveis de capacidade, já apresentam-se maiores em comparação aos níveis pré-pandemia. A administração da companhia estabeleceu uma estratégia de renegociação de suas dívidas, em dezembro de 2022, prolongando-se ao exercício social de 2023.

Estes resultados podem ser comparados também, aos estudos de Cunha et al. (2024), nele chegaram à conclusão que o setor aéreo sofreu impactos negativos com a queda da demanda no turismo internacional e a desvalorização da moeda brasileira, Real (R\$). Além de compreenderem que, no período pós-pandêmico em relação as companhias aéreas, só em 2023 a situação das empresas começou a mostrar o seu retorno em comparação ao período pré-pandêmico.

## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho analisou de maneira comparativa os testes de *Impairment* nas demonstrações financeiras da Companhia Azul S.A., entre 2018 a 2023, e buscou identificar como a Pandemia da Covid-19 interferiu no teste de *impairment* da companhia, analisando suas notas explicativas. O trabalho permitiu a verificação de como um evento de nível alto de gravidade, como a pandemia do Covid-19, e como esta influenciou no *Impairment* de uma das maiores companhias do Brasil, como a Azul S.A. e como a companhia administrou e monitorou os ativos no período.

Conforme pesquisado, a pandemia foi uma crise de saúde mundial e crise econômica, reconhecida como um acontecimento incomum e inesperado, e teve grande impacto no setor aéreo, o qual foi um dos setores mais afetados pela queda inesperada da demanda por voos e pelas restrições de mobilidade global. A pandemia trouxe a necessidade da companhia reavaliar o valor contábil de seus ativos, como exemplo as aeronaves, através do teste de *Impairment*, de acordo com o pronunciamento CPC 01 (R1).

Os resultados da análise da Azul S.A., mostram que houve realização do teste de *Impairment* foram registradas perdas no valor recuperável de seus ativos, por indicativos de decisões administrativas da companhia. Decisões estas de acelerar a mudança da frota doméstica de jatos E195 por aeronaves mais avançadas em 2019, o qual considera ao período pré-pandêmico.

Além disso, foram identificadas premissas macroeconômicas, as quais foram levadas em consideração para a realização do teste de *Impairment* da companhia, durante o período pandêmico e pós-pandêmico como: a capacidade de sua frota; receita de passageiros; custos operacionais; PIB; projeções do dólar; taxa de câmbio; e os preços futuros do barril de querosene e suas taxas de juros. Todas essas premissas foram afetadas pelos efeitos negativos da crise econômica, causada pela pandemia do Covid-19. A aplicação correta do pronunciamento contábil CPC 01 (R1), foi fundamental para garantir a transparência das informações financeiras para os stakeholders da companhia além das perdas reconhecidas por *Impairment* evitaram subvalorizar os ativos da companhia.

Contudo, a Companhia Azul S.A. aderiu várias medidas para minimizar os danos do período pandêmico em 2020, exemplo disso foi a redução de sua frota, e como a renegociação de contratos. Com o setor aéreo global se restabelecendo

novamente, a Azul S.A., em 2021, mesmo ainda no período pandêmico, começa a melhorar a sua situação financeira e começa a reverter parte das provisões para perdas de *Impairment*, essas reversões foram necessárias por decisões administrativas, por exemplo, utilizar duas aeronaves para o transporte de cargas, assim, modificando o valor de uso desses ativos.

A pesquisa limitasse ao estudo do teste de *Impairment* e sua realização e obrigatoriedade, pelo pronunciamento do brasileiro CPC 01 (R1) - Redução ao valor recuperável de ativos, somente na companhia Azul S.A. no período entre 2018 a 2023. O presente trabalho reforça a importância da contabilidade em tempos de crise, principalmente as inesperadas e mundiais, especialmente no que diz respeito à análise do teste de recuperabilidade, que tem grande importância por avaliar de forma realista o valor dos ativos em momentos difíceis financeiros e econômicos.

Recomenda-se que futuras pesquisas aprofundem a análise dos impactos da pandemia em outras empresas e setores, assim evidenciar o quanto o papel do *Impairment* e sua importância para a contabilidade empresarial, em cenários de infortúnio econômico. Para que possamos ampliar a visão e entender mais sobre os efeitos econômicos e contábeis que a pandemia da Covid-19 desencadeou.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Karla Roberta Castro Pinheiro; SILVA, César Augusto Tibúrcio. Determinantes do reconhecimento da perda pelo *Impairment test*. **Revista Ambiente Contábil**, Rio Grande do Norte, v. 12, n. 2, p. 112-135, julho/dezembro, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/ambiente/article/view/19759/12905>. Acesso em: 02 out. 2024.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à Metodologia do Trabalho Científico**: elaboração de trabalhos na graduação. 7 ed. São Paulo: Editora Atlas Ltda, 2006.

AZUL LINHAS AÉREAS. **Nossa História**. Disponível em: <https://www.voeazul.com.br/br/pt/sobreazul/nossa-historia>. Acesso em: 13 abr. 2024.

BRAVO, Alan Simon; SANTANA, Verônica de Fátima; SARQUIS, Raquel Wille. A incidência de *Impairment* de ativos não circulantes diante da crise da Covid-19. **Revista Contabilidade & Finanças**, São Paulo, v.34, 2024.

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS (CPC). **CPC-01 (R1)**: Redução ao Valor Recuperável de Ativos. Brasília, out. 2010. Disponível em: [53 CPC 01.doc \(live.com\)](#). Acesso em: 11 abr. 2024.

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS (CPC). **Conheça o CPC**. Disponível em: [Conheça o CPC](#). Acesso em: 13 de maio, 2024.

COMPANHIA AZUL S.A. **Fato Relevante**: Azul conquista, pelo 3º ano consecutivo, os melhores índices de solução e satisfação do Cliente. São Paulo: Azul S.A., 19 mar. 2024. Disponível em: <https://www.voeazul.com.br/content/dam/azul/voeazul/imprensa/Azul%20conquista%2C%20pelo%203%C2%BA%20ano%20consecuti vo%2C%20os%20melhores%20%C3%ADndices%20de%20solu%C3%A7%C3%A3o%20e%20satisfa%C3%A7%C3%A3o%20do%20Cliente.pdf>. Acesso em: 02 out. 2024.

COMPANHIA AZUL S.A. **Fato Relevante**: Azul é a companhia aérea mais pontual do Brasil pelo segundo mês consecutivo. São Paulo: Azul S.A., 16 out. 2023. Disponível em: [https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&u act=8&ved=2ahUKEwj4-YKih4CJAXWdsJUCHcjMCLgQFnoECBIQAw&url=https%3A%2F%2Fwww.voeazul.com.br%2Fcontent%2Fdam%2Fazul%2Fvoe- azul%2Fimprensa%2FAzul%25C3%25A9-a-companhia-a%25C3%25A9rea-mais-pontual-do-Brasil-pelosegundo-m%25C3%25AAs-consecutivo.pdf&usg=AOvVaw1\\_bGnOcRdVofPzpvRcSRtG&opi=89978449](https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&u act=8&ved=2ahUKEwj4-YKih4CJAXWdsJUCHcjMCLgQFnoECBIQAw&url=https%3A%2F%2Fwww.voeazul.com.br%2Fcontent%2Fdam%2Fazul%2Fvoe- azul%2Fimprensa%2FAzul%25C3%25A9-a-companhia-a%25C3%25A9rea-mais-pontual-do-Brasil-pelosegundo-m%25C3%25AAs-consecutivo.pdf&usg=AOvVaw1_bGnOcRdVofPzpvRcSRtG&opi=89978449). Acesso em: 04 abr. 2024.

**COMPANHIA AZUL S.A.** Demonstrações financeiras do exercício de 2018. São Paulo: Azul S.A., 2019. Disponível em:

<https://apicatalog.mziq.com/filemanager/d/ed78542a-4e01-429a-892603d69ccfa307/8223b7f0-cd7b-bff3-7607-1bd93049166a?origin=2>. Acesso em: 04 out. 2024.

**COMPANHIA AZUL S.A.** Demonstrações financeiras do exercício de 2019. São Paulo: Azul S.A., 2020. Disponível em:  
<https://apicatalog.mziq.com/filemanager/d/ed78542a-4e01-429a-8926-03d69ccfa307/8895482b-8c4f-ab80-1db5-5a663610023b?origin=1>. Acesso em: 04 out. 2024.

**COMPANHIA AZUL S.A.** Demonstrações financeiras do exercício de 2020. São Paulo: Azul S.A., 2021. Disponível em:  
<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/ed78542a-4e01-429a-8926-03d69ccfa307/0b1933cb-75f2-1f8b-fb99-d3e68595f0e8?origin=2>. Acesso em: 07 out. 2024.

**COMPANHIA AZUL S.A.** Demonstrações financeiras do exercício de 2021. São Paulo: Azul S.A., 2022. Disponível em:  
<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/ed78542a-4e01-429a-8926-03d69ccfa307/aa79f952-e305-f2be-8685-ec6655e2659c?origin=2>. Acesso em: 07 out. 2024.

**COMPANHIA AZUL S.A.** Demonstrações financeiras do exercício de 2022. São Paulo: Azul S.A., 2023. Disponível em:  
<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/ed78542a-4e01-429a-8926-03d69ccfa307/fc429bc9-17af-6e6a-6023-0468b4eb7a24?origin=2>. Acesso em: 07 out. 2024.

**COMPANHIA AZUL S.A.** Demonstrações financeiras do exercício de 2023. São Paulo: Azul S.A., 2024. Disponível em:  
<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/ed78542a-4e01-429a-8926-03d69ccfa307/538f54cd-a18d-c37e-9e3d-28e20617a159?origin=2>. Acesso em: 04 out. 2024.

CUNHA, Maicon Tomaz da et al. Análise Da Situação Das Companhias Aéreas Após A Pandemia De Covid-19. **Revista Gestão, Tecnologia e Ciências - GETEC**, Monte Carmelo - MG, v. 15, p. 47-61, 2024. Disponível em:  
<https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/getec/article/view/3322/2044>. Acesso em: 12 jun. 2024.

DA SILVA, Cleciane Kelly Rebouças, et al. *Impairment Test*: Evidenciação das perdas e reversões nas empresas dos diferentes níveis de governança corporativa da B3 S.A. . **Revista Mineira de Contabilidade**, Minas Gerais, v.22, p. 41-55, 2021.

DOMINGUES, João Carlos de Aguiar et al. Perda do Valor de Recuperação (*Impairment*) de Ativos em Campos Petrolíferos: Um Estudo das Empresas Listadas na NYSE. in: CONGRESSO DE CONTROLADORIA E CONTABILIDADE, 9., 2009, São Paulo. **Contabilidade Aplicada para Usuários Externos**. São Paulo: Universidade de São Paulo, jul. 2009. Disponível em:

<https://congressosp.fipecafi.org/anais/artigos92009/320.pdf>. Acesso em: 25 de set. 2024.

FERNANDES, Filipe Augusto; FARIA, Kelsey de Souza. **A Importância do Teste de Impairment**: uma análise à aplicação do teste nos demonstrativos contábeis da Petrobras entre 2012 e 2017. 2018. Artigo (Graduação em Ciências Médicas) – Faculdade Doctum de João Monlevade, Minas Gerais, 2018. Disponível em: <https://dspace.doctum.edu.br/bitstream/123456789/2130/1/A%20IMPORT%C3%82NCIA%20DO%20TESTE%20DE%20IMPAIRMENT%20%282%29.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2024.

JESUS, Everton Dauzacker de. **Teste de Impairment**: estudo de caso Petrobras SA. 2018. Monografia (Graduação em Ciências Contábeis) - Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados-MS. 2018. Disponível em: [EvertonDauzackerdeJesus.pdf \(ufgd.edu.br\)](#). Acesso em: 11 abr. 2024.

LAGIOIA, Umbelina. **Pronunciamentos Contábeis na Prática**. 2º ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2012.

LIRA, Matheus Cunha; ALMEIDA, Severina Alves de. A volatilidade no mercado financeiro em tempos da pandemia do (novo) coronavírus e da Covid-19: impactos e projeções. **Facit Business and Technology Journal**, 19 ed., v. 1, p. 140-157, outubro. 2020.

MACHADO, Anne Karine Torres; PAPARAZZO, Lucas Gustavo. **Depreciação**: Estudo Sobre Conceito, Aspectos E Métodos De Cálculo. INESUL - Ensino Superior de Londrina, 2013. Disponível em: [https://www.inesul.edu.br/revista/arquivos/arqidvol\\_29\\_1396385728.pdf](https://www.inesul.edu.br/revista/arquivos/arqidvol_29_1396385728.pdf). Acesso em: 25 de set. 2024.

MORAIS, Maria Auxiliadora de Oliveira; PRADO, Alexsandro Gonçalves da Silva; MESQUITA, Gerliam Vieira de. Teste de *Impairment*: Nível de Disclosure das Empresas de Saneamento Listadas na B3 Conforme o CPC 01 (R1). **RIC- Revista de Informação Contábil**, Pernambuco, v. 17, p. 1-15, 2023.

OLIVEIRA, Ivani Santos de; SANTOS, Sheila Silva; PAIVA José Wagner Morais de Paiva. Evidenciação do *Impairment test*: estudo comparativo entre empresas do setor de petróleo e gás listadas na Brasil, Bolsa, Balcão – B3. **Revista Brasileira De Contabilidade**, Rio de Janeiro, nº 251, p. 37-49, setembro/outubro, 2021.

OLIVEIRA, Lyss Paula de; SILVA, Cáren Ernestina de Sousa. Teste de Recuperabilidade de Ativos para Pequenas e Médias Empresas: Um Estudo Em Empresas do Município de Sinop-Mt. **Revista UNEMAT de contabilidade**, Mato Grosso, v. 9, n. 18, p. 32-48, 2020.

SANTOS, Arioaldo dos Santos et al. **Manual Prático de Contabilidade Societária**: Aplicável a Todas as Sociedades. 1. ed. Barueri, São Paulo: Editora Atlas Ltda, 2023.

SCHWERTNER, Danyele Neves; ANJOS, Raquel Prediger. O impacto da pandemia no setor aéreo brasileiro: um estudo da empresa Azul S.A. de 2018 a 2022. **Revista Caribeña de Ciencias Sociales**, Miami, v. 12, n. 3, p. 1111–1131, 2023.

SOBREIRO, Y.; GONÇALVES, R. Mensuração e Evidenciação do Teste de Impairment nas Companhias Aéreas da B3 e da Bolsa de Londres no Contexto da COVID-19. *in*: CONGRESSO USP DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA EM CONTABILIDADE, 2022, São Paulo. **Accounting in favor of sustainable development**. São Paulo: Universidade de São Paulo, jul. 2022.

SOUZA, Maíra Melo de; BORBA, José Alonso; ZANDONAI, Fabiana. Evidenciação da Perda no Valor Recuperável de Ativos nas Demonstrações Contábeis: uma Verificação nas Empresas de Capital Aberto Brasileiras. **Contabilidade Vista & Revista**, Minas Gerais, v. 22, n. 2, p. 67–91, abril/junho. 2011.

SOUZA, Vinícius Jesus; FREITAS, Sheizi Calheira de; BISPO, Jorge De Souza. Reversão de Perdas por *Impairment* e Gerenciamento de Resultados: Um Estudo com Empresas Brasileiras Listadas na B3. **Revista Catarinense da Ciência Contábil**, Florianópolis, SC, v. 23, p. 1-24, 2024.

TOZONI-REIS, Marília Freitas de Campos. **Metodologia da Pesquisa**. 2. ed. Curitiba: IESDE Brasil, 2009.