



University of
Texas Libraries



e-revist@s



Centro Unversitário Santo Agostinho

revistafsa

www4.fsnet.com.br/revista

Rev. FSA, Teresina, v. 18, n. 02, art. 5, p. 87-107, fev. 2021

ISSN Impresso: 1806-6356 ISSN Eletrônico: 2317-2983

<http://dx.doi.org/10.12819/2021.18.02.5>

DOAJ DIRECTORY OF
OPEN ACCESS
JOURNALS

WZB
Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung



Zeitschriftendatenbank



MIAR



Evitando Turbulências: Impactos da Nova Norma de *Leasing* na Evidenciação da American Airlines

Avoiding Turbulence: Impacts of New Leasing Standard on American Airlines Disclosure

Daniela Pirolo Dias

Doutoranda em Controladoria e Contabilidade pela Universidade de São Paulo
Mestra em Contabilidade pela Universidade Federal do Paraná
E-mail: danielapirolo@hotmail.com

Rayane Camila da Silva Sousa

Doutoranda em Contabilidade pela Universidade Federal do Paraná –UFPR
Mestrado em Contabilidade pela Universidade Federal do Paraná
E-mail: rayanecamila.pi@gmail.com

Luciano Marcio Scherer

Doutor em Controladoria e Contabilidade pela Universidade de São Paulo
Professor do Programa de Pós-Graduação em Contabilidade da Universidade Federal do Paraná
E-mail: lmscherer.ufpr@gmail.com

Endereço: Daniela Pirolo Dias

Avenida Professor Luciano Gualberto, 908 - Butantã - São Paulo/SP - 05508-010. Brasil.

Endereço: Rayane Camila da Silva Sousa

Av. Prefeito Lothário Meissner, 632, Campus III - Jardim Botânico. CEP: 80210-070 – Curitiba/ PR – Brasil.

Endereço: Luciano Marcio Scherer

Av. Prefeito Lothário Meissner, 632, Campus III - Jardim Botânico. CEP: 80210-070 – Curitiba/ PR – Brasil.

Editor-Chefe: Dr. Tonny Kerley de Alencar Rodrigues

Artigo recebido em 10/12/2020. Última versão recebida em 04/01/2021. Aprovado em 05/01/2021.

Avaliado pelo sistema Triple Review: a) Desk Review pelo Editor-Chefe; e b) Double Blind Review (avaliação cega por dois avaliadores da área).

Revisão: Gramatical, Normativa e de Formatação



RESUMO

Em julho de 2006, o FASB e o IASB iniciaram um projeto conjunto a fim de desenvolver um padrão comum para registrar todas as operações de *leasing* no Balanço Patrimonial e reduzir as divergências que afetavam a qualidade da informação contábil. A nova forma de contabilização do *leasing* entrou em vigor em 1º de janeiro de 2019, por meio das normas: IFRS 16, emitida pelo IASB, e ASU 2016-02 “*Leases*” (Topic 842), emitida pelo FASB. Este trabalho buscou analisar como a *American Airlines* tratou a adoção antecipada do novo método de contabilização do *leasing* em suas demonstrações contábeis. A referida empresa é considerada a maior companhia aérea do mundo por número de frota, receita e passageiros. A análise descritiva dos formulários 10-K de 2016 e 2017 demonstrou que a *American Airlines* apenas mencionou a existência de uma nova norma de *leasing*. Ao analisar as demonstrações contábeis em 2018, notou-se um impacto de USD 10 bilhões em passivos de arrendamentos e ativo de direito de uso no Balanço Patrimonial, USD 197 milhões de crédito de ajuste com efeito acumulado na DMPL e USD 16 milhões a menos na receita antes dos impostos. Além disso, verificou-se que, em 2018, com a contabilização do *leasing* operacional no balanço, as obrigações da empresa aumentaram 34% aproximadamente.

Palavras-chave: Topic 842. FASB; Leases. *Leasing* operacional. *Leasing* financeiro.

ABSTRACT

In July 2006, the FASB and IASB initiated a joint project in order to develop a common standard for the register of all leasing operations in the balance sheet and reduce divergences that affect the quality of accounting information. A new form of lease accounting came into effective on January 1, 2019, through IFRS 16, approved by IASB and ASU 2016-02 “*Leases*” (Topic 842), as issued by FASB. A report released by IFRS Foundation in 2016 verified the effects of the standard on various sectors and identified that the companies with the most impact will be the airlines companies. Thus, this paper sought to analyze how American Airlines tried to anticipate the new leasing accounting method in its financials reports. This company is considered the largest airline in the world by fleet number, revenue and passengers. A descriptive analysis of the 2016 and 2017 10-K forms showed that American Airlines only mentioned the presence of a new leasing standard. Looking at accounting statistics in 2018, there is a \$ 10 billion impact on lease liabilities and right-of-use assets on the Balance Sheet, \$ 197 million in cumulative DMPL adjustment credit, and \$ 16 million less in revenue. before tax. In addition, it was found that in 2018, with operating lease accounting being register on the balance sheet, the company's obligations increased by approximately 34%.

Keywords: Topic 842; FASB. Leases. Operating leasing. Finance leasing.

1 INTRODUÇÃO

Na linguagem dos negócios, o *leasing* ou arrendamento mercantil é uma forma alternativa de financiamento para aquisição de ativos (VAN KINTS; SPOOR, 2019) e pode ser entendido como uma operação de crédito que tem potencial de gerar benefícios ou obrigações futuras para o arrendatário e, ainda, tornar a empresa mais atraente ao mercado com todas as vantagens operacionais e fiscais que concede (RIBEIRO; REIS; PINHEIRO, 2014). Até 31 dezembro de 2018, as normas contábeis previam duas formas de classificação de *leasing*, dependendo de sua natureza: o *leasing* financeiro, reconhecido no Balanço Patrimonial como ativo imobilizado das empresas arrendatárias, tendo o pagamento do financiamento acordado como passivo de arrendamento; e o *leasing* operacional, que não precisava ser registrado no Balanço Patrimonial e a empresa arrendatária fazia a contabilização referente às parcelas do bem locado na Demonstração do Resultado como despesa de arrendamento operacional (MARTINS *et al.*, 2013).

O principal problema com essas normas era a discricionariedade que os arrendatários tinham em relação à classificação do *leasing*, identificada a partir das características dos contratos, que possibilitava um julgamento discrepante à essência econômica do contrato. Como consequência, muitas obrigações de arrendamentos ficavam fora do balanço, em função da opção como arrendamento operacional (BIONDI *et al.*, 2011). Essa flexibilização do modelo operacional foi muito criticada porque não atendia às necessidades dos usuários, não fornecia uma representação fiel da essência econômica das transações e não emitia relatórios comparáveis, mas, em contrapartida, facilitava o acesso a financiamento fora do balanço para muitas entidades, com custos menores e taxas de juros baixas (MARTINS *et al.*, 2008; HSIEH; SU, 2015; FASB, 2016).

Na tentativa de reduzir as divergências que afetavam a qualidade da informação contábil, em julho de 2006, o *Financial Accounting Standards Board* (FASB) e o *International Financial Standards Board* (IASB) iniciaram um projeto a fim de desenvolver um padrão comum na contabilização das operações de *leasing*, para que os ativos e passivos decorrentes de tais contratos fossem registrados no balanço (HSIEH; SU, 2015). Esse trabalho conjunto passou por várias etapas e culminou nas normas vigentes: IFRS 16, emitida pelo IASB, e ASU 2016-02, emitida pelo FASB (Topic 842). A IFRS 16 substituiu a *International Accounting Standards* (IAS) 17- *Leases* e a ASU 2016-02, o *Statement* n. 13 (SFAS 13), ambas com data de adoção obrigatória para janeiro de 2019. Apesar da discordância desses órgãos em alguns pontos, no geral, as duas normas concordaram em encerrar a classificação

diferenciada que as arrendatárias possuíam (MATOS; MURCIA, 2019), trazendo todos os registros referentes ao *leasing* para dentro do balanço.

O processo de emissão da norma passou por diversas reuniões de divulgação com investidores, analistas e preparadores, que discutiram amplamente os custos de implementação e os impactos da nova forma de contabilização do *leasing* (IFRS, 2016). Os principais custos na implementação do Topic 842 são os custos iniciais com pessoal para a avaliação dos contratos já existentes e aplicação das novas exigências, e custos para instruir os usuários a analisarem corretamente as demonstrações financeiras considerando todas as mudanças ocorridas (FASB, 2016), já os custos para a implementação da IFRS 16 dependerão da quantidade de arrendamentos que a empresa possui (IFRS, 2016). De acordo com o FASB (2016), assim que todas as modificações forem concluídas, os custos se tornarão mínimos e consistentes, como eram na norma anterior, justamente por se tratar de custos iniciais que se intensificam no processo de transição.

Após a efetivação da norma nas empresas, os relatórios se tornarão comparáveis, fidedignos e sem oportunidade para operações fora do balanço, fornecendo, ainda, informações adicionais sobre atividades de *leasing*, como o risco de crédito, e estarão alinhados com os princípios de controle exigidos no reconhecimento de receitas (FASB IN FOCUS, 2016; FASB, 2016).

Em janeiro de 2016, o IASB fez uma análise dos prováveis custos e benefícios da implementação da IFRS 16; o documento intitulado “*IFRS 16 Effects Analysis*” retratou os efeitos da norma, principalmente do ponto de vista do arrendatário, e apresentou as empresas de diversos setores afetadas na contabilidade do arrendatário. O documento verificou, ainda, que as empresas com maior impacto serão as companhias aéreas, com aproximadamente 22,7% a mais de pagamentos futuros que não estavam registrados no Balanço Patrimonial (IFRS, 2016). É importante frisar que, mesmo este valor não estando registrado no Balanço Patrimonial da empresa, ele ainda seria pago, dado seu registro na Demonstração do Resultado como despesa.

O *leasing* possibilita que as companhias aéreas troquem e incorporem aeronaves mais desenvolvidas e apropriadas à frota, com vantagem de um prazo menor em relação à aquisição direta com o fabricante dessas mesmas aeronaves. Ademais, ao término do contrato a companhia pode escolher se vai adquirir ou devolver o bem ao arrendador. Com isso, o arrendamento acompanhou a demanda de mercado, em função do crescimento do setor de aviação civil nos últimos anos, e ganhou notoriedade nos negócios das empresas fabricantes, bancos e mercado financeiro (GOMES; FONSECA; QUEIROZ, 2013).

O financiamento de aeronaves comerciais é uma prática comum entre as companhias aéreas (GOMES; BARCELLOS, 2018). A exemplo, a maior companhia aérea do mundo por número de frota, *American Airlines*, divulgou em seu formulário 10-K, de 2018, que possui 44,25% (423) de suas aeronaves adquiridas por meio de arrendamento e que optou por adotar antecipadamente a nova norma de contabilização de *leasing*. Diante desse contexto, surge a seguinte questão de pesquisa: **De que forma a *American Airlines* tratou a adoção antecipada do novo método de contabilização do *leasing* em suas demonstrações contábeis?**

Optou-se por analisar a implementação da nova forma de contabilização do *leasing* na companhia aérea *American Airlines* pelos seguintes motivos: i) A *American Airlines* é o maior grupo de aviação civil mundial por diversos indicadores (número de frota, volume de passageiro e receita), de acordo com os dados do site aviacaocomercial.net; ii) A *American Airlines* foi a primeira empresa do ranking das 20 maiores companhias aéreas do mundo por número de frota a adotar o novo padrão de forma espontânea antes da obrigatoriedade.

Em âmbito global, detectou-se estudos com a temática IFRS 16 mesmo antes do período de adoção obrigatória da nova norma. Öztürk e Serçemeli (2016) utilizaram dados financeiros de 2015 da *Pegasus Airlines Company*, uma empresa turca, para detectar os impactos da IFRS 16 no Balanço Patrimonial e nos principais indicadores. Já o presente trabalho se difere por analisar os efetivos impactos de uma empresa que adotou a nova norma de *leasing* de forma antecipada.

Dessa forma, estudos que abordam as mudanças ocorridas nas demonstrações financeiras desde a criação da norma até sua adoção obrigatória são importantes para verificar como as empresas se planejaram e evidenciaram as alterações introduzidas pela IFRS 16. No Brasil, as normas contábeis emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) são correspondentes ao padrão IASB (IFRS's), no entanto, o presente estudo propõe analisar a companhia aérea *American Airlines*, que adota o padrão FASB, e ainda que cada um desses órgãos tenha emitido sua própria norma, elas convergem em sua essência quanto à forma de contabilização da operação de *leasing* no Balanço Patrimonial.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A normatização contábil do *leasing* teve início nos Estados Unidos por volta de 1940 e, desde então, vem passando por constantes mudanças (MATOS; MURCIA, 2019). A desconfiança de que algumas empresas não estariam divulgando devidamente os ativos e

passivos dos contratos de arrendamento no Balanço Patrimonial fez com que, em 1949, fosse emitido o *Accounting Research Bulletin - ARB 38* sobre a Divulgação de Arrendamentos de Longo Prazo em Demonstrações Financeiras dos Arrendatários (MOREIRA; FILHO; LEMES, 2011). Em 1962, órgãos como *American Institute of Certified Publics Accounts - AICPA* e *Accounting Principles Board-APB*, emitiram relatórios abordando aspectos necessários para as operações de *leasing* (MOREIRA *et al.*, 2011).

Posteriormente, o FASB, órgão sucessor do APB em 1973, começou a publicar memorandos e *drafts* das discussões sobre reconhecimento de ativos e passivos das operações de arrendamento: o memorando *An Analysis of Issues Related to Accounting for Leases*, em 1974; e o *Exposure Draft (ED) - Accounting for Leases* que, em 1976, se tornou *Statement of Financial Accounting Standards - SFAS 13* (MOREIRA *et al.*, 2011). A SFAS 13 considerava apenas o *leasing* financeiro, caracterizado pela transferência do título de propriedade à arrendatária ao final do contrato, opção de compra a um preço menor que o valor de mercado, prazo do *leasing* cobrindo a maior parte da vida útil econômica do bem arrendado (75% ou mais) e valor presente dos pagamentos mínimos do *leasing* maior ou igual ao valor de mercado do bem arrendado (MATOS; NIYAMA, 2018).

Na Europa, o *International Accounting Standards Committee - IASC* emitiu, em outubro de 1980, o *ED 19 – Contabilização de Arrendamentos* que logo depois se tornaria a IAS 17, com vigência a partir de janeiro de 1984. A primeira revisão da norma ocorreu em 1997, classificando os contratos de *leasing* em operacional e financeiro. Em 2003, o IASB, órgão que sucedeu ao IASC, realizou uma nova revisão da norma no projeto “*Improvements to International Accounting Standards*”, em busca de melhorias nos pronunciamentos contábeis internacionais. Outra revisão foi realizada em 2009 como parte do projeto “*Annual Improvements to IFRSs 2009*”, visando melhorias anuais para as IFRS’s daquele ano, com vigência a partir de janeiro de 2010, ou antecipada com divulgação (MATOS; NIYAMA, 2018; MOREIRA; FILHO; LEMES, 2011; DELOITTE, 2019).

A partir de 2006, o IASB e o FASB trabalharam em conjunto para alterar a forma de contabilização do *leasing*, com o propósito de registrar todos os ativos e passivos relacionados a arrendamento nas demonstrações contábeis das entidades. De acordo com o IFRS (2016), a maior motivação para a nova norma foi a constatação da SEC, em 2005, que as empresas de capital aberto dos EUA teriam USD 1,25 trilhão em arrendamentos que não constavam em seus balanços. A proposta desenvolvida pelo FASB e IASB foi aprovada em 2014, e resultou na emissão da IFRS 16 – *Leases*, pelo IASB, e ASU 2016-02 (Topic 842), pelo FASB, ambas publicadas em 2016, com adoção obrigatória em janeiro de 2019. O trabalho do FASB e do

IASB visou melhorar os relatórios financeiros, aumentando a transparência e a comparabilidade (MONTEIRO; LOPES, 2017; DELOITTE, 2019; IFRS, 2016).

A maioria dos requisitos do Topic 842 e da IFRS 16 são semelhantes, no entanto existem diferenças entre eles quanto à forma de contabilização do arrendatário. No Quadro 1, apresentam-se algumas dessas diferenças.

Quadro 1 - Diferenças entre o IFRS 16 e a ASC 2016-02 (Topic 842)

Tópico	IFRS 16	ASC 2016-02
Modelo Contábil do arrendatário	<ul style="list-style-type: none"> - Modelo único - Sem teste de classificação do arrendamento - Todos os arrendamentos reconhecidos no balanço: *Arrendatário reconhece um ativo de direito de uso (right- of-use, ROU) e um passivo de arrendamento. *Tratamento igual à compra financiada de um ativo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dois modelos - Teste de classificação do arrendamento baseado nos critérios de classificação da IAS 17. - Todos os arrendamentos reconhecidos no balanço, mas: - Arrendamentos financeiros: tratamento igual à compra financiada de um ativo. - Arrendamentos operacionais, geralmente, têm reconhecimento linear do total das despesas de arrendamento.
Modelo contábil do arrendador	<ul style="list-style-type: none"> - Dois modelos de contabilização. - Teste de classificação do arrendamento baseado nos critérios de classificação do IAS 17. - Modelo baseado nos critérios da IAS 17 para arrendamentos financeiros com reconhecimento do investimento líquido no arrendamento composto e arrendamento recebível e ativo residual. - Modelo baseado nos critérios da IAS 17 para arrendamentos operacionais. 	
Expedientes práticos e isenções	<ul style="list-style-type: none"> - Isenção opcional para arrendamentos de curto prazo - prazo do arrendamento de 12 meses ou menos. - Contabilização da carteira como um todo é permitida se o efeito contábil não diferir materialmente do resultado que seria obtido baseado na contabilização de cada arrendamento individualmente 	
	<ul style="list-style-type: none"> Isenção opcional para arrendamentos de itens de baixo valor mesmo se significativos em conjunto, por exemplo, ativos quando novos com um valor igual ou inferior a US\$ 5.000. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nenhuma isenção para contratos de arrendamento de itens de baixo valor.
Data de vigência	<ul style="list-style-type: none"> - Períodos contábeis que se iniciam em ou após 1º de janeiro de 2019. - A adoção antecipada é permitida somente se a IFRS 15 for também aplicada. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exercícios iniciados após 15 de dezembro de 2018. - A adoção antecipada é permitida, mesmo antes da adoção da norma de receita.

Fonte: KPMG (2016)

Em relação ao método de transição, as duas normas possuem exigências diferentes. Conforme a IFRS 16, as empresas podem escolher o método de transição que adotarão, podendo ser o método retrospectivo a cada período de relatório anterior apresentado, ou

retrospectivo com o efeito cumulativo de inicialmente aplicar a norma reconhecido na data da aplicação inicial (IFRS 16, 2016). No caso do Tópico 842, o FASB aplica o método retrospectivo modificado, com opção de um pacote de expedientes práticos que, juntos, se opõem ao método retrospectivo completo, ao considerar o reconhecimento de arrendamentos a partir do início do período comparativo mais antigo, exceto os arrendamentos operacionais, que deverão ter um passivo de locação em todos os anos (FASB, 2016).

O relatório emitido pela IFRS Foundation “*Effects Analysis*” informou que a falta de informação sobre arrendamento no balanço dificultava as comparações que investidores e analistas fazem com as demonstrações das empresas. Para o IASB, a nova norma (IFRS 16) proporciona uma representação fidedigna dos ativos e passivos das empresas, maior transparência quanto a alavancagem financeira e o capital investido, comparabilidade entre as entidades que arrendam ativos e as que adquirem empréstimos para comprar ativos, entre outros (IFRS, 2016).

A implementação da nova norma de arrendamento afeta as principais métricas financeiras e indicadores de desempenho (índices de liquidez, alavancagem financeira, giro de ativos, EBITDA, EBIT, lucro líquido, lucro operacional e lucro por ação, retorno sobre o patrimônio líquido (ROE), entre outros), impactando também as cláusulas de empréstimos e a classificação de créditos e despesas. Nas operações de arrendamento mercantil operacional, deve-se reconhecer a depreciação do ativo e a despesa financeira do passivo, que influenciam o EBITDA e aumentam o resultado operacional (PWC, 2017; ABEL, 2018).

Conforme o IASB, os setores que têm *leasing* com valor expressivo extrapatrimonial, como é o caso das companhias aéreas, varejistas e viagens e lazer, poderão sofrer um aumento significativo na margem de lucro. A IFRS 16 atinge cada setor de forma diferente, conforme suas especificidades, sendo o setor aéreo o mais afetado. Conforme estimativas, as companhias aéreas terão um reconhecimento de 22,7% a mais de passivos em seus balanços patrimoniais. (IFRS 16, 2016).

O setor aéreo tem sido alvo de estudos sob vários aspectos. Ribeiro (2017) investigou os efeitos da IFRS 16 no setor aéreo e concluiu que a companhia aérea Gol terá um grande impacto, tendo em vista a quantidade de contratos. Chaves (2016) constatou que o retorno sobre o ativo e imobilização do patrimônio líquido das companhias aéreas brasileiras foram os indicadores que sofreram maior impacto. O estudo de Öztürk e Serçemeli (2016) investigou os impactos no Balanço Patrimonial e nos principais índices financeiros da companhia aérea *Pegasus Airlines Company*, com sede na Turquia, após a transição para nova norma de *leasing* (IFRS 16). Como resultado do estudo, foi destacado que haverá aumento de 52,2% no

passivo, queda de 12,5% no patrimônio líquido, aumento de 29,3% no total dos ativos, além de uma redução significativa no ROA da companhia aérea.

No contexto brasileiro, alguns estudos foram conduzidos anteriormente à norma atual (IFRS 16) analisando a convergência das normas IFRS's que estabeleceu a contabilização dos contratos financeiros, antes classificados como despesa. A exemplo, Martins *et al.*, (2013) analisaram os reflexos nos Indicadores Econômico-Financeiros das companhias aéreas brasileiras e verificaram que os indicadores de endividamento, imobilização do patrimônio líquido e imobilização dos recursos não correntes, sofreriam variações significativas. Gallon *et al.* (2012) também simularam esses efeitos, e constataram que existe uma variação negativa dos índices relacionados ao passivo, e positiva com os índices de rentabilidade.

Barbosa *et al.* (2011) examinaram o impacto da contabilidade do *leasing* operacional no Balanço Patrimonial de algumas companhias aéreas e concluíram que o registro das operações teve impacto significativo na estrutura patrimonial e nos indicadores financeiros. No estudo conduzido por Gavazza (2010), foi investigado se as características dos ativos afetam os contratos de arrendamento das aeronaves, especificamente na cláusula que trata do valor de resgate/liquidação do ativo. O autor analisou se a liquidez das aeronaves influencia no arrendamento ou compra, no vencimento do contrato ou no aumento das taxas de arrendamento sobre o preço das aeronaves. As evidências indicaram que ativos mais líquidos são mais prováveis de serem arrendados na modalidade de *leasing* operacional, além disso têm contratos de *leasing* operacional mais curtos e de *leasing* financeiro mais longos.

Rech *et al.*, (2008) verificaram se o reconhecimento e evidenciação das operações de *leasing* influencia a posição patrimonial e a demonstração de resultado de uma companhia aérea brasileira. Os resultados demonstraram que a forma como as operações de *leasing* é reconhecida e evidenciada modifica significativamente a posição financeira e o desempenho da empresa.

Dessa forma, pode-se inferir que, a partir do momento em que os contratos operacionais forem ativados conforme a nova norma de *leasing* (IFRS 16 ou ASU 2016-02 – Topic 842), os impactos, eventualmente, podem ser similares aos descritos nos estudos acima.

3 METODOLOGIA

A presente pesquisa, quanto aos seus objetivos, é descritiva. Caracteriza-se desta forma porque tem a finalidade de verificar como a *American Airlines* tratou a adoção antecipada do novo método de contabilização do *leasing* em suas demonstrações contábeis.

De acordo com Sampieri, Collado e Lucio (2013), os estudos descritivos pretendem especificar propriedades, características e traços importantes de qualquer fato submetido a uma análise.

Destaca-se que, mesmo sendo o foco deste estudo analisar uma única empresa, não se trata de um estudo de caso. A finalidade do estudo de caso consiste em explorar profunda e intensamente uma determinada unidade social, dentro de sua realidade (MARTINS; THEÓPHILO, 2016). Especificamente, o estudo de caso requer a imersão do pesquisador no campo estudado, sendo necessário sua interação presencial para obtenção de evidências não percebidas a distância, diferenciando, assim, de aspectos descritivos relacionados às práticas contábeis (BROMWICH; SCAPENS, 2016; MAJOR, 2017).

Quanto à abordagem do problema, a pesquisa caracteriza-se como descritiva, utilizando a técnica documental para a coleta dos dados, tendo em vista que os aspectos necessários para verificação devem constar no relatório anual ou no formulário 10-K, emitidos pela empresa. A escolha pela *American Airlines* deu-se após verificar que esta ocupa o primeiro lugar no *ranking* das 20 maiores companhias aéreas do mundo por número de frota, receita e passageiros, segundo informações do site aviacaocomercial.net. Aliado a isso, foi a primeira empresa a adotar espontaneamente a norma ASU 2016-02 (Topic 842) antecipada.

A *American Airlines Group Inc.* foi constituída pela fusão entre a *American Airlines* e o *US Airways Group*, e encontra-se listada na bolsa de valores NASDAQ. Considerada uma das maiores companhias aéreas do mundo, possuía, em 31 de dezembro de 2018, uma frota total composta por 956 aeronaves, dentre elas 533 (55,75%) próprias e 423 (44,25%) arrendadas. A companhia encerrou suas atividades no ano de 2018 com uma receita operacional de USD 2 bilhões e, ainda, retornou USD 986 milhões aos seus acionistas em forma de dividendos e recompra de ações.

Para responder à questão de pesquisa deste estudo, utilizou-se os dados contidos no formulário 10-K emitido pela *American Airlines* em 2018. A partir das informações coletadas no relatório, foi possível identificar as inferências relativas à adoção da nova norma de *leasing* e analisar as mudanças quanto à contabilização do *leasing* operacional no Balanço Patrimonial, por meio dos indicadores financeiros, liquidez corrente e geral, e imobilização do patrimônio líquido.

Por fim, informa-se que os formulários 10-K utilizados para verificar as demonstrações financeiras da empresa analisada neste estudo, *American Airlines Group Inc.*, encontram-se

disponíveis no site da companhia “https://americanairlines.gcs-web.com/financial-results/financial-aal_”.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise compreendeu o período de transição da nova norma de *leasing*, 2016 a 2018. A escolha por este período deu-se em função da emissão da ASU 2016-02 (Topic 842), em fevereiro de 2016, e a adoção antecipada da norma pela *American Airlines* no último ano de transição, 2018. É importante ressaltar que a norma só entrou em vigor em 1º de janeiro de 2019, no entanto a *American Airlines* optou por sua adoção antecipada, aplicando o método retrospectivo modificado.

A implementação de uma nova norma contábil requer planejamento e preparação estratégica, em virtude das amplas modificações exigidas que podem acarretar em custos e/ou benefícios aos usuários (ASEKOMEH; RUSSELL; TARBERT, 2006). Em relação à norma de *leasing*, as empresas poderiam se preparar ao verificar previamente a quantidade e complexidade dos contratos de arrendamentos vigentes, e a melhor opção de transição, considerando suas especificidades (KPMG, 2017). Dessa forma, para analisar o período de transição da *American Airlines*, a priori, foi realizada uma análise descritiva das informações referentes às mudanças da norma de *leasing* na empresa.

Nos formulários 10-K, referentes aos anos de 2016 e 2017, a empresa apenas explicou que o FASB emitiu a ASU 2016-02 “*Leases* (Topic 842)” em fevereiro de 2016, exigindo o reconhecimento de passivo de arrendamento e direito de uso no Balanço Patrimonial dos arrendatários. Destacou, ainda, que estavam avaliando os efeitos da nova norma em suas demonstrações financeiras e que já esperavam por um impacto significativo na implementação, principalmente no Balanço Patrimonial, por causa de alguns arrendamentos classificados como operacionais.

Em relação à adoção da norma, a empresa ressalta a exigência do método retrospectivo modificado, utilizando alguns expedientes práticos. Esse método visa reformular todos os contratos existentes ou iniciados após a aplicação inicial, divulgados em cada período anteriormente. Somente no formulário de 2017, cita sua intenção em adotar a nova norma a partir de 1º de janeiro de 2019. De acordo com as informações analisadas nos anos de 2016 e 2017, nota-se que a *American Airlines* não realizou nenhuma medida incisiva em relação às mudanças previstas na contabilização do *leasing* no Balanço Patrimonial, como o

levantamento dos contratos de arrendamento, os indicadores mais afetados, os custos de implementação e o provável montante a ser registrado na contabilidade.

Quanto ao formulário 10-K referente a 2018, a empresa informou, no quarto trimestre, que adotaria antecipadamente a nova norma de *leasing* a partir de 1º de janeiro de 2018, utilizando o método retrospectivo modificado para transição, com ajuste de efeito cumulativo para o saldo inicial dos lucros acumulados a partir da data de vigência. Com a adoção antecipada, a companhia divulgou em seu relatório um impacto de USD 10 bilhões em passivos de arrendamentos e o respectivo ativo de direito de uso no Balanço Patrimonial. Além disso, também foram reconhecidos USD 197 milhões de crédito de ajuste com efeito acumulado e USD 16 milhões a menos na receita antes dos impostos.

Os arrendamentos operacionais foram incluídos nos ativos de direito de uso e, a contrapartida, no passivo circulante e não circulante. Os ativos de direito de uso representam o direito que a empresa tem de usufruir de um ativo durante o período estipulado no contrato de arrendamento; conseqüentemente, os passivos equivalem à obrigação de pagamento dos bens arrendados. Para isso, os ativos e passivos devem ser reconhecidos na data de início do contrato, pautado no valor presente estimado dos pagamentos conforme o prazo de arrendamento.

Na determinação do valor presente dos pagamentos de arrendamento, foi utilizada uma taxa de empréstimo incremental (4,6% - *leasing* operacional e 6,5% - *leasing* financeiro) derivada da informação disponível na data do início do arrendamento. Para isso, considerou-se as emissões recentes de dívida e os dados publicamente disponíveis, assim, uma diminuição de 100 pontos-base na taxa de empréstimo incremental aumentaria aproximadamente USD 275 milhões o passivo de arrendamento operacional da empresa.

Antes da adoção da nova norma de *leasing*, a *American Airlines* distinguia os arrendamentos entre operacional e financeiro, o que implicava o registro do *leasing* operacional diretamente como despesa na demonstração de resultado, não contabilizando-o no Balanço Patrimonial. Na Tabela 1 apresenta-se a forma de evidenciação e cálculo do *leasing* em 31 de dezembro de 2017. É importante ressaltar que todas as tabelas apresentadas no presente artigo se referem aos valores em milhões de dólares.

Tabela 1 - Evidenciação de obrigações futuras de arrendamentos em 2017

	31 de dezembro de 2017	
	<i>Leasing</i> Operacional	<i>Leasing</i> Financeiro
2018	\$ 2,555	\$ 126
2019	2,321	123

2020		2,096	120
2021		1,613	118
2022		1,394	122
2023...		3,952	387
Total de pagamentos de <i>leasing</i>	\$	13,931	996
(Juros futuros)			(225)
Total líquido de passivos de <i>leasing</i>			771
(Passivos circulante)			(78)
Passivos de arrendamento a longo prazo	\$		693

Fonte: American Airlines (2018)

A ausência de obrigatoriedade da contabilização do *leasing* operacional dispensava a aplicação da taxa de desconto a valor presente das obrigações futuras no valor nominal dos arrendamentos. Assim, o total de pagamentos do *leasing* operacional em 31 de dezembro de 2017 somava USD 13,931 bilhões, e o seu tratamento contábil era similar ao de uma despesa de aluguel.

Com a adoção antecipada da norma, em 1º de janeiro de 2018, a forma de evidenciação do *leasing* operacional foi modificada, conforme demonstrado na Tabela 2.

Tabela 2 - Evidenciação dos vencimentos dos passivos de arrendamento em 2018

	31 de dezembro de 2018	
	<i>Leasing</i> Operacional	<i>Leasing</i> Financeiro
2019	\$ 1,894	\$ 124
2020	1,824	120
2021	1,625	118
2022	1,428	122
2023	1,250	105
2024...	3,611	282
Total de pagamentos de <i>leasing</i>	11,632	871
(Juros futuros)	(2,136)	(177)
Total líquido de passivos de <i>leasing</i>	9,496	694
(Passivos circulante)	(1,639)	(81)
Passivos de arrendamento a longo prazo	\$ 7,857	\$ 613

Fonte: American Airlines (2018)

Observa-se na Tabela 2 que a forma de evidenciação e cálculo do *leasing* operacional a partir do ano de 2018 foi modificada devido sua contabilização dentro do Balanço Patrimonial. Ao incluir essa nova operação no passivo, torna-se necessária a utilização de taxas de desconto de arrendamento para calcular o valor presente das obrigações futuras a ser registrado. Essas taxas, como descritas anteriormente, são de 4,6% para *leasing* operacional e 6,5% para o financeiro. Nesse contexto, nota-se o impacto da inclusão de uma operação significativa, como os contratos de arrendamento operacional, no Balanço Patrimonial.

Por fim, a companhia aérea *American Airlines* enfatizou que, em 31 de dezembro de 2018, possuía contratos adicionais de *leasing* operacional, não iniciados até a data do fechamento do balanço, no valor de USD 1.9 bilhão. Este valor corresponde a 22 aeronaves, com data de entrega para 2020/2021 e prazo de locação de 10 anos.

A fim de compreender melhor os impactos efetivos da nova norma de *leasing* nas demonstrações contábeis da companhia, especificamente no Balanço Patrimonial e na Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido (DMPL), fez-se necessário calcular algumas variações que ocorreram no balanço no ano de 2018 com a entrada do registro dos arrendamentos operacionais. É importante ressaltar que a *American Airlines* dedicou uma linha individual para inclusão do *leasing* operacional dentro de sua demonstração contábil.

Na Tabela 3 demonstra-se o impacto que o *leasing* operacional teve nos grupos de ativo, passivo circulante e passivo não circulante.

Tabela 3 - Impacto do *leasing* operacional no balanço

Balanço Patrimonial - 2018				
	Com <i>leasing</i> operacional	Sem <i>leasing</i> operacional	Diferença	%
Ativo	70,878	61,784	9,094	15%
Passivo Circulante	17,121	15,482	1,639	11%
Passivo Não Circulante	41,987	34,130	7,857	23%

Fonte: elaborado pelos autores

Nota-se na Tabela 3 que, com o registro do *leasing* operacional no ano de 2018, o ativo, o passivo circulante (PC) e o não circulante (PNC) aumentaram em 15%, 11% e 23%, respectivamente. Esse resultado corrobora com o estudo realizado pela *IFRS Foundation* “*Effects Analysis*” que previa um acréscimo de 22% nos passivos das companhias aéreas.

A diferença do registro *in balance* referente aos anos de 2017 e 2018 encontra-se apresentada na Tabela 4.

Tabela 4 - Contabilização do *leasing* operacional nos anos de 2017 e 2018

	2018			2018		
	Com <i>leasing</i> operacional	2017	%	Sem <i>leasing</i> operacional	2017	%
Ativo	70,878	60,012	18%	61,784	60,012	3%
Passivo Circulante	17,121	14,274	20%	15,482	14,274	8%
Passivo Não Circulante	41,987	31,144	35%	34,130	31,144	10%

Fonte: elaborado pelos autores

Na Tabela 4, a base de comparação é o ano de 2017, quando a empresa ainda não havia adotado a nova norma de *leasing*, *ASU 2016-02 “Leases” (Topic 842)*, em relação ao

ano de 2018, com e sem o efeito do *leasing* operacional. Pode-se observar que, no ano de 2018, com a contabilização do *leasing* operacional, o ativo, PC e PNC obtiveram um acréscimo de 18%, 20% e 35%, respectivamente. Já em relação ao ano de 2018, sem considerar a contabilização do *leasing* operacional, nota-se um leve aumento no grupo do ativo de 3%, e um acréscimo de 8% e 10% para PC e PNC.

A fim de verificar a representatividade do *leasing* operacional nos grupos do Balanço Patrimonial de 2018, utilizou-se da razão do imobilizado pelo ativo total, passivo circulante e passivo não circulante pelo passivo total, conforme consta na Tabela 5.

Tabela 5 - Impacto do *leasing* operacional nos grupos do balanço

	2018	
	Com <i>leasing</i> operacional	Sem <i>leasing</i> operacional
Imobilizado	42,894	33,800
AT	70,878	61,784
Imobilizado/AT	61%	55%
Passivo Circulante (PC)	17,121	15,482
Passivo Total (PT)	70,878	69,239
PC/PT	24%	22%
Passivo Não Circulante (PNC)	41,987	34,130
Passivo Total (PT)	70,878	63,021
PNC/PT	59%	54%

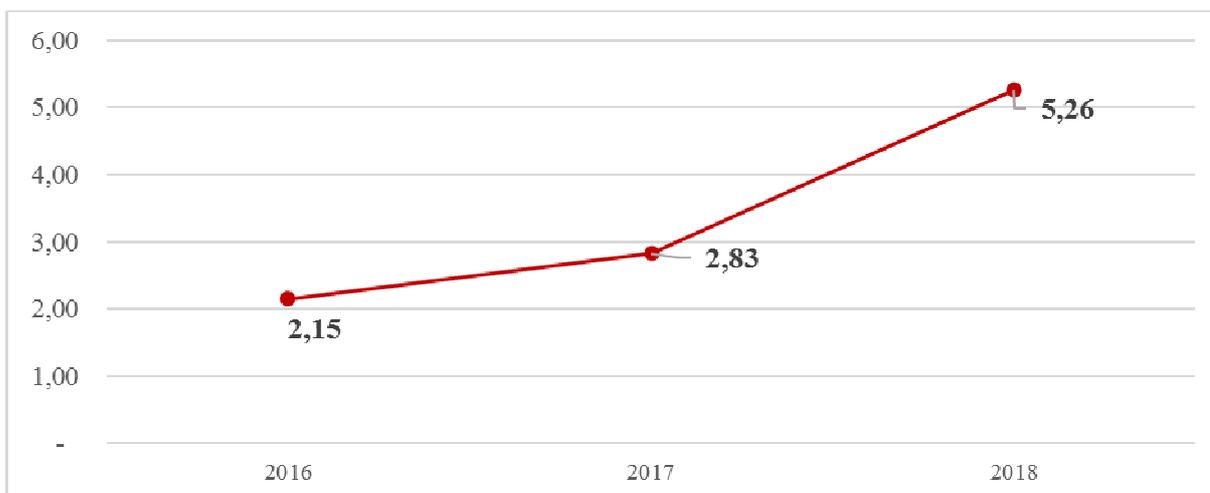
Fonte: elaborado pelos autores

Conforme apresentado na Tabela 5, com o registro do *leasing* operacional no Balanço Patrimonial de 2018, o imobilizado passou a representar 61% do ativo total. Já o passivo circulante e o passivo não circulante, em relação ao passivo total, correspondem a 24% e 59%, respectivamente, de obrigações. Caso não houvesse a contabilização do arrendamento operacional, a representatividade do imobilizado no ativo total seria de 55%, do passivo circulante e não circulante com o passivo total, 22% e 54%.

Além desse impacto no balanço, optou-se por verificar os prováveis efeitos na dívida líquida da empresa, em relação ao EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*), considerado uma *proxy* para geração de caixa. Esse indicador representa a capacidade da empresa em quitar suas obrigações considerando a geração de caixa operacional menos os equivalentes de caixa. É recomendado que o valor do índice permeie entre 2 e, no máximo, 3,5 para uma empresa ser considerada sólida, para a dívida não comprometer a geração de caixa da empresa (Reis, 2017; Reis, 2018).

As métricas utilizadas para calcular o indicador dívida líquida/EBITDA foram fundamentadas na base de dados Thomson Reuters®. Para calcular a dívida líquida, considerou-se o total da dívida da empresa menos seu caixa e investimentos de curto prazo, já o EBITDA compreendeu o EBIT (*Earnings Before Interest and Taxes*) do ano fiscal somado à depreciação, amortização dos custos de aquisição, amortização dos intangíveis, e seus respectivos suplementares (VDEP, VAMA e VAMI). No Quadro 2 demonstra-se a evolução do indicador dívida líquida/EBITDA no período de 2016 a 2018.

Quadro 2 - Evolução da dívida líquida / EBITDA



Fonte: elaborado pelos autores

Nota-se, no Quadro 2, que o múltiplo dívida líquida/EBITDA, em 2016 e 2017, se manteve praticamente constante com valores de 2,15 e 2,83, respectivamente, o que pode ser considerado um indicador dentro dos parâmetros aceitáveis pelo mercado. No entanto, com a contabilização do *leasing* operacional no Balanço Patrimonial, no ano de 2018, esse indicador alcançou 5,26 pontos. Isso representa o impacto de um reconhecimento *in balance* nas métricas financeiras. Nesse caso, em 2018, a *American Airlines* precisaria de mais 2 anos (2,83-5,26) de geração de caixa para conseguir cumprir com suas obrigações em relação a 2017.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a necessidade de modificar a forma de contabilização do *leasing*, o FASB e o IASB iniciaram um projeto conjunto, em 2006, a fim de desenvolver um padrão comum em que todas as operações de *leasing* fossem registradas no balanço. O trabalho resultou na emissão da IFRS 16 – *Leases*, pelo IASB, e ASU 2016-02 (Tópico 842), pelo

FASB, ambas publicadas em 2016. Este estudo teve como objetivo verificar de que forma a *American Airlines* tratou o novo método de contabilização do *leasing* em suas demonstrações contábeis no período de 2016 a 2018. Para isso, utilizou-se as informações contidas nos formulários 10-K dos anos 2016, 2017 e 2018 divulgados no site da empresa.

A análise descritiva do formulário 10-K de 2016 e 2017 evidenciou que a *American Airlines* apenas mencionou a existência da nova forma de contabilização do *leasing* e a intenção de adotá-la na data de vigência, em janeiro de 2019. No relatório 10-K de 2018 a empresa comunicou sua decisão de adotar antecipadamente a norma ASU 2016-02 (Topic 842) a partir de 1º de janeiro de 2018, aplicando o método retrospectivo modificado na transição. Com a adoção antecipada, a companhia aérea divulgou um impacto de USD 10 bilhões em passivos de arrendamentos e ativo de direito de uso no Balanço Patrimonial.

A análise dos grupos do Balanço Patrimonial, em 2018, demonstrou que a contabilização do *leasing* operacional resultou no acréscimo de 15%, 11% e 23% no ativo, passivo circulante e passivo não circulante, respectivamente. Esse resultado confirmou os dados do estudo realizado pelo IASB – “*IFRS 16 Effects Analysis*” que verificou um provável aumento de 22% nas obrigações das companhias aéreas devido à adoção da norma. Além disso, quando comparado o ano de 2017 (sem a contabilização do *leasing* operacional) com ao ano de 2018 (com a contabilização do *leasing* operacional), notou-se um aumento no ativo total de 18%. Esses resultados reforçam os impactos que a nova norma de *leasing* pode trazer para dentro do balanço, conforme previsões realizadas por diferentes trabalhos (ÖZTÜRK; SERÇEMELI, 2016; IFRS, 2016; PWC, 2017).

Por fim, analisou-se o indicador dívida líquida/EBITDA, que demonstrou um aumento no ano de 2018 em relação aos anos anteriores. No período de 2016 e 2017, a empresa possuía uma situação aceitável pelo mercado, apresentando valores entre 2,15 e 2,83 para este indicador. Com a contabilização do *leasing* operacional no balanço, em 2018, esse múltiplo subiu para 5,26, o que implica dizer que a empresa necessita de, pelo menos, 5 anos de geração de caixa operacional para pagar suas dívidas.

A nova norma de *leasing* só entrou em vigor em 1º de janeiro de 2019, tanto para empresas que adotam padrão FASB como para aquelas que adotam padrão IASB. Em virtude disso, poucas empresas reportaram a norma em seus relatórios, mesmo havendo recomendações dos preparadores sobre os custos e impactos na adoção. Uma limitação encontrada nesse estudo foi a análise de uma única empresa que adotou antecipadamente a norma ASU 2016-02 (Topic 842). Para pesquisas futuras recomenda-se analisar empresas que adotaram a norma IFRS 16 ou ASU 2016-02 (Topic 842) no ano de 2019.

REFERÊNCIAS

- ABEL. 2019: O que muda com a implementação do IFRS 16 – CPC 06 (R2). 2018. Disponível em: <http://www.leasingabel.com.br/wp-content/uploads/2018/12/info_abel_205_v19.pdf>
- ASEKOMEH, A. O.; RUSSELL, A.; TARBERT, H. A critical analysis of the use of accounting standards'comment letters as lobbying tools by extractive industry firms. **Petroleum accounting and financial management journal**, v. 25, n. 3, p. 55, 2006.
- BARBOSA, G. C. *et al.* Impacto da contabilização do leasing operacional no Balanço Patrimonial: o caso das Cias. aéreas brasileiras TAM e GOL. **Enfoque: Reflexão Contábil**, Maringá, v. 30, n. 1, p. 21-34, jan/abr. 2011.
- BIONDI, Y. *et al.* A perspective on the joint IASB/FASB exposure draft on accounting for leases: American Accounting Association's Financial Accounting Standards Committee (AAA FASC). **Accounting Horizons**, v. 25, n. 4, p. 861-871, 2011.
- BROMWICH, M.; SCAPENS, R. W. Management accounting research: 25 years on. **Management Accounting Research**, v. 31, p. 1-9, 2016.
- CHAVES, B. H. D. M. T. **O efeito do IFRS 16** - contabilidade de leasing- nas companhias aéreas brasileiras-Tam, Gol e Azul (2013-2015). 2016. Monografia (Graduação) – Universidade de Brasília, Brasília.
- DELOITTE. IASPlus - IAS 17 Leases. 2019. Disponível em: <<https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>>
- FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS BOARD - FASB. Leases (Topic 842). 2016. Disponível em: <https://www.fasb.org/jsp/FASB/Document_C/DocumentPage?cid=1176167901010&acceptedDisclaimer=true>
- FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS BOARD - FASB. FASB in Focus. Accounting Standards Update No. 2016-02, Leases (Topic 842). 2016. Disponível em: <https://www.fasb.org/jsp/FASB/Document_C/DocumentPage&cid=1176167901255>
- GALLON, A. V. *et al.* As mudanças no tratamento contábil do leasing e seus reflexos nos indicadores econômico-financeiros das companhias aéreas brasileiras. **Revista de Finanças Aplicadas**, São Paulo, v. 1, p. 18, 2012.
- GAVAZZA, A. Asset liquidity and financial contracts: Evidence from aircraft leases. **Journal of financial Economics**, v. 95, n. 1, p. 62-84, 2010.
- GOMES, S. B. V.; FONSECA, P. V. D. R.; QUEIROZ, V. D. S. O financiamento a arrendadores de aeronaves: modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico. **BNDES Setorial**, n. 37, p. 129-172, mar. 2013.

GOMES, S. B. V.; BARCELLOS, J. A. Fontes de financiamento para aeronaves comerciais—parte I: bancos, export credit agencies, lessors e seguradoras. **BNDES Setorial**, v. 24, n. 48, p. 115-166, set. 2018.

HSIEH, S. J.; SU, Y. The economic implications of the earnings impact from lease capitalization. **Advances in accounting**, v. 31, n. 1, p. 42-54, 2015. Disponível em: <<https://www.ifrs.org/-/media/project/leases/ifrs/published-documents/ifrs16-effects-analysis.pdf>>

INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS - IFRS. IFRS 16 Effects Analysis. 2016. Disponível em: <<https://www.ifrs.org/-/media/project/leases/ifrs/published-documents/ifrs16-effects-analysis.pdf>>

INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS - IFRS. IFRS 16 Leases. 2016. Disponível em: <<https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ifrs-16-leases/#about>>

KPMG. IFRS em Destaque 02/16: Primeiras impressões. 2016. Disponível em: <<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2016/04/br-ifrs-em-destaque-02-2016.pdf>>

KPMG. IFRS 16 - Arrendamentos - 10 perguntas para se preparar para a adoção. 2017. Disponível em: <<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/br/pdf/2017/07/br-kpmg-ifrs-16-10.pdf>>

MAJOR, M. J. O positivismo e a pesquisa ‘alternativa’ em Contabilidade. **Revista Contabilidade & Finanças-USP**, v. 28, n. 74, p. 173-178, 2017.

MARTINS, O. S.; VASCONCELOS, A. F.; SOUZA, M. V. O tratamento contábil do arrendamento mercantil nas demonstrações financeiras: o jogo de interesses versus a busca pela transparência dessas demonstrações. **Qualitas Revista Eletrônica**, v. 7, n. 1, 2008.

MARTINS, V. G. *et al.* Reflexos da Capitalização do Leasing Operacional nos Indicadores de Estrutura de Empresas do Subsetor de Transportes Listadas na Bovespa. **Sociedade, Contabilidade e Gestão**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 3, p. 21-36, set/dez. 2013.

MATOS, N. B.; NIYAMA, J. K. IFRS 16 - Leases: desafios, perspectivas e implicações à luz da essência sobre a forma. **Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade (REPeC)**, Brasília, v. 12, n. 3, p. 323-340, jul/set. 2018.

MATOS, N. B.; NIYAMA, J. K. IFRS 16 - Leases: desafios, perspectivas e implicações à luz da essência sobre a forma. **Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade (REPeC)**, v. 12, n. 3, 2018.

MATOS, E. B. S.; MURCIA, F. D. Contabilidade e Arrendamento Mercantil/Leasing: Revisão da Literatura Nacional e Internacional (2000-2018). **Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade (REPeC)**, v. 13, n. 1, 2019.

MONTEIRO, A. T.; LOPES, A. I. Participação no processo que antecedeu a IFRS 16- locações: um contributo para o estudo do lobbying. In CONGRESSO AECA, 19. AECA, 2017.

MOREIRA, A. T.; SILVA FILHO, O. A. D.; LEMES, S. IAS 17 – Análises, Comparações e a Primazia da Essência sobre a Forma. **Revista de Administração e Ciências Contábeis do IDEAU**, Getúlio Vargas, v. 6, n. 12, 2011.

ÖZTÜRK, M.; SERÇEMELI, M. Impact of New Standard" IFRS 16 Leases" on Statement of Financial Position and Key Ratios: A Case Study on an Airline Company in Turkey. **Business and Economics Research Journal**, v. 7, n. 4, p. 143, 2016.

PWC. IFRS Tempo de mudança. O que os comitês de auditoria precisam saber sobre mudanças contábeis decorrentes da adoção do IFRS. 2017. Disponível em: <https://www.pwc.com.br/pt/estudos/servicos/auditoria/2017/F221_Tempos_de_mudanca_17.pdf>

RECH, I. J. *et al.* Leasing financeiro: um estudo do reconhecimento e evidenciação nas demonstrações financeiras de uma empresa de aviação civil. In CONGRESSO USP DE CONTROLADORIA E CONTABILIDADE, 8, 2008, São Paulo. **Anais...**

REIS, T. 5 indicadores para avaliar a solidez de uma empresa. **Suno Research**, São Paulo, 01 ago. 2017. Disponível em: < <https://www.sunoresearch.com.br/artigos/5-indicadores-para-avaliar-solidez-de-uma-empresa/>>.

REIS, T. Entenda o conceito de dívida líquida e suas implicações nos negócios. **Suno Research**, São Paulo, 25 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.sunoresearch.com.br/artigos/divida-liquida/>>.

RIBEIRO, D. M.; REIS, E. M.; PINHEIRO, L. E. T. Impacto da mudança contábil no reconhecimento de ativos nas operações de arrendamento mercantil. **Revista Universo Contábil**, v. 10, n. 2, p. 84-104, 2014.

RIBEIRO, T. **IFRS 16**: impacto no setor aéreo. 2017. Monografia (Graduação) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P. B. **Metodologia de pesquisa**. Penso. 2013.

VAN KINTS, R. R.; SPOOR, L. L. Leases on balance, a level playing field? **Advances in Accounting**. v. 44, p. 3-9, mar. 2019.

Como Referenciar este Artigo, conforme ABNT:

DIAS, D. P.; SOUSA, R. C. S.; SCHERER, L. M. Evitando Turbulências: Impactos da Nova Norma de Leasing na Evidenciação da American Airlines. **Rev. FSA**, Teresina, v.18, n. 02, art. 5, p. 87-107, fev. 2021.

Contribuição dos Autores	D. P. Dias	R. C. S. Sousa	L. M. Scherer
1) concepção e planejamento.	X	X	X
2) análise e interpretação dos dados.	X	X	
3) elaboração do rascunho ou na revisão crítica do conteúdo.	X	X	
4) participação na aprovação da versão final do manuscrito.	X	X	X