

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU
FACULDADE DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS - FACIC
GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS CONTÁBEIS

Adriele Soares da Silva

OS IMPACTOS DA IFRS 15 EM COMPANHIAS DO SETOR DE TRANSPORTES

UBERLÂNDIA
JULHO DE 2018

Adriele Soares da Silva

OS IMPACTOS DA IFRS 15 EM COMPANHIAS DO SETOR DE TRANSPORTES

Artigo Acadêmico apresentado à Faculdade de Ciências Contábeis da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Prof^ª. Dra. Denise Mendes da Silva

**UBERLÂNDIA
JULHO DE 2018**

Adriele Soares da Silva

OS IMPACTOS DA IFRS 15 EM COMPANHIAS DO SETOR DE TRANSPORTES

Artigo Acadêmico apresentado à Faculdade de Ciências Contábeis da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Prof^a. Dra. Denise Mendes da Silva

Banca de Avaliação:

Prof^a. Dra. Denise Mendes da Silva
Orientador

Prof. - UFU
Membro

Prof. - UFU
Membro

Uberlândia (MG), 09 de julho de 2018.

RESUMO

Muitas empresas sofrem mudanças internas diante a emissão de uma nova norma contábil e isso exige certa dedicação das empresas em questão de gerenciamento e processos. Em 2014, o IASB e o FASB emitiram a IFRS 15, a fim de melhorar o reconhecimento e a mensuração da receita de contratos com clientes. Diante ao exposto, as empresas tiveram um prazo para se adequar e, conseqüentemente, devido às mudanças, podem sofrer impactos em seus processos internos e em suas demonstrações financeiras, relativos à mensuração e ao reconhecimento das receitas. Nesse contexto, o presente estudo tem por objetivo analisar os impactos da IFRS 15 em companhias do setor de transportes, no que se refere aos critérios de mensuração, reconhecimento e evidenciação das receitas. Adicionalmente, busca-se identificar quais mudanças internas as empresas do setor podem sofrer a partir da vigência da IFRS 15 (CPC 47, no Brasil), no que se refere ao atendimento dos requisitos da nova norma. Para isso foram selecionadas sete companhias do setor de transportes com demonstrações contábeis publicamente disponíveis no Brasil nos anos de 2015 a 2017. Trata-se de uma pesquisa documental, de caráter descritivo, com abordagem qualitativa. Os resultados apontaram que as empresas analisadas, em sua maioria, começaram a relatar apenas em 2017 as possíveis alterações no reconhecimento e mensuração das receitas, além das mudanças na divulgação das informações. Os principais impactos referem-se a indicadores de desempenho e métricas-chave.

Palavras-chave: IFRS 15. Reconhecimento de Receitas. Setor de Transportes.

ABSTRACT

Many companies undergo internal changes in the face of the issue of a new accounting standard and this requires certain dedication of the companies in question of management and processes. In 2014, the IASB and the FASB issued IFRS 15 to improve the recognition and measurement of revenue from customer contracts. In view of the foregoing, companies have had a deadline to adjust and, consequently, due to the changes, may suffer impacts on their internal processes and financial statements, regarding measurement and recognition of revenues. In this context, the present study aims to analyze the impacts of IFRS 15 on companies in the transportation sector, regarding the criteria for measurement, recognition and disclosure of revenues. In addition, it seeks to identify which internal changes the companies in the sector may suffer as of the effectiveness of IFRS 15 (CPC 47, in Brazil), regarding the compliance with the requirements of the new standard. To this end, seven transportation companies with accounting statements were selected publicly in Brazil in the years 2015 to 2017. This is a documentary research, with a descriptive character, with a qualitative approach. The results showed that the companies analyzed, in their majority, only started to report in 2017 the possible changes in the recognition and measurement of revenues, besides the changes in the information disclosure. The main impacts refer to performance indicators and key metrics.

Keywords: IFRS 15. Revenue Recognition. Transport Sector.

1. Introdução

A contabilidade é fortemente influenciada pelo ambiente no qual está inserida, objetivando elementos importantes para o processo decisório. Com a rápida globalização, as empresas precisaram se adequar para melhorar a comparabilidade das demonstrações contábeis e, assim, possibilitar eficiência na alocação dos investimentos ou evitar tomada de decisões equivocadas. Diante do exposto, surgiu a necessidade de criar padrões e normas para atender diversos tipos de usuários das informações contábeis.

Nesse sentido, o *International Accounting Standards Board* (IASB), juntamente com o *Financial Accounting Standards Board* (FASB), emitiu uma norma relativa ao reconhecimento de receitas, a IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*, no Brasil, correspondente ao Pronunciamento Contábil CPC 47 – Receita de Contrato com Cliente, que pode impactar o reconhecimento das receitas em várias transações econômicas. O objetivo dessa norma é unificar o reconhecimento das receitas, trazendo um padrão para melhor visualização e interpretação dos dados contábeis e financeiros.

Com isso, no Brasil, as empresas estão tendo que se adequar para atender aos requisitos da nova norma, vigente a partir do dia 1º de janeiro de 2018. Diversos setores econômicos podem ser impactados pela adoção da nova norma de receitas, notadamente os relacionados à prestação de serviços, como de construção civil, telecomunicações, transportes etc. Nessa linha de raciocínio, o presente estudo terá em foco o setor de transportes.

O setor de transportes no Brasil possui uma grande importância na economia do país. Diante do crescimento da demanda interna e do desenvolvimento econômico, o setor se deparou com uma necessidade de melhorias no custo de logística para tornar o serviço mais competitivo e acessível para seus usuários no mercado interno e externo (Revista Portuária, 2014). Com a nova norma, as empresas do setor podem sofrer impactos quanto ao reconhecimento da receita, no que tange a: fretes e transportes, descontos, sistemas de processos internos, pontos de programas de fidelidade entre outros fatores (KPMG 2017). Esses possíveis impactos ainda não foram avaliados em estudos na literatura nacional.

Nesse contexto, este artigo busca responder a seguinte questão: Quais os impactos da IFRS 15 em companhias do setor de transportes? Assim, o objetivo do artigo é apontar os impactos da IFRS 15 em companhias do setor de transportes, no que se refere aos critérios de mensuração, reconhecimento e evidenciação das receitas. Adicionalmente, busca-se

identificar quais mudanças internas as empresas do setor podem sofrer a partir da vigência da IFRS 15 (CPC 47, no Brasil), no que se refere ao atendimento dos requisitos da nova norma.

Para atingir tal objetivo, este estudo procura elucidar, apontar e descrever os principais aspectos da IFRS 15 e seus impactos, demonstrando os possíveis pontos negativos e positivos diante a sua implementação.

Essa pesquisa se justifica pela necessidade de aprofundamento quanto às recentes mudanças referentes à contabilização de receitas e seus possíveis impactos nos relatórios contábeis. Justifica-se, também, pela importância de mostrar que a atualização é necessária para se obter melhores resultados na atuação profissional, a fim de fornecer informações contábeis de qualidade aos usuários, objetivo maior do IASB.

2. Revisão da Literatura

2.1 Aspectos da IFRS 15

Conforme apontado por Iudícibus (2009, p.152), “Receita é a expressão monetária validada pelo mercado do agregado de bens e serviços da entidade, em sentido amplo e que provoca um acréscimo concomitante no ativo e patrimônio líquido”.

De acordo com o Pronunciamento Contábil CPC 00 - Estrutura Conceitual para Elaboração e Divulgação de Relatório Contábil-Financeiro:

Receitas são aumentos nos benefícios econômicos durante o período contábil, sob a forma da entrada de recursos ou do aumento de ativos ou diminuição de passivos, que resultam em aumentos do patrimônio líquido, e que não estejam relacionados com a contribuição dos detentores dos instrumentos patrimoniais. (CPC, 2011, p. 27).

As receitas são de suma importância na empresa por representar as entradas de fluxo de caixa das operações realizadas. O controle das receitas é fundamental para as organizações, a fim de obter um equilíbrio que permita cumprir com suas obrigações.

O IASB e o FASB emitiram em conjunto uma nova norma para reconhecimento de receitas, a IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*, que substitui, praticamente, todas as normatizações relativas ao reconhecimento de receitas segundo a IFRS e o USGAAP.

Para Souza (2015) a norma tem por objetivo criar um modelo único para reconhecimento de receitas de contratos com o cliente, proporcionando melhor comparabilidade das Demonstrações Financeiras das empresas. A IFRS 15, correlacionada ao CPC 47, substitui as seguintes normas:

- IAS 18 Revenue (CPC 30 Receitas),
- IAS 11 Construction Contracts (CPC 17 Contratos de Construção),
- IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes (CPC 30, Interpretação A Programas de Fidelidade com o Cliente),
- IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate (ICPC 02 Contrato de Construção do Setor Imobiliário),
- IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers (ICPC 11 Recebimento em Transferência de Ativos de Clientes),
- SIC 31 Revenue Barter Transactions Involving Advertising Services (CPC 30, Interpretação B Transação de Permuta Envolvendo Serviços de Publicidade).

A auditoria KPMG, em estudo desenvolvido no ano de 2014 (KPMG, 2014), adverte que essa norma trata de um dos mais importantes indicadores financeiros existentes - a receita - e será elegível para a maioria das entidades que elaboram seus relatórios em IFRS ou USGAAP, afetando diferentes empresas de maneiras distintas. No Quadro 1 são demonstrados os setores possivelmente afetados pela IFRS 15, de acordo com cada etapa da norma.

	Etapa				
	1	2	3	4	5
Aeroespacial e defesa	x		x		x
Administradores de fundos			x		
Montagem e construção			x		x
Fabricantes sob contratos					x
Saúde (EUA)	x		x		
Licenciadores (mídia, ciências biológicas, franquadoras)	x	x			x
Bens e imóveis	x	x			x
Softwares		x		X	x
Telecomunicações		x		X	

Quadro 1 – Setores possivelmente afetados pela IFRS 15 por etapa. Fonte: KPMG (2014, p.3).

Pela IFRS 15, a receita deve ser reconhecida quando a entidade transfere o controle de bens e serviços para os clientes pelo valor que a entidade espera ter direito a receber. A IFRS 15 propõe o reconhecimento das receitas alocado com as obrigações de desempenho e com o preço estabelecido no contrato. A análise do contrato é baseada em cinco etapas, conforme exposto no Quadro 2:

Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4	Etapa 5
Identificar o contrato	Identificar as obrigações de desempenho previstas no contrato	Determinar o preço da transação	Alocar o preço da transação às obrigações de desempenho previstas no contrato	Reconhecer a receita quando a entidade atende a cada obrigação de desempenho

Quadro 2 - Etapas de análise do contrato conforme IFRS 15. Fonte: Adaptado de EY (2014, p.7).

As etapas de análise do contrato visam facilitar o que tange ao reconhecimento das receitas. Conforme o Quadro 2, a etapa 1 corresponde a identificar o contrato, onde ambas as partes devem estar comprometidas; a etapa 2 corresponde a identificar as obrigações de desempenho no contrato, caracterizando em distintas ou não; na etapa 3 ocorre a determinação de preço, onde são considerados os termos das transações, incluindo montantes fixos ou variáveis; na etapa 4, aloca-se o preço da transação às obrigações de desempenho previstas nos contratos; e, por último, na etapa 5, a receita é reconhecida conforme a atividade realizada.

Em linha com a IFRS 15, contrato é um acordo entre duas ou mais partes, que cria direitos e obrigações exequíveis, podendo ser escrito, verbal ou sugerido pelas práticas de negócios usuais da entidade, que variam entre jurisdições, setores e entidade.

De acordo com a norma, para a identificação do contrato com o cliente, as empresas devem analisar os direitos e obrigações exigíveis. O contrato com o cliente deve apresentar os seguintes critérios: ambas as partes aprovaram o contrato e assumem o compromisso no desempenho das obrigações; a identificação dos direitos referentes aos bens e serviços a serem transferidos; a identificação dos termos de pagamentos sobre os bens ou serviços; se possui substância comercial e se o recebimento da contraprestação é provável.

Logo após a identificação do contrato, devem-se identificar as obrigações de desempenho definidas no contrato. Neste processo, o bem ou serviço distinto possui o mesmo padrão de transferência seguido de 2 critérios: o cliente pode se beneficiar do bem ou serviço por conta própria ou juntamente com outros recursos que estão disponíveis e, ao transferir o bem ou serviço para o cliente, é identificável separadamente de outras promessas no contrato. Na norma todos os bens ou serviços prometidos ao cliente na forma de contrato gera obrigação de desempenho, inclusive se o fornecedor fizer uma promessa futuramente.

De acordo com a IFRS 15 o preço da transação é o valor da contraprestação que a entidade espera receber pela transferência dos bens ou serviços prometidos para um cliente. Nesse caso, o preço da transação deve excluir qualquer valor cobrado por terceiros. Quando preço é fixo, a entidade recebe o pagamento quando efetuar a transferência do que foi

contratado. Quando o preço é variável, o pagamento é recebido num prazo diferente da transferência e isso ocorre pela complexidade na determinação do preço.

Na alocação de preço da transação de obrigações de desempenho ocorre a alocação proporcional do preço nas vendas individuais, ou seja, o preço é alocado proporcional a todas as obrigações de desempenho descritas no contrato. A receita deve ser reconhecida quando a entidade cumpriu com a obrigação de desempenho, ao transferir o controle de um bem ou serviço. A entidade também pode reconhecer a receita ao longo do tempo, de modo a refletir melhor seu desempenho, podendo utilizar de procedimentos de saídas ou entradas.

A IFRS 15 permite uma aplicação de base retrospectiva para o período de transição. Os comitês (IASB e FASB) decidiram permitir a adoção retrospectiva integral, na qual a norma é aplicada para todos os períodos apresentados, ou uma adoção retrospectiva modificada.

Segundo a EY (2014) a adoção integral significa que as entidades terão de aplicar a IFRS 15 como se ela tivesse sido aplicada desde a assinatura de todos os seus contratos com clientes que são apresentados nas demonstrações financeiras. Por outro lado, ainda conforme a EY (2014), na adoção modificada, as empresas aplicarão a norma retrospectivamente apenas para o período mais recente apresentado nas demonstrações financeiras.

Diante das mudanças que essa norma traz para sua aplicação, algumas entidades sofrerão impactos. Determinadas empresas podem ter impactos significativos, como as que oferecem produtos e serviços agregados, e outras nem tanto. Em geral, conforme descrito pela KPMG (2014), entre os impactos sofridos, podem ser destacados:

- Alterações em indicadores de desempenho e outras métricas-chave;
- Revisão de controles e processos;
- Alterações no perfil de pagamentos de impostos;
- Disponibilidade de lucros para distribuição;
- Planos de remuneração e bônus: o impacto sobre o calendário de metas a serem alcançadas e a probabilidade de metas a serem cumpridas; e
- Potencial não-conformidade com *covenants* de empréstimos.

De acordo com a KPMG (2014) as empresas que realizam o reconhecimento da receita em um determinado momento ou com o passar do tempo precisarão avaliar a natureza das suas obrigações de desempenho e efetuar uma revisão detalhada dos termos contratuais, considerando o que é legalmente e aplicável na sua jurisdição. O reconhecimento da receita pode ser acelerado ou diferido para transações com múltiplos elementos, valores de

contraprestação variável ou licenças. As principais métricas e índices financeiros podem ser afetados, alterando as expectativas dos analistas, os acordos de remuneração e as cláusulas contratuais de *covenants*.

Para a KPMG (2014) a aplicação da IFRS 15 pode significar a introdução antecipada de novos sistemas e processos, e que, eventualmente, pode resultar em uma necessidade de manter registros simétricos durante o período de transição. As entidades precisarão gerenciar e adequar os sistemas para melhor documentá-la, de forma que as informações tragam confiabilidade, precisão e integridade para seus usuários.

Ainda conforme a KPMG (2014), as entidades podem sofrer significativamente com a sua implementação na fase de adaptação e adequação da norma. A entidade não deve tratar apenas como uma mudança contábil, e sim uma mudança que afeta várias funções no negócio. As empresas devem levar em consideração as ações que podem afetar as relações do negócio como: no ambiente de controle, no relacionamento com os investidores, nos processos e sistemas, no treinamento e comunicação, nos benefícios a empregados, no planejamento fiscal, nas informações gerenciais, nas operações de negócios e no gerenciamento de projetos.

A empresa deve aplicar a IFRS 15 quando um contrato com cliente esteja parcialmente em seu alcance e parcialmente no alcance de outra orientação contábil, devendo sempre observar se os contratos envolvem outras normas contábeis ou não, por exemplo, um contrato de serviços financeiros com depósitos em dinheiro e os serviços de tesouraria.

2.2 Normas contábeis aplicadas ao setor de transportes

O setor de transportes no Brasil tem grande influência no que tange ao desenvolvimento econômico do país, sendo responsável por atender diversas atividades econômicas. Apesar do seu crescimento, as empresas sofrem com limitações de investimentos e, conseqüentemente, possuem a preocupação de reduzir custos, tentando manter a qualidade do serviço (Barboza, 2014).

As mudanças advindas da adoção da nova norma de receitas podem impactar o setor de transportes no que se refere: ao montante da receita alocada; às receitas dos pontos dos programas de fidelidade; ao reconhecimento de receitas para ruptura de bilhetes; às receitas de serviços auxiliares e encargos adicionais, fretes e transportes, descontos, sistemas e processos internos e dados na divulgação em relatórios anuais (KPMG, 2017).

No que diz respeito aos programas de fidelidade, quando a empresa concede os pontos com a compra de um bilhete, estes serão contabilizados como obrigação de desempenho. Com a IFRS 15, os pontos serão baseados no preço relativo à venda, independente do grau de fidelidade, porém não é fácil estabelecer essa regra. Uma semelhança com a norma anterior é que os pontos serão reconhecidos à medida que forem sendo resgatados. As empresas deverão avaliar se o método de alocação que é aplicado atualmente é aceitável ao novo padrão, conforme a KPMG (2017).

De acordo com a KPMG (2017) quando ocorrer a ruptura de bilhetes, que é caracterizado como bilhetes que não são utilizados e não são reembolsados, a norma contém uma orientação específica sobre as receitas relacionadas, o que pode ocasionar uma mudança para algumas empresas do setor. Se a empresa espera ter o direito de quebra de cumprimento e o valor pode ser estimado, desde que seja altamente provável e não haja reversão significativa, a receita é reconhecida. Caso a empresa não consiga apresentar uma provável estimativa de ruptura dos bilhetes, a receita somente será reconhecida quando o cliente exercer seus direitos até torná-la remota.

Para a KPMG (2017) as empresas do setor de transportes que beneficiam seus clientes com descontos também terão que promover adaptações no reconhecimento das receitas. Os descontos possuem tratamentos variados e esses tratamentos possuem vínculo diretamente com o preço da transação. Nessas circunstâncias, as entidades deverão estimar se os descontos serão altamente prováveis e que não haverá reversão de receita, para, assim, fazer o reconhecimento. A consequência desse requisito é que algumas empresas podem assumir um nível elevado de descontos e reconhecer menos receita em relação ao cenário anterior. Em relação aos processos internos, as entidades deverão rever acordos envolvendo descontos e abatimentos para mensurar o impacto sobre o preço da transação.

Conforme a KPMG (2017) a prestação de serviços auxiliares que algumas empresas do setor oferecem, como: refeições, bagagem extra, acesso Wi-fi, atribuição de lugares etc., poderão sofrer mudanças. A alteração se dá pelo motivo que, anteriormente, a receita quando relativa a esses gastos extras era reconhecida no momento da viagem. No entanto, com a nova norma as entidades precisam estabelecer se os serviços auxiliares ou taxas adicionais são distintos do serviço de transporte, ou seja, o serviço deverá ser contabilizado separado das obrigações de desempenho.

Nessa situação, caso os serviços não sejam distintos, os itens extras deverão ser reconhecidos de acordo com o trajeto. Os novos requisitos afetarão as demonstrações

financeiras, porque ocorrerá uma desagregação de receita, caso a empresa tenha apresentado as receitas em um único item da linha na demonstração do resultado. A entidade deverá rever os acordos e desenvolver processos de ajustes nos controles internos para estimar e monitorar o preço da transação para as obrigações do contrato.

A receita nos contratos de frete, normalmente, é reconhecida quando o bem é entregue, ou ao longo do tempo, quando a entrega demanda um maior tempo de viagem. Com o novo padrão, a empresa de transporte deverá considerar a transferência do controle sobre bens ou serviços ao cliente, inclusive se tem a necessidade de redirecionar substancialmente o trabalho para outra empresa para cumprir o restante da entrega (KPMG, 2017).

O reconhecimento se dará ao longo tempo, mas deverá ser considerada a medida apropriada do progresso, ou seja, os dias de viagem ou custo. Portanto, esta medida pode gerar um desafio em algumas viagens que envolvem terra e mar, pois os custos são diferentes para as partes. No processo interno, deverá ser feita a análise dos acordos contratuais, determinando tempo e base apropriados para o reconhecimento no novo padrão e avaliar o gerenciamento de cobrança (KPMG, 2017).

As entidades deverão, principalmente, avaliar e projetar medidas para a adaptação da nova norma, identificar possíveis brechas na política contábil, quanto à amostra de seus contratos. É importante identificar novas informações e projetar requisitos nos negócios e nas informações, devendo, também, identificar possíveis impactos no âmbito administrativo e na relação com os investidores.

2.3 Estudos Anteriores

Souza e Souza (2015) elaboraram um trabalho com objetivo de investigar os impactos no reconhecimento e mensuração relativos a receitas e concluíram que o maior impacto da adoção da IFRS 15 reside no fato do aumento significativo da complexidade para reconhecimento das receitas, visto que tal reconhecimento deverá contemplar uma análise profunda dos elementos do contrato com o cliente, para que todos os requerimentos previstos na norma sejam atendidos. Por sua vez, conforme Cova (2015, p.55), “as companhias deverão estabelecer um plano de ação com relação aos potenciais ajustes nos principais indicadores de desempenho, além de avaliar os requerimentos de eventuais mudanças nos relatórios gerenciais internos”.

De acordo com o CPC 47 (CPC, 2016) a receita de contratos deverá cumprir etapas para efeitos de mensuração e reconhecimento e, além disso, as entidades deverão se atentar sobre a legislação fiscal, buscando seu impacto sobre o planejamento tributário dentro da empresa. Nesse caso, pode ocorrer reconhecimento de receita mais cedo do que ocorria antes.

Tavares, Anjos e Paulo (2014, p. 59), concluiu que “existe forte reclamação por parte das empresas, no que diz respeito ao excesso de informações detalhadas que são requeridas pelos reguladores, principalmente, em relação às exigências de evidenciações”. Estudos como este destacam a preocupação com a qualidade da informação, uma vez que a mudança exige um cuidado com a possibilidade de alteração de indicadores relacionados ao reconhecimento e mensuração das receitas.

Severiano, Alencar e Garcia (2017, p. 163) apontou que “a norma trará impactos positivos devido à unificação do método de reconhecimento da receita, porém com ela virão diversos desafios que necessitam de uma atenção antecipada”. Além disso, com base em seu estudo, tais autores lista pontos para garantir uma adoção acertada, facilitando, assim, a vida dos profissionais envolvidos no processo de transição.

A IFRS 15 exigirá das empresas dedicação durante o processo de implantação da norma, e que, independente dos impactos positivos ou negativos, as instituições deverão sempre antecipar e verificar as possíveis causas de alterações nos indicadores de desempenho e outros, a fim de assegurar que informações sejam íntegras, de acordo com suas atividades operacionais.

Diante aos estudos feitos, tem-se encontrado uma complexidade no entendimento da norma, o que acaba dificultando as empresas aderirem e terem um processo de planejamento eficaz, ou seja, as empresas estão tendo que revisar todo o seu processo interno para cumprir com as exigências estabelecidas.

3. Procedimentos Metodológicos

O presente estudo pode ser definido com uma pesquisa descritiva, visando descrever os impactos da adoção da IFRS 15 em companhias do setor de transportes. De acordo com Sampieri, Collado e Lúcio (2013, p. 102), “o estudo descritivo busca especificar as propriedades, as características e os perfis de pessoas, grupos, comunidades, processos, objetos ou qualquer outro fenômeno que se submeta a uma análise”. Do ponto de vista dos procedimentos técnicos, o estudo pode ser classificado como documental, pois lida com as demonstrações contábeis publicadas das companhias brasileiras do setor de transportes.

Quanto à abordagem do problema, o estudo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa. Conforme Fachin (2006, p.81) “a pesquisa qualitativa é caracterizada pelos seus atributos e relaciona aspectos não somente mensuráveis, mas também definidos descritivamente”. Sampieri, Collado e Lúcio (2013, p. 3) relatam que “nos estudos qualitativos é possível desenvolver perguntas e hipóteses antes, durante e depois da coleta e análise dos dados”.

A pesquisa foi realizada por meio das demonstrações contábeis de companhias abertas do setor de transportes listadas na B3. Nas demonstrações, foram pesquisadas as divulgações sobre as mudanças provocadas pela adoção da IFRS 15 e se as empresas estão se ajustando para cumprir as novas exigências normativas.

A amostra da pesquisa foi constituída por sete companhias do setor de transportes que inclui os segmentos: Serviços de Apoio e Armazenagem, Transporte Aéreo, Transporte Ferroviário, Transporte Hidroviário, Transporte Rodoviário, excluindo-se o segmento de exploração de rodovias, outras concessionárias de serviços e as empresas de participações societárias (holdings). Adicionalmente, foi analisada a empresa Latam S.A., pela representatividade da mesma no segmento de transporte aéreo nacional e pela acessibilidade às suas demonstrações contábeis, mesmo não sendo uma empresa listada na B3. No Quadro 3 são demonstradas as empresas da amostra e o correspondente segmento:

Empresa	Segmento
Azul S/A	Aéreo
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A	Aéreo
Latam S/A	Aéreo
Wilson Sons Limited	Serviços de Apoio e Armazenagem
Log-In logística intermodal S.A.	Hidroviário
JSL S/A	Rodoviário
Tegma Gestão Logística S/A	Rodoviário

Quadro 3 - Amostra da pesquisa.

Foram coletadas as demonstrações contábeis consolidadas dos anos de 2015, 2016 e 2017, sempre que disponíveis, diretamente dos sites das empresas e do site da B3, incluindo as notas explicativas.

Nas companhias da amostra, foram analisados os seguintes aspectos:

- a) Menção à adoção da IFRS 15;
- b) Declaração de ações operacionais no sentido de adaptação às exigências da norma (sistemas de informação, treinamento de pessoal etc.);
- c) Declaração sobre os possíveis impactos da norma, conforme o seguinte checklist:
 - c.1 Alterações em indicadores de desempenho e outras métricas-chave;

- c.2 Revisão de controles e processos;
- c.3 Alterações no perfil de pagamentos de impostos;
- c.4 Disponibilidade de lucros para distribuição;
- c.5 Planos de remuneração e bônus: impacto sobre o calendário de metas a serem alcançadas e a probabilidade de metas a serem cumpridas; e
- c.6 Potencial não conformidade com *covenants* de empréstimos.

As análises desenvolvidas neste artigo limitam-se às empresas pesquisadas, não permitindo inferências ou generalizações.

4. Apresentação e Análise dos Resultados

Em linha com o demonstrado no Quadro 4, todas as empresas mencionaram adotar a IFRS 15 a partir do ano de 2018, conforme exigência normativa, ou seja, nenhuma optou pela adoção antecipada.

Empresa	2015	2016	2017
Azul S/A	X	X	X
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A	X	X	X
Latam S/A	X	X	X
Wilson Sons Limited	X	X	X
Log-In Logística Intermodal S.A.	X	X	X
JSL S/A	X	X	X
Tegma Gestão Logística S/A	X	X	X

Quadro 4 - Menção relativa à adoção da norma

Quanto ao método de adoção, as empresas podem optar pela adoção retrospectiva integral ou modificada. Conforme demonstrado no Quadro 5, as escolhas das empresas quanto ao método de adoção foram:

Empresa	Integral	Modificado	Sem Especificação
Azul S/A		X	
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A	X		
Latam S/A			X
Wilson Sons Limited		X	
Log-In Logística Intermodal S.A.			X
JSL S/A			X
Tegma Gestão Logística S/A			X

Quadro 5 - Métodos de Adoção

Observa-se que, na maioria das empresas pesquisadas, ainda não está claro o processo de transição para a IFRS 15, visto que elas não explicaram tal procedimento. Por outro lado, apenas a Gol Linhas Aéreas declarou que fará adoção retrospectiva integral, ou seja, aplicará

a norma para todos os períodos apresentados, o que pode favorecer a comparabilidade das demonstrações por parte dos usuários.

No que tange à declaração de ações operacionais no sentido de adaptação às exigências da norma, foram analisadas as ações que as empresas poderiam descrever como necessárias para adoção da IFRS 15, como treinamento do pessoal, melhoria no sistema de informação, alteração no processo interno entre outras.

As empresas Azul e Gol citam em suas notas explicativas do ano de 2017 que haverá uma revisão de controle e processo, porém não descrevem quais serão as possíveis mudanças e quais departamentos ou tipos de controle e processos que serão revisados. As demais empresas não destacaram apontamentos relativos a esses aspectos. As três companhias aéreas pesquisadas também mencionam que analisarão possíveis alterações e impactos nos planos de fidelização.

Durante os anos de 2015 e 2016 as empresas pesquisadas do setor de transporte não fizeram menção sobre os possíveis impactos da IFRS 15 e demonstraram, apenas, um breve contexto, indicando sua importância e a sua exposição da mudança, exigida pelo normativo. Algumas empresas citaram, em suas notas explicativas, que ainda não teriam avaliado possíveis impactos nos anos de 2015 e 2016.

Dessa forma, especificamente quanto aos impactos da IFRS 15, as companhias analisadas apresentaram informações genéricas e somente nas notas explicativas do ano de 2017. Os impactos encontrados estão resumidos no Quadro 6.

Empresa	c.1	c.2	c.3	c.4	c.5	c.6
Azul S/A	SIM	SIM	NÃO	NÃO	SIM	NÃO
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A	SIM	SIM	NÃO	NÃO	SIM	NÃO
Latam S/A	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	NÃO
Wilson Sons Limited	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Log-In logística intermodal S.A.	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
JSL S/A	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Tegma Gestão Logística S/A	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

Quadro 6 - Possíveis impactos da IFRS 15 nas empresas da amostra. Notas: c.1 = Alterações em indicadores de desempenho e outras métricas-chave; c.2 = Revisão de controles e processos; c.3 = Alterações no perfil de pagamentos de impostos; c.4 = Disponibilidade de lucros para distribuição; c.5 = Planos de remuneração e bônus: impacto sobre o calendário de metas a serem alcançadas e a probabilidade de metas a serem cumpridas; c.6 = Potencial não conformidade com *covenants* de empréstimos.

Conforme o Quadro 6, pode-se destacar que as companhias analisadas declararam que terão impactos nos indicadores de desempenho e em métricas-chave, com exceção das empresas Log-In e Tegma. Em geral, essas alterações representam um impacto apenas gerencial e, em suas notas explicativas, as companhias não especificam o grau de relevância do impacto causado.

A Azul S/A menciona, em 2017, em nota explicativa, que terá que reclassificar as receitas auxiliares que compõem excesso de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras receitas relacionadas com viagens que, atualmente, são classificadas como outras receitas. A companhia informou que as receitas auxiliares estão relacionadas ao transporte de passageiros e serão reconhecidas quando o transporte for realizado. No momento da aplicação da norma, a companhia espera que aumente o saldo da rubrica “transporte a executar” em aproximadamente 54 milhões. Quanto à valorização dos pontos e ao cálculo de breakage do programa de vantagens, a companhia ainda está avaliando os possíveis impactos.

A Gol Linhas Aéreas destaca em suas políticas contábeis, em 2017, os impactos principais em seu grupo de receitas, os quais serão: receita de passageiros decorrente de voos compartilhados, nas receitas auxiliares, receitas de breakage e programa de milhagens. Em relação ao voo compartilhado, quando a companhia atuar como principal, o reconhecimento deverá ser feito pelo valor bruto da transação, ou seja, o valor do bilhete para o cliente final, e quanto a companhia atuar como agente, o reconhecimento da receita deverá ser feito pelo valor líquido da transação, ou seja, o valor da venda menos o montante a repassar para a companhia parceira.

Nas receitas auxiliares, as quais compreendem as receitas de bagagem, reembolsos, cancelamentos entre outros, a Gol avaliou que estas serão enquadradas como relacionadas ao serviço principal, passando a ser reconhecidas no momento em que o serviço é prestado ao cliente e, diante esta mudança, espera-se um impacto de, aproximadamente, R\$14 milhões que terão alterações em seu reconhecimento e, aproximadamente, R\$500 milhões de receitas que deixarão de ser divulgadas como Outras Receitas e passarão a ser apresentadas no grupo de Transporte de Passageiros.

No que tange às receitas de breakage, a Gol mencionou que já utiliza ferramentas de análise estatística que permitem um cálculo com um grau de segurança e, por isso, concluiu que estão aderentes à IFRS 15. Quanto ao programa de milhagem, a Gol ainda está avaliando os impactos sobre a classificação principal e agente no programa de pontos próprio e destacou que não terá impactos no que se trata de valorização nos pontos de milhas.

A empresa Latam destaca, em suas notas explicativas do ano de 2017, possíveis impactos relativos à adoção da norma, porém relata que não ocorrerão impactos significativos no primeiro ano da adoção. Os possíveis efeitos serão: o reconhecimento das receitas associadas às multas por mudanças, que anteriormente eram reconhecidas na época da venda e agora serão consideradas como uma modificação do contrato inicial de transporte; o

momento do reconhecimento do resultado da venda de alguns serviços ou produtos, onde a companhia concluiu que atuou como principal e, portanto, as receitas devem ser diferidas até que o serviço seja prestado; e a apresentação do resultado associado à venda de produtos, em que a companhia concluiu que atuava como agente e, portanto, a receita deve ser apresentada líquida dos custos associados.

A Wilson Sons Limited mencionou, em notas explicativas de 2017, que não haverá impactos significativos sobre o reconhecimento e a mensuração da receita, mas que terá impactos no que tange à apresentação e divulgação de suas demonstrações financeiras. Os impactos citados são na divulgação sobre a desagregação da receita e na obrigação de desempenho.

A Log-In menciona em suas notas explicativas no ano de 2017, que foi feita uma avaliação sobre o efeito que a norma poderia trazer, porém a empresa compreendeu que seu processo estava adequado e não espera nenhum ajuste relevante com a aplicação desta.

A JSL cita, em suas notas explicativas de 2017, que realizou uma avaliação por etapas e criou um novo modelo de reconhecimento de receita, separando-as por tipo de receita. Nos tipos de receitas como vendas de veículos, coleta de resíduos, locação de veículos, transporte coletivo, distribuição urbana e prestação de serviços não se espera um impacto relevante quanto à mensuração na adoção da norma. Em outros tipos de receitas, como aquelas de transporte de carga, movimentação de armazéns, limpeza industrial e das operações da Rent a Car Movid, a empresa ainda está avaliando possíveis impactos, cada uma com sua particularidade.

A Tegma menciona no de 2017, em suas notas explicativas, que identificou seus critérios de reconhecimento e mensuração e que ambos estão de acordo com a norma, sendo que os critérios exigidos não irão apresentar impactos relevantes com a adoção da nova norma.

Em relação aos itens c.3, c.4 e c.6, que envolvem, respectivamente, alteração no perfil de pagamento de impostos, disponibilidade de lucros para distribuição e potencial não conformidade com *covenants* de empréstimos, conforme o Quadro 6, não foram encontradas, nas empresas analisadas, menção a quaisquer tipos de mudanças relacionadas, em suas notas explicativas e nas demonstrações financeiras divulgadas.

5. Considerações Finais

Após a realização desta pesquisa, pode-se concluir que as companhias do setor de transportes analisadas terão alguns impactos a partir da adoção da IFRS 15. Esses impactos estão relacionados, notadamente, a indicadores e métricas chave que envolvem o valor das receitas em sua obtenção. Tais impactos podem ser decorrentes de realocação de receitas em itens de resultado ou mesmo em relação ao momento do reconhecimento das receitas. No segmento de transporte aéreo, também poderá haver impactos decorrentes da adoção da nova norma de receitas quanto aos programas de pontos de fidelidade.

Pode-se ressaltar que, por mais que a IFRS 15 tenha sido aprovada e emitida no ano de 2014, pelo IASB, as empresas começaram a mencionar procedimentos e possíveis impactos da adoção em suas demonstrações apenas em 2017. Provavelmente, este fato está relacionado à data da emissão da norma no Brasil, por parte do CPC, tendo em vista que o CPC 47 foi aprovado e divulgado somente no final do ano de 2016. Outro fator que pode ser destacado é que algumas empresas do setor analisado demonstram que as políticas contábeis adotadas quanto ao reconhecimento das receitas já estão de acordo com os princípios da IFRS 15, sem necessidade de alterar seus respectivos processos de contabilização.

Um ponto importante sobre o impacto da adoção da IFRS 15, diante todas as empresas pesquisadas, está relacionado à apresentação e divulgação sobre as receitas, ou seja, as empresas precisarão detalhar mais as divulgações relacionadas especificamente às receitas, tendo em vista as contabilizações por obrigações de desempenho.

O estudo utilizou dados de 2015 a 2017 a fim de verificar se as empresas estavam se adequando para adoção da nova norma de receitas a partir do período de vigência exigido. Sugere-se, para futuras pesquisas, analisar notas explicativas e políticas contábeis a partir do ano de 2018, no intuito de diagnosticar e comparar se as empresas mencionaram mais impactos causados com adoção da nova norma ou se os impactos previstos se concretizaram.

6. Referências

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. **CPC 00 – Estrutura Conceitual para Elaboração e Divulgação de Relatório Contábil-Financeiro**. Disponível em: <http://static.cpc.aatb.com.br/Documentos/147_CPC00_R1.pdf>. Acesso em: 10 Out. 2017.

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. **CPC 47 – Receita de Contrato com Cliente**. Disponível em: <http://static.cpc.aatb.com.br/Documentos/527_CPC_47.pdf>. Acesso em: 10 Out. 2017.

COVA, C.J. G. Os Impactos da Assimilação da Norma Internacional de Relatório Financeiro (IFRS 15), que trata do Reconhecimento das Receitas de Contratos com os Clientes e seus Efeitos Assimétricos nas Demonstrações Financeiras das Empresas Brasileiras. **Revista Pensar Contábil**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 61, p. 35- 44, set./dez. 2014.

EY. **Uma análise detalhada da nova norma para reconhecimento de receitas**. 2014. Disponível em: <[https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Guia_IFRS_2015/\\$FILE/Guia_IFRS15_Web.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Guia_IFRS_2015/$FILE/Guia_IFRS15_Web.pdf)>. Acesso em: 10 out. 2017.

FACHIN, O. **Fundamentos de Metodologia**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, p. 81, 2006.

IUDICIBUS, S. **Teoria da Contabilidade**. 9. ed. São Paulo: Atlas, p. 152, 2009.

KPMG. **IFRS em destaque 02/14 - First Impressions: IFRS 15 - Receita de contratos com clientes**. 2014. Disponível em: <<https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/br/pdf/2016/10/br-ifrs-em-destaque-02.14.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2017.

KPMG. **Sinopse Contábil & Tributária**. 2017. Disponível em: <<https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/br/pdf/2017/11/br-kpmg-sinopse-contabil-tributaria-2017-versao-interina.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

MORA, G.R.K; SOUZA, E.T; SOUZA, C.A.; DALFIOR, V.A.O. IFRS 15 – Receita de contratos com clientes e seus impactos nas demonstrações financeiras das empresas. IN: SIMPOSIO DE EXCELENCIA EM GESTAO E TECNOLOGIA, 7, 28 a 30 de outubro de 2015, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro/ RJ: XII SEGET, 2015.

REVISTA PORTUÁRIA. **A Ineficiência da Infraestrutura Logística do Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 03 abr. 2018.

SAMPIERI, R.E.; COLLADO, C.H.; LUCIO, M.P.B. **Metodologia de pesquisa**. 5ed. Porto Alegre: Penso Editora Ltda., p. 605, 2013.

SEVERIANO, L.S; ALENCAR, R.C, GARCIA, E.A.R. Adoção da IFRS 15 – *Revenue from contracts with customers* em empresas brasileiras: principais obstáculos. **Ciências Sociais Aplicadas em Revista**. v.17, n. 32, 1ºsem. 2017, p.146-166, 2017.

SOUZA, E.T; SOUZA, C.A.; DALFIOR, V.A.O. O impacto do IFRS 15 – Receita de contratos com clientes nas demonstrações contábeis das empresas brasileiras. IN: SIMPOSIO DE EXCELENCIA EM GESTAO E TECNOLOGIA, 7, 28 a 30 de outubro de 2015, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro/ RJ: XII SEGET, 2015.

TAVARES, M. F. N.; ANJOS, L.C. M, PAULO, E. Contribuições enviadas ao IASB/FASB referentes à revisão do draft de reconhecimento de receitas. **Contextus Revista Contemporânea de Economia e Gestão**. v.12, n.3, set/dez, 2014.