



265

Teste de Impairment: aderência das IPSAS e IFRS às empresas públicas brasileiras de transporte metroviários.

Aluno Mestrado/MSc. Student Marcos Roberto de Souza, Doutor/Ph.D. Mara Jane Contrera Malacrida, Doutor/Ph.D. Patrícia Siqueira Varela

Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, Brazil

Aluno Mestrado/MSc. Student Marcos Roberto de Souza

Programa de Pós-Graduação/Course Programa de Pós-Graduação em Controladoria e Contabilidade - PPGCC/FEA/USP

Doutor/Ph.D. Mara Jane Contrera Malacrida

Programa de Pós-Graduação/Course Programa de Pós-Graduação em Controladoria e Contabilidade - PPGCC/FEA/USP

Doutor/Ph.D. Patrícia Siqueira Varela

Programa de Pós-Graduação/Course Programa de Pós-Graduação em Controladoria e Contabilidade - PPGCC/FEA/USP

Resumo/Abstract

O presente estudo teve como objetivo analisar os modelos de negócio das empresas que prestam serviços de transporte de passageiros sobre trilhos frente aos requerimentos das IPAS e IFRS para a realização do teste de impairment. A amostra do estudo é composta por oito empresas metroviárias, sendo quatro empresas públicas e quatro privadas. A coleta de dados foi realizada por meio de pesquisa documental, tendo como objeto as demonstrações financeiras das empresas selecionadas referentes aos exercícios de 2017 a 2021. Os resultados evidenciaram que em função de serem constituídas na forma de Sociedades Anônimas, todas as empresas (públicas e privadas) têm adotado o CPC 01 para fins de realização do teste de impairment, o qual pressupõe a geração de benefícios econômicos futuros com o uso ou venda do ativo pela entidade que o controla. No entanto, verificou-se que as empresas públicas e privadas possuem modelos de negócio diferentes. Além de formas distintas de financiamento do respectivo ativo, as empresas privadas (concessionárias) têm alcançado seu objetivo de geração de lucro a partir da utilização dos ativos objetos da concessão, enquanto as empresas públicas têm apresentado prejuízos recorrentes, tendo recebido inclusive subvenção governamental para custeio. As análises indicam que o CPC 01 parece não propiciar bases relevantes para o teste de impairment para as empresas públicas, sendo a NBC TSP 09 uma alternativa para demonstrar com maior fidedignidade a situação econômico-financeira dessas empresas, considerando o modelo de negócio e não apenas a estrutura societária para fins de aplicação adequada das normas contábeis.

Modalidade/Type

Artigo Científico / Scientific Paper

Área Temática/Research Area

Contabilidade e Setor Público (CSP) / Accounting and Public Sector



Teste de *Impairment*: aderência das IPSAS e IFRS às empresas públicas brasileiras de transporte metroviários.

Resumo

O presente estudo teve como objetivo analisar os modelos de negócio das empresas que prestam serviços de transporte de passageiros sobre trilhos frente aos requerimentos das IPAS e IFRS para a realização do teste de *impairment*. A amostra do estudo é composta por oito empresas metroviárias, sendo quatro empresas públicas e quatro privadas. A coleta de dados foi realizada por meio de pesquisa documental, tendo como objeto as demonstrações financeiras das empresas selecionadas referentes aos exercícios de 2017 a 2021. Os resultados evidenciaram que em função de serem constituídas na forma de Sociedades Anônimas, todas as empresas (públicas e privadas) têm adotado o CPC 01 para fins de realização do teste de *impairment*, o qual pressupõe a geração de benefícios econômicos futuros com o uso ou venda do ativo pela entidade que o controla. No entanto, verificou-se que as empresas públicas e privadas possuem modelos de negócio diferentes. Além de formas distintas de financiamento do respectivo ativo, as empresas privadas (concessionárias) têm alcançado seu objetivo de geração de lucro a partir da utilização dos ativos objetos da concessão, enquanto as empresas públicas têm apresentado prejuízos recorrentes, tendo recebido inclusive subvenção governamental para custeio. As análises indicam que o CPC 01 parece não propiciar bases relevantes para o teste de *impairment* para as empresas públicas, sendo a NBC TSP 09 uma alternativa para demonstrar com maior fidedignidade a situação econômico-financeira dessas empresas, considerando o modelo de negócio e não apenas a estrutura societária para fins de aplicação adequada das normas contábeis.

Palavras-chave: Teste de *Impairment*, modelo de negócios, IFRS, IPSAS.



1. INTRODUÇÃO

Um dos setores que mais aplicam recursos financeiros na construção e aquisição de ativo imobilizado é o setor metroviário, visto que para expansão das linhas metroviárias, o custo de construção e implantação pode alcançar bilhões de reais. Dados do portal mobilize de 2015 estimava em R\$ 70 milhões de dólares à 1,5 bilhões de dólares o custo de construção por quilômetro de uma linha metroviária. Além disso, o ativo imobilizado é o principal ativo das entidades públicas que operam neste setor, alcançando em média 97% dos ativos destas empresas, conforme demonstração financeira do exercício de 2021.

No Brasil, os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos são realizados principalmente por empresas públicas e concessionárias de serviços públicos que obtiveram o direito de explorar o serviço. Diferentemente das empresas públicas, as concessionárias não possuem registrado em seu balanço patrimonial os ativos imobilizados utilizados na prestação de serviço (Túneis, Obras Civis e Materiais Rodante), mas sim o direito de exploração que é registrado de acordo com a Interpretação Técnica ICPC 01- Ativos de Concessão.

As empresas públicas, entre elas o Metrô de São Paulo, Metrô de Porto Alegre e Metrô do Distrito Federal, tem como objeto social a construção e a operacionalização dos serviços de transporte de passageiros, sendo o ativo imobilizado seu principal ativo. Já as concessionárias possuem como objetivo administrar, operar, conservar, manter e reparar o sistema metroviário para a adequada prestação dos serviços objeto da concessão.

Embora as empresas públicas e as concessionárias atuem na prestação de serviços de transporte de passageiros sobre trilhos, seus modelos de negócios são diferentes. Para as empresas públicas há limitações no estabelecimento de tarifas e a obrigatoriedade de prestação de serviços públicos essenciais, além disto, elas têm como diferencial a participação do Estado como provedor de recursos para a construção e renovação do ativo imobilizado, visando a prestação do serviço à população e a execução de política públicas. Conforme evidencia Aragão (2018), a criação de uma empresa pública requer autorização legislativa e deve atender ao interesse coletivo para intervenção do Estado na economia.

Adicionalmente, as empresas públicas estão sujeitas a regime jurídico diferenciado, que somado ao controle tarifário estatal, influencia a gestão financeira do uso de seu ativo, pois as receitas operacionais obtidas com a cobrança de tarifas e a obtenção de receitas acessórias, tais como de publicidade e locação de espaço nas estações, dentre outras, são utilizadas para cobrir apenas os custos operacionais, sendo a renovação ou expansão do ativo imobilizado não dependente da geração de receita decorrente do uso do ativo. Importante destacar que quando tais receitas não são suficientes para cobrir os custos operacionais, estas empresas podem receber subvenção de custeio do acionista controlador, o Estado, podendo inclusive alcançar a condição de empresa dependente do Estado.

Já para as concessionárias, embora haja limitação no estabelecimento de tarifas para a prestação de serviços públicos essenciais, é previsto na concessão um retorno sobre os investimentos realizados pela concessionária.

Independentemente das diferenças entre a forma de atuação das empresas públicas e das concessionárias quanto às fontes de recursos para construção dos ativos imobilizados e retorno dos mesmos, ambas empresas estão sujeitas a obrigatoriedade da



realização do teste de *impairment*. A obrigatoriedade da realização do teste de *impairment* teve início com a adoção pelo Brasil das Normas Internacionais de Contabilidade, as quais se referem tanto às IFRS – *International Financial Reporting Standards*, aplicadas às sociedades por ações no Brasil, quanto às IPSAS – *International Public Sector Accounting Standards*, aplicadas às entidades públicas.

A base normativa que define os principais requerimentos aplicados ao teste de *impairment* de ativo imobilizado no Brasil por uma Sociedade por Ações é o CPC 01 (R1) – Redução ao Valor Recuperável de Ativos (*IAS 36 – Impairment of Assets*). Enquanto as normas que tratam de *impairment* do imobilizado por entidades públicas são a NBC TSP 09 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Não Gerador de Caixa (*IPSAS 21 – Impairment of Non-Cash Generating*) e a NBC TSP 10 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Gerador de Caixa (*IPSAS 26 – Impairment of Cash Generating*).

A principal diferença entre o CPC 01 (IAS 36) e a NBC TSP 09 (IPSAS 21) se baseia na capacidade ou não de um ativo gerar fluxos de caixa. De acordo com o CPC 01 (R1), a entidade deve assegurar que seus ativos não estejam registrados contabilmente por valor que exceda seus valores de recuperação (benefícios econômicos futuros), estabelecendo que o valor recuperável de um ativo ou de uma unidade geradora de caixa é o maior montante entre o seu valor justo líquido de despesa de venda e o seu valor em uso (valor presente dos fluxos de caixa futuros), ou seja, analisa a capacidade de o ativo gerar fluxos de caixa para recuperar os investimentos realizados, por meio da venda ou do uso. Já a NBC TSP 09 define redução ao valor recuperável para ativos não geradores de caixa como a perda dos benefícios econômicos futuros ou do potencial de serviços do ativo superior ao reconhecimento sistemático da depreciação, ou seja, a redução ao valor recuperável reflete o declínio na utilidade do ativo, analisando se o ativo não é mais capaz de prover serviços à sociedade, tem pouca ou nenhuma utilidade. Importante destacar que para um ativo não gerador de caixa a perda por *impairment* deve ser reconhecida quando o valor contábil exceder o seu valor de serviço.

Considerando que as empresas metroviárias possuem modelo de financiamento dos ativos e propósitos diferenciados, é fundamental analisar o modelo de negócio da entidade para que se possa compreender se um ativo é usado para gerar retorno ao investidor ou se o principal objetivo decorrente do uso do ativo é a prestação de serviços, sem almejar a obtenção de retorno comercial, o que é indispensável para a realização e compreensão do teste de *impairment* de forma adequada.

Nesse sentido, este estudo tem como objetivo analisar os modelos de negócio das empresas que prestam serviços de transporte de passageiros sobre trilhos frente aos requerimentos das IPSAS e IFRS para a realização do teste de *impairment*.

Para atender ao objetivo proposto, tem-se a seguinte questão de pesquisa: o modelo de negócio das empresas metroviárias públicas é fator importante a ser considerado na aplicação da NBC TSP 09 e/ou do CPC 01 para a realização do teste de *impairment*?

O estudo é exploratório e visa a ampliação do conhecimento acerca das práticas contábeis relacionadas ao teste de *impairment* pelas empresas metroviárias, considerando o modelo de negócio da entidade, uma vez que a magnitude dos valores envolvidos pode afetar de forma relevante o patrimônio destas empresas.

No âmbito acadêmico, o estudo busca expandir o campo de pesquisa referente à normatização do teste de *impairment*, quanto à sua aplicabilidade por entidades públicas



e privadas que prestam serviços essenciais à população. As avaliações e conclusões apresentadas se limitam às empresas analisadas neste estudo.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Empresas Estatais

A avaliação das empresas que exploram serviços públicos de transporte de passageiros através do transporte metroviário, requer o entendimento de sua forma jurídica, para identificação e entendimentos de seus objetivos econômicos e sociais, bem como orçamentário.

De acordo com Aragão (2018), as empresas controladas pelo Estado são denominadas genericamente de “empresas estatais”, e as duas principais espécies são as empresas públicas e as sociedades de economia mista. O autor destaca que as empresas públicas e as sociedades de economia mistas possuem aspectos conceituais comuns, dentre eles, o fato de serem pessoas jurídicas de direito privado da Administração Indireta e serem constituídas pelo Estado após autorização prévia legislativa. Dentre os elementos que as distinguem, Aragão (2018) expõe que as empresas públicas podem assumir qualquer forma societária admitida em Direito Comercial ou no Direito Civil, sendo o capital dessas empresas exclusivamente público, podendo ser da Administração Direta e Indireta, da União, Estados, Municípios. No entanto, as empresas de economia mista só podem ser sociedades anônimas e possuem participação privada em seu capital.

De acordo com o artigo 173 da Constituição Federal, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado tem sua permissão apenas para atender imperativos da segurança nacional ou para o relevante interesse coletivo. Para Dolabela (2021) há limitações constitucionais ao exercício de intervenção direta do estado na economia, e como regra, compete à iniciativa privada a exploração da atividade econômica com finalidade lucrativa.

Outro aspecto relevante a ser considerado para o entendimento jurídico e econômico da empresa estatal, diz respeito a sua dependência ou não em relação ao acionista público. Neste aspecto, a Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101 de 4 de maio de 2002) define estatal dependente no art. 2º, inciso III, como “a empresa controlada que receba do ente controlador recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou de capital, excluídos, no último caso, aqueles provenientes de aumento de participação acionária”.

Para Junior, Mastrobuono e Megna (2023) não há muita dificuldade quanto a aplicação da definição legal de estatal dependente e não dependente, sendo fundamental nesta conceituação a destinação dos recursos provenientes do ente controlador e a forma como é realizado o repasse. Os autores expõem que as empresas estatais dependentes têm suas receitas e despesas incorporadas ao orçamento fiscal e as estatais não dependentes têm apenas os investimentos incorporados ao orçamento de investimentos, ou seja, para uma empresa ser considerada como não dependente, o ente controlador somente poderá destinar recursos por meio de aumento da participação acionária e apenas com a finalidade de formação ou aquisição de um bem de capital, como por exemplo, a construção de um ativo imobilizado.

Assim, tanto para as empresas estatais dependentes quanto para as não dependentes, os investimentos para a expansão da sua atividade operacional (construção do ativo imobilizado, por exemplo) são financiados com recursos públicos para atendimento do “relevante interesse coletivo”.



2.2 Valor Recuperável – Teste de *Impairment*

A obrigatoriedade da realização do teste de *impairment* ou teste de recuperabilidade dos ativos teve início com a adoção pelo Brasil das Normas Internacionais de Contabilidade, as quais se referem tanto às *International Accounting Standards* (IAS) quanto às *International Public Sector Accounting Standards* (IPSAS).

A base normativa que define os principais requerimentos aplicados ao teste de *impairment* de ativo imobilizado no Brasil por uma Sociedade por Ações é o CPC 01 (R1) – Redução ao Valor Recuperável de Ativos (IAS 36 – *Impairment of Assets*). Enquanto as normas que tratam de *impairment* do imobilizado por entidades públicas são a NBC TSP 09 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Não Gerador de Caixa (IPSAS 21 – *Impairment of Non-Cash Generating*) e NBC TSP 10 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Gerador de Caixa (IPSAS 26 – *Impairment of Cash Generating*). Assim, a comparação dessas normas permite identificar as semelhanças e diferenças entre elas, bem como analisar o modelo de determinação do valor recuperável dadas as características dos ativos que estão sendo avaliados.

2.2.1 NBC TSP 09 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo não Gerador de Caixa

A NBC TSP 09 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Não Gerador de Caixa, aprovada pelo Conselho Federal de Contabilidade em 2017, tem como objetivo estabelecer os procedimentos que a entidade deve aplicar para determinar se um ativo não gerador de caixa apresenta redução ao valor recuperável.

Nesse sentido, a NBC TSP 09, item 23, define redução ao valor recuperável para ativos não geradores de caixa “como a perda dos benefícios econômicos futuros ou do potencial de serviços do ativo superior ao reconhecimento sistemático da depreciação”. Desta forma, a redução ao valor recuperável reflete o declínio na utilidade do ativo, ou seja, o ativo não deve ser mais capaz de prover serviços à entidade, tem pouca ou nenhuma utilidade.

Dentre os indicativos de perda ao valor recuperável pode-se destacar como fonte externa a “cessação, ou proximidade da cessação, da demanda ou da necessidade de serviços fornecidos pelo ativo” (NBC TSP 09, item 6). Já entre os indicativos de perda ao valor recuperável provenientes de fontes internas, destaca-se “relatório interno que indique que o desempenho do serviço do ativo é, ou será, consideravelmente pior do que o esperado” (NBC TSP 09, item 7).

Importante destacar que ambas as evidências mencionadas acima, não possuem características de retorno financeiro, mas sim, associada ao potencial de serviços, uma vez que o ativo que está sendo analisado não tem como objetivo principal gerar caixa (retorno financeiro) e sim ser utilizado na prestação de serviços. Caso não esteja claro se o objetivo principal de manter o ativo é o de gerar retorno comercial ou a prestação de serviço não remunerado, a norma prevê que é necessário avaliar a importância dos fluxos de caixa.

De acordo com a NBC TSP 09, item 19, alguns ativos podem ser mantidos com finalidade híbrida, ou seja, o ativo pode gerar fluxos de caixa e ser utilizado para



finalidades não relacionadas à geração de caixa, citando como exemplo um hospital público que tem dez alas, das quais nove são utilizadas para pacientes particulares com fins comerciais e uma para pacientes que são atendidos gratuitamente. Neste caso, deve ser considerada a extensão pela qual o ativo é mantido com o objetivo de fornecer retorno comercial para determinar se a entidade deve aplicar as exigências da NBC TSP 10, que trata do teste de *impairment* de ativos geradores de caixa de forma similar ao CPC 01, ou da NBC TSP 09, que trata do teste de *impairment* de ativos não geradores de caixa.

Desse modo, observa-se que o objetivo de gerar fluxos de caixa futuros (por meio do uso ou da venda) ou prestar serviços (potencial de serviços futuros) é fundamental para que se defina quais critérios devem ser utilizados para a realização do teste de *impairment*.

Para se mensurar o declínio na utilidade de um ativo não gerador de caixa para a entidade que o controla, ou seja, mensurar o valor presente do potencial de serviço remanescente do referido ativo, a NBC TSP 09 estabelece três abordagens ou métodos, sendo:

- Abordagem do custo de reposição depreciado: refere-se ao custo de reposição do potencial de serviço bruto, depreciado para refletir o ativo na sua condição de uso. A norma prevê que o ativo pode ser repostado por meio da reprodução (replicação) do ativo existente ou por meio da reposição de seu potencial de serviço bruto, o que for menor.
- Abordagem do custo de recuperação: refere-se ao custo de restaurar o potencial de serviços do ativo ao seu nível de pré-redução ao valor recuperável. Assim, refere-se ao custo para restaurar a utilidade do ativo.
- Abordagem das unidades de serviço: refere-se ao custo corrente do potencial de serviço remanescente do ativo antes da redução ao valor recuperável ajustado para refletir a diminuição do número de unidades de serviço esperado do ativo após ter sido objeto de redução ao valor recuperável.

A Tabela 1 a seguir apresenta os métodos para cálculo do valor em uso para os ativos não geradores de caixa.

Tabela 1 – Métodos para cálculo do valor em uso – NBC TSP 09

Indicador de <i>Impairment</i>	Método para Cálculo do <i>Impairment</i>
Mudança na maneira de uso ou na duração da vida útil do ativo.	Custo de reposição depreciado
Dano físico	Custo de recuperação
Mudanças legais, tecnológicas, ambientais ou obsolescência	Unidades de serviço

2.2.2 CPC 01 (R1) - Redução ao Valor Recuperável de Ativos

O CPC 01 (R1) – Redução ao Valor Recuperável de Ativos, aprovado pelo Conselho Federal de Contabilidade em 2010, determina os procedimentos que as entidades devem executar para verificar se um ativo ou uma unidade geradora de caixa possa ter sofrido desvalorização.

Nesse sentido, o CPC 01 (R1) estabelece que a entidade deve assegurar que seus ativos estejam registrados contabilmente por valor que não exceda seus valores de recuperação (benefícios econômicos futuros). Assim, caso um ativo esteja registrado contabilmente por um valor que exceda seu valor recuperável, a entidade deve reconhecer



uma perda por desvalorização para este ativo. A diferença entre o valor contábil do ativo e seu valor recuperável reflete uma perda na capacidade de gerar benefícios econômicos futuros do ativo e que pode ter suas motivações relacionadas a obsolescência, redução de demanda de determinado produto, fatores econômicos e ao próprio desempenho da empresa (Riedl, 2004; Souza, Borba, Wuerges & Lunkes, 2015).

Importante mencionar que o CPC 01 direciona para avaliação da recuperabilidade financeira dos recursos investidos na aquisição ou construção do ativo objeto do teste de *impairment*, por meio da venda ou do uso desse ativo.

O teste de *impairment* visto como um processo que deve ir além dos registros contábeis (Huikku et al., 2017) está sujeito ao cálculo do montante recuperável dos ativos de longa duração, permeado pelo gerenciamento de premissas e estimativas de dados com impactos sobre o valor em uso de um ativo ou conjunto de ativos e que terão impacto direto sobre os montantes de perda por *impairment* a serem efetivamente registrados, os quais impactam negativamente o resultado da entidade, afetando por sua vez os indicadores de desempenho como o retorno sobre o patrimônio líquido e o retorno sobre o ativo.

O CPC 01 (R1) requer, no item 110, que a entidade avalie ao término de cada período de reporte se há alguma indicação de que a perda por desvalorização, exceto para o ágio pago por expectativa de rentabilidade futura (*goodwill*), possa não mais existir ou ter diminuído. A reversão de perda deve ocorrer, se, e somente se, tiver havido mudança nas estimativas utilizadas para determinar o valor recuperável do ativo a partir do momento que a perda por desvalorização foi reconhecida.

Assim, o reconhecimento da perda por redução ao valor recuperável de ativos (bem como sua possível reversão) no resultado das empresas impacta o retorno para os investidores, influenciando as decisões de investimento a serem tomadas por eles.

2.2.3 CPC 01 (IAS 36) x NBC TSP 09 (IPSAS 21)

Conforme apresentado anteriormente, a principal diferença entre o CPC 01 (R1) e a NBC TSP 09 se refere à capacidade do ativo gerar ou não fluxos de caixa futuros por meio do uso. O CPC 01 (R1) tem como objetivo verificar se um ativo tem perda na capacidade de gerar benefícios econômicos futuros, por meio da sua venda ou do seu uso. Já a NBC TSP 09 além de verificar se o valor do ativo será recuperável por venda, considera se um ativo apresenta redução no seu potencial de serviço (utilidade).

Neste contexto, o *Institute of Chartered Accountants in England and Wales* “ICAEW” (2014) avaliou as diferenças entre a IAS 36 (equivalente ao CPC 01) e as IPSAS 26 e 21 quanto aos requerimentos de teste de *impairment*. Uma das primeiras diferenças elencadas refere-se aos indicadores, não exaustivo, de perda no valor recuperável.

Como pode-se observar na Tabela 2 a seguir, a IPSAS 21 não possui como indicador a redução significativa além do esperado para o valor de mercado do ativo. No entanto, em contrapartida, possui como indicador a cessação ou a cessação iminente da demanda pelos serviços prestados pelo ativo.



Tabela 2 – Fontes externas de informação

External Sources of Information	IAS 36	IPSAS 26 - CASH GENERATING ASSETS	IPSAS 21 - NON-CASH GENERATING ASSETS
Market value declines significantly more than would be expected	Yes	Yes	No
Cessation or near cessation of the demand or need for services provided by the asset	No	No	Yes
Significant adverse changes - technological, market, economic, legal (& gov policy for IPSAS 21 only)	Yes	Yes	Yes

Fonte: ICAEW (2014)

ICAEW (2014) observa também que enquanto a IAS 36 pode ser aplicada para um ativo individual ou para uma unidade geradora de caixa (UGC), a IPSAS 21 é aplicada para ativos individuais, pois o potencial de serviço do ativo pode ser identificado neste nível, ou seja, sem agregação de ativos. Adicionalmente, ICAEW (2014) observa que a IAS 36 prevê o dividendo de subsidiária, joint venture ou associada, como indicador de perda. Enquanto tal evidência não está contida nos requerimentos da IPSAS 21, por não objetivar parâmetros financeiros como indicador.

O valor em uso da IAS 36 é o valor presente dos fluxos de caixa esperados para o uso do ativo. Já a IPSAS 21 define valor em uso como o valor presente do potencial serviço remanescente do ativo. Assim, a definição do valor em uso é uma diferença básica e fundamental entre a IAS 36 e a IPSAS 21, também identificada por ICAEW (2014).

Diante disto, analisar se o ativo é usado para gerar retorno (fluxos de caixa futuros) ou prestar serviços não remunerados (potencial de serviço) é fundamental para que as normas aplicadas possam atingir seus objetivos de capturar possível desvalorização no valor do ativo, sem gerar distorção nas demonstrações financeiras, preservando a representação fidedigna.

2.6 Estudos Anteriores

Com a adoção das normas internacionais de contabilidade pelo Brasil e a determinação dos procedimentos que as entidades devem executar para verificar se os ativos estão registrados contabilmente por um valor que não exceda seus valores de recuperação, diversas pesquisas foram realizadas analisando o nível de aderência às exigências de divulgação (Silva, Marques & Santos, 2009; Tavares, Ribeiro Filho, Lopes, Vasconcelos, & Pederneiras, 2010; Queiroz, 2011; Rodrigues Ponte, Luca, Sousa & Cavalcante, 2011).

Canivezi (2016) por meio da pesquisa bibliográfica, observou que os principais temas tratados nos estudos realizados no Brasil entre 2012 e 2015 abordaram a aderência às normas contábeis vigentes, práticas de divulgação e variação no preço de produtos e a relação com as perdas por *impairment*. Por meio de um estudo caso, Canivezi (2016) analisou se o ativo das empresas de Central Geradora Hidrelétrica (CGH) estava registrado de acordo com sua capacidade de gerar retorno econômico para a entidade. Os



resultados evidenciaram que não houve *impairment* no ativo testado, ou seja, constatou-se que o valor recuperável superava ao registrado contabilmente.

Riberi (2020) analisou o poder preditivo de determinados *accruals* discricionários ao se observar o reconhecimento de perdas por *impairment* do ativo de longa duração. De acordo com o estudo, foi confirmada a significância das perdas de estoques, provisões para contingências e PECLD do período corrente com as perdas por *impairment*. O autor ressalta que embora o fator econômico PIB setorial possui significância ao ser considerado isoladamente no modelo, sua significância fica reduzida na presença das variáveis PECLD, perdas nos estoques e provisões para contingências.

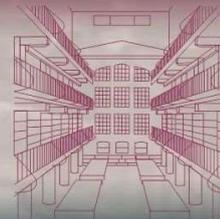
Estudos conduzidos por Deming, Xinshu e Fan (2007) buscaram analisar fatores econômicos, especificamente mudanças adversas com efeitos sobre os mercados e o desempenho individual de firmas chinesas e as perdas por *impairment*. Embora Deming Xinshu e Fan (2007) não tenham alcançado resultados significantes desta associação, foi possível concluir que o gerenciamento de resultados exerce um papel sobre o reconhecimento de *impairment* entre anos que as firmas apuraram lucros ou prejuízos.

Domingues (2009) constatou uma relação inversa entre as perdas por *impairment* dos ativos de empresas petrolíferas listadas na *New York Stock Exchange* (NYSE) e os impactos das oscilações da cotação da *commodity* para uma amostra de empresas do setor de exploração e refino. Gunn, Khurana e Stein (2017) demonstraram que um grande número de empresas norte-americanas reconheceu 311 bilhões de dólares em perdas por *impairment* somente no 4º trimestre de 2008, representando um montante superior ao total registrado cumulativamente aos quatro anos anteriores à crise do *subprime* que assolou o país neste período.

Honga, Paikb e Smith (2018) estudaram se as diferenças nas normas de contabilidade referentes ao *impairment*, mais precisamente o ASC 360-10-35 e a IAS 36 influenciam o ambiente de *reporting* do U.S GAAP. Com foco em ativos de longa duração, os autores avaliaram a relação entre perda por *impairment* e o inesperado aumento ou baixa do resultado no ano da perda, utilizando-se do método de regressão de dois estágios e controlando por indústria, país, ano de reconhecimento da baixa e variáveis econômicas da indústria. Especificamente para o ambiente norte americano (EUA), as evidências do estudo indicaram relação entre "big bath", comportamento de suavização de resultado "income smoothing" e o reconhecimento de perda em ativos "write-downs" mais significativa para empresas US GAAP do que para empresas IFRS, sendo que a diferença no comportamento de *reporting* está associado à diferença existente entre o ASC 360 e o IAS 36.

Em relação ao setor público brasileiro, os estudos ainda são muito incipientes. Nesse sentido, Carvalho, Costa e Oliveira (2010) analisaram as normas nacionais e internacionais balizadoras do *impairment* no setor público, sendo o GASB 42, as IPSAS 21 e 26 e a NBC T 16.10. Analisaram aspectos relacionados ao conceito de *impairment*, à periodicidade de aplicação do teste, para quais ativos deve ser aplicado e o processo de reconhecimento, mensuração e evidenciação da perda por *impairment*, apontando as semelhanças e diferenças entre elas. No entanto, concluem que para o Brasil, apesar da NBC T 16.10 já estivesse em vigor, os ativos públicos e a depreciação precisavam ser reconhecidos e mensurados antes da aplicação da referida norma.

Carvalho Andrade e Suzart (2019) analisaram os efeitos do reconhecimento da depreciação nos entes subnacionais brasileiros, no período entre 2003 e 2014. A amostra final ficou composta por treze entes subnacionais devido à falta de dados no período



analisado. Os resultados evidenciaram que houve avanços, ainda que insuficientes, para uma representação patrimonial fidedigna dos entes públicos subnacionais, afetando a representação do patrimônio governamental nas informações consolidadas sobre o setor público nacional. Os resultados também evidenciam que não há uma consistência na política contábil adotada ao longo do tempo, em matéria de depreciação.

Este estudo busca expandir o campo de pesquisa referente a normatização do teste de *impairment*, quanto à sua aplicabilidade por entidades públicas que prestam serviços essenciais à população.

3. METODOLOGIA

O presente estudo utiliza o método qualitativo, sendo o seu objetivo de natureza exploratória, pois busca a ampliação do conhecimento acerca do fenômeno estudado.

A população estudada é composta por empresas metroviárias que realizam o transporte de passageiros no Brasil, sendo efetuada análise comparativa das empresas públicas e as privadas.

A coleta de dados foi realizada através de pesquisa documental, tendo como objeto as demonstrações financeiras das empresas selecionadas. O período de análise compreende os relatórios dos exercícios de 2017 a 2021.

3.1 Seleção da Amostra

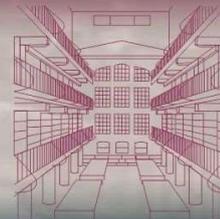
Os seguintes procedimentos foram efetuados para identificação das empresas que compõe a amostra:

A 1ª etapa consistiu em buscas na internet com a seguinte questão “Qual a quantidade de Metrô no Brasil?”. A busca retornou o site <https://mapa-metro.com/pt/Brasil/> que identificou 8 metrô (malha metroviária).

A 2ª etapa consistiu na busca pelas demonstrações financeiras das referidas empresas para o período de 2017 a 2021. Após a leitura das demonstrações financeiras das empresas acima, foram identificadas 9 empresas como prestadora de serviço de transporte metroviário:

Tabela 3 – Relação de empresas metroviárias

Metrô	Empresas metroviárias
Metrô de Brasília	<ul style="list-style-type: none">• Companhia do Metropolitano do Distrito Federal
Metrô de Porto Alegre	<ul style="list-style-type: none">• Trens Urbanos de Porto Alegre S.A
Metrô de Belo Horizonte Metrô de Recife	<ul style="list-style-type: none">• Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU
Metrô do Rio de Janeiro	<ul style="list-style-type: none">• Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A
Metrô de São Paulo	<ul style="list-style-type: none">• Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô SP• Via Quatro (Linha 4)• Via Mobilidade (Linha 5)
Metrô de Salvador	<ul style="list-style-type: none">• Companhia do Metrô da Bahia ou “CCR Metrô Bahia
Metrô de Fortaleza	<ul style="list-style-type: none">• Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – Metrofor



A 3ª Etapa selecionou as empresas com demonstrações financeiras disponíveis na internet em ao menos 4 dos últimos 5 exercícios sociais. Neste filtro foi excluída da amostra a empresa Metrofor (Metrô de Fortaleza), cujas demonstração financeira dos exercícios de 2020, 2018 e 2017 não foram encontradas. Assim, foram analisadas 8 empresas que realizam transporte de passageiros.

3.2 Descrição das Empresas Analisadas

A seguir é apresentada uma breve descrição das empresas analisadas, com base nas informações divulgadas nas demonstrações financeiras das respectivas empresas.

Metrô do Distrito Federal - De acordo com as demonstrações financeiras de 2021, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF foi criada pelo Decreto nº 15.308, de 15 de dezembro de 1993, é uma empresa pública com personalidade jurídica de direito privado, vinculada à Secretaria de Transporte e Mobilidade-SEMOB. O Acionista controlador é Distrito Federal, o qual detém 99,97% das ações ordinárias nominativas do capital social.

Metrô de Porto Alegre - A empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A (TRENSURB) foi constituída mediante autorização do artigo 5º da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957 e do Decreto nº 84.640, de 17 de abril de 1980, é empresa pública de capital fechado, com sede em Porto Alegre (Rio Grande do Sul). A União Federal é a controladora da empresa com 99,9112%, o Estado do Rio Grande do Sul possui 0,0687% e o município de Porto Alegre possui 0,0201% do capital.

Metrô de São Paulo - A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô de São Paulo, desde 2018, é uma empresa pública (até 2017 era constituída sob a forma de economia mista). O acionista controlador é o Governo do Estado de São Paulo - GESP, com 97,43% das ações ordinárias, a Prefeitura do Município de São Paulo possui 2,56% e o BNDES Participações S.A. 0,01%.

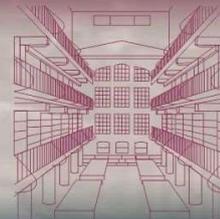
CBTU - A Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU é empresa pública constituída sob a forma de sociedade anônima, de capital fechado, controlada pela União, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, constituída com fundamento no art. 5º da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

MetrôRio - A Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. (MetrôRio) foi constituída sob a forma de sociedade por ações, empresa privada com personalidade jurídica de direito privado, e foi fundada em 20 de agosto de 2008. A empresa é controlada pela Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A., que detém a totalidade do capital da Concessionária.

Metrô da Bahia - A Companhia do Metrô da Bahia ou “CCR Metrô Bahia” é empresa privada controlada pelo grupo CCR, e sua fundação se deu em 09 de setembro de 2013, já o contrato de concessão foi assinado em 15 de outubro de 2013 por 30 anos.

Via Quatro (Linha 4 - Amarela de SP) - A Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A. (“Via Quatro”) é uma empresa privada, com capital fechado, e constituída na modalidade Sociedade por Ações. O prazo de vigência do contrato vai até junho de 2040, assegurando o prazo de operação de 30 anos, contados a partir do início da operação da Fase I, conforme previsto no contrato de concessão. O contrato de concessão foi assinado com o Poder Concedente em 29 de novembro de 2006.

Via Mobilidade (Linha 5- Lilás) – A Concessionária das Linhas 5 e 17 do Metrô de São Paulo S.A., (Via Mobilidade) é uma empresa privada, com capital fechado, e



constituída na modalidade Sociedade por Ações. O Contrato de Concessão foi assinado em 05 de abril de 2018 e tem duração inicial de 20 anos, podendo ser prorrogado por mais 10 anos.

3.3 – Indicadores Financeiros

Para análise das empresas foram calculados alguns indicadores financeiros, cujos dados foram coletados manualmente das demonstrações financeiras das respectivas empresas.

Os seguintes indicadores foram calculados para cada empresa e para os 5 anos analisados:

- Endividamento Geral: passivo circulante e não circulante dividido pelo ativo total.
- Capital de Terceiros sobre Capital Próprio: passivo circulante e não circulante dividido pelo patrimônio líquido.
- Imobilizado sobre o Ativo Total: total do imobilizado dividido pelo ativo total.
- Intangível sobre o Ativo Total: total do intangível dividido pelo ativo total.
- Retorno sobre o Ativo (ROA): mensurado através da divisão do lucro líquido do ano corrente (n) pelo ativo total do ano anterior (n-1).
- Retorno sobre o Patrimônio Líquido (ROE): mensurado através da divisão do lucro líquido do ano corrente (n) pelo patrimônio líquido do ano anterior (n-1)

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

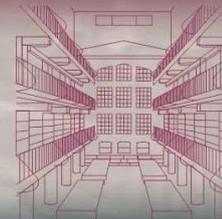
4.1 Características das Empresas

A partir da análise das demonstrações financeiras das empresas metroviárias selecionadas para o estudo, verificou-se que apesar de todas elas efetuarem transporte de passageiros e serem Sociedades Anônimas, elas possuem modelos de negócio diferentes.

A Tabela 4 a seguir apresenta as principais características das empresas analisadas.

Tabela 4 – Características das empresas

Nome	Participação Societária	Estrutura Societária	Fonte de financiamento predominante
Metrô Distrito Federal	Pública	Sociedade por Ações	Governos
Metrô de Porto Alegre	Pública	Sociedade por Ações	Governos
Metrô São Paulo	Pública	Sociedade por Ações	Governos
CBTU	Pública	Sociedade por Ações	Governos
MetrôRio	Privada (concessionária)	Sociedade por Ações	Terceiros e privado
Metrô da Bahia	Privada (concessionária)	Sociedade por Ações	Terceiros e privado
Via Quadro - Linha 4 –SP	Privada (concessionária)	Sociedade por Ações	Terceiros e privado
Via Mobilidade - Linha 5 – SP	Privada (concessionária)	Sociedade por Ações	Terceiros e privado



Analisando a tabela 4, verifica-se que 4 empresas são públicas, controladas por Governos, e 4 são empresas privadas, concessionárias de serviço público. Em relação à estrutura societária, todas são constituídas na forma de Sociedade Anônima. No entanto, ao analisarmos a fonte de financiamento predominante, verificamos que as empresas públicas são financiadas com recursos públicos (Governo Federal, Estadual ou Municipal), enquanto as concessionárias são financiadas por recursos privados (de terceiros ou dos acionistas).

Vale mencionar que os Metrô do Distrito Federal, de Porto Alegre e a CBTU são ainda empresas públicas dependentes, ou seja, além dos investimentos, o custeio também é suportado com recursos públicos.

4.2 Análise dos Indicadores Financeiros

A partir das informações divulgadas nas demonstrações financeiras das empresas foram calculados alguns indicadores financeiros, os quais são apresentados a seguir. Para melhor interpretação dos indicadores, as empresas foram segregadas em públicas e privadas.

Importante destacar que para não distorcer as análises, os indicadores da empresa CBTU não foram calculados, pois a empresa possui patrimônio líquido negativo, sendo totalmente dependente de recursos do acionista controlador (União).

Os indicadores apresentados referem-se à média calculada para cada uma das empresas, considerando o período de análise (n=5).

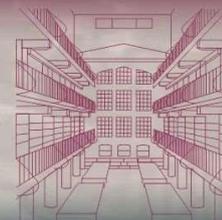
A Tabela 5 a seguir apresenta os indicadores das empresas públicas.

Tabela 5 – Indicadores financeiros – empresas públicas

Empresa	Indicadores Financeiros (média dos 5 anos)					
	Endividamento Geral	Capital de Terceiros/Capital Próprio	Imobilizado /Ativo Total	Intangível/ Ativo Total	ROA	ROE
Trensurb	24,51%	37,89%	84,48%	0,29%	-0,99%	-0,18%
Metrô de SP	8,38%	9,16%	96,00%	0,16%	-2,61%	-2,84%
Metrô do DF	11,62%	13,20%	88,61%	0,01%	-3,79%	-4,30%
Média	14,84%	20,08%	89,70%	0,15%	-2,46%	-2,44%

As empresas públicas possuem estrutura patrimonial semelhante, sendo caracterizadas por um baixo endividamento, média de 14,84%, ou seja, a maior parte dos recursos utilizados para financiar a operação vem de recursos próprios, sendo neste caso, recursos públicos. O montante de capitais de terceiros corresponde a 1/5 (um quinto) dos recursos próprios, em média. O ativo imobilizado representa o ativo mais relevante, correspondendo, em média, a 89% do total do ativo dessas empresas, sendo o principal ativo não financeiro objeto de teste de *impairment*.

Quanto à rentabilidade, observa-se que neste grupo é frequente a ocorrência de prejuízo acumulado e de resultados negativos nos exercícios analisados, resultando em retorno sobre o ativo total negativo, média de -2,46%, assim como retorno sobre o patrimônio líquido negativo, média de -2,44%.



Assim, estas empresas possuem como principal fonte de recursos o capital próprio (via aumento de capital realizado pelo acionista controlador, representado por entidades governamentais), sendo estes utilizados em aquisições do ativo imobilizado.

A Tabela 6 a seguir apresenta os indicadores das empresas privadas.

Tabela 6 – Indicadores financeiros – empresas privadas.

Empresa	Indicadores Financeiros (média dos 5 anos)					
	Endividamento Geral	Capital de Terceiros/ Capital Próprio	Imobilizado/ Ativo Total	Intangível/ Ativo Total	ROA	ROE
MetroRio	52,27%	111,96%	1,82%	82,10%	-5,21%	-6,69%
Via Quatro (Linha 4)	83,46%	595%	1,31%	70%	24%	42,46%
Via Mobilidade (Linha 5)	88,70%	810,49%	1,78%	70,68%	6,07%	23,72%
Metrô da Bahia	73,95%	342%	0,79%	48,59%	7,17%	9,38%
Média	74,60%	464,93%	1,42%	67,86%	7,92%	17,21%

As empresas privadas, concessionárias de serviços público de transporte de passageiro, possuem estrutura patrimonial semelhante entre si, mas distinta das empresas públicas. Estas possuem índices de endividamento médio de 74,60%, ou seja, a maior parte dos recursos utilizados para financiar a operação vem de recursos de terceiros. O MetroRio que é a empresa menos endividada apresenta um montante de capitais de terceiros, aproximadamente, 12% maior que o patrimônio líquido. Assim, os indicadores evidenciam que os recursos de terceiros são importantes fontes para estas empresas.

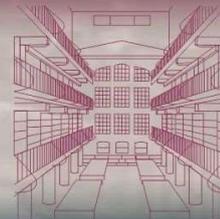
O ativo intangível reflete o direito de exploração dos serviços públicos por estas empresas, conforme requerimentos do ICPC 01 – Direito de Concessão, e desta forma este item do ativo representa em média 67,86% do ativo total das concessionárias de serviços públicos analisadas, sendo o principal ativo não financeiro objeto de teste de *impairment*.

Adicionalmente, as concessionárias apresentam rentabilidade positiva para o período analisado, exceção da empresa MetrôRio. A média do grupo foi de 7,92% de retorno sobre o ativo total e de 17,21% de retorno sobre o patrimônio líquido.

A análise dos dados evidencia, que tais empresas se financiam principalmente através de capital de terceiros e obtém retorno positivo da gestão dos seus ativos. Importante mencionar que, conforme detalhamento nas notas explicativas da COVID-19 das empresas analisadas, no exercício de 2020, o setor metroviário foi afetado pela redução da demanda no transporte de passageiros, devido às medidas impostas para o combate da pandemia da COVID-19, com reflexos direto na receita de transporte de passageiros.

A partir da análise das demonstrações financeiras das empresas, foi possível identificar alguns aspectos relevantes em relação a estas empresas, os quais são apresentados a seguir.

Em relação à apuração do resultado, os Metrô do Distrito Federal, de São Paulo e a CBTU apresentaram prejuízo nos 5 anos analisados. A Trensurb apresentou lucro apenas no ano de 2019, tendo apresentado prejuízo nos demais anos. Adicionalmente,



todas estas empresas apresentam prejuízos acumulados em seus balanços patrimoniais, sendo que a CBTU apresenta inclusive patrimônio líquido negativo.

Outro item que merece destaque é que as 4 empresas públicas (Metrô do Distrito Federal, de São Paulo, a Trensurb e a CBTU) realizaram aumento de capital ou adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC) durante os 5 anos analisados, cujos recursos representam a totalidade dos recursos decorrentes das atividades de financiamento destas empresas, de acordo com a Demonstração dos Fluxos de Caixa. Adicionalmente, os Metrô do Distrito Federal, a Trensurb e a CBTU receberam subvenção para custeio todos os anos analisados, conforme evidencia a Demonstração do Resultado do Exercício. A exceção está no Metrô de São Paulo que recebeu subvenção para custeio apenas em 2021, em função da pandemia da COVID-19 que impactou de forma direta a receita com transporte de passageiros. Este fato evidencia que estas empresas operam com receita operacional abaixo dos seus custos e despesas.

Já as Concessionárias apresentam características distintas das empresas públicas. A Via Quatro apresentou lucro nos 5 anos analisados, não apresenta prejuízo acumulado em seu balanço patrimonial e não fez aumento de capital neste período. A Via Mobilidade apresentou prejuízo apenas no ano de 2018, ano em que iniciou as suas operações. Também não apresenta prejuízo acumulados em seu balanço patrimonial e fez aporte de capital em 2018 e 2019. O Metrô da Bahia por sua vez apresentou prejuízo apenas em 2019, em 2021 reverteu o saldo de prejuízo acumulado em seu balanço patrimonial, tendo realizado aumento de capital em 2017, 2018 e 2019. Já o MetrôRio apresentou lucro apenas em 2018, passando a apresentar prejuízo acumulado em seu balanço patrimonial em 2020, tendo realizado aumento de capital em 2020 e 2021.

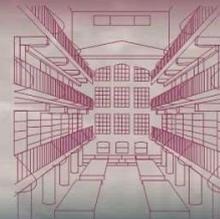
4.3 Análise do Teste de *Impairment*

A partir da análise das demonstrações financeiras das empresas, verificou-se que há diferenças entre as empresas públicas e privadas, principalmente na clareza da metodologia a ser utilizada, as quais impactam a opinião dos respectivos auditores, resultando inclusive em pareceres com Ressalva para as empresas públicas.

A Tabela 7 a seguir evidencia os principais aspectos relacionados ao teste de *impairment* das empresas públicas.

Tabela 7 – Teste de *impairment* – empresas públicas

Empresa	Realizou teste de <i>impairment</i> nos últimos 5 anos?	Metodologia	Norma Contábil Utilizada	Parecer dos auditores com Ressalva relacionada a <i>impairment</i> nos últimos 5 anos
Trensurb	Sim	Valor Justo	CPC 01	2020 e 2021
Metrô de SP	Sim	Valor Justo 2017 a 2020 Valor em uso 2021	CPC 01	2019 e 2020
Metrô do DF	Realizou estimativas em 2018 e 2019 (não aceitas pela Auditoria) Em 2020 e 2021 não apresentou análises adicionais	Não divulga	CPC 01	Ênfase nos anos de 2018 e 2019 e Ressalva nos anos de 2020 e 2021



CBTU	Sim	Não divulga	CPC 01	Apresentou parecer dos Auditores Independentes apenas em 2021
------	-----	-------------	--------	---

Analisando a Tabela 7, é possível verificar que a Trensurb realizou o teste de *impairment* todos os anos, divulgou os procedimentos realizados, a metodologia utilizada para determinar o valor recuperável dos ativos e os montantes apurados por ela nos cálculos efetuados. Embora a empresa tenha utilizado a mesma metodologia durante os 5 anos – Valor Justo, nos anos de 2020 e 2021 a empresa apresentou parecer dos auditores independentes com “Ressalva”, em que afirmam que não foi possível efetuar todas as validações necessárias para fins de teste de *impairment*.

Para o Metro de São Paulo é possível verificar que este realizou o teste de *impairment* todos os anos, divulgou os procedimentos realizados, a metodologia utilizada para determinar o valor recuperável dos ativos e os montantes apurados por ele nos cálculos efetuados. Contudo, nos exercícios de 2017 a 2020, a empresa utilizou a metodologia do valor justo para determinar o valor recuperável da unidade geradora de caixa, composta pela malha metroviária, e apresentou em 2019 e 2020 parecer dos auditores independentes com “Ressalva”. De acordo com o parecer dos auditores independentes não foi possível efetuar todas as validações necessárias relacionadas ao teste de *impairment*. Já em 2021, a empresa realizou teste de *impairment* através da metodologia do valor em uso, e não apresentou “Ressalva” no parecer dos auditores independentes.

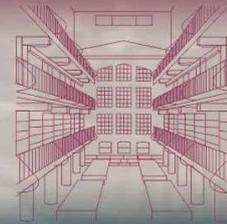
Já para o Metrô do Distrito Federal, foi possível verificar que ele efetuou o teste de *impairment* nos anos de 2018 e 2019 e realizou estimativas do valor recuperável, mas não divulgou a metodologia utilizada para tal. No entanto, estas estimativas não foram aceitas pela Auditoria Independente, a qual emitiu parecer com Ênfase nos anos de 2018 e 2019. Como a empresa não apresentou análises adicionais nos anos de 2020 e 2021, o parecer dos auditores independentes foi com “Ressalva”.

Para a CBTU, foi possível verificar que, embora na nota sobre política contábil a empresa tenha afirmado que não realizou o teste de *impairment* e que seus ativos estavam subavaliados, na nota explicativa sobre imobilizado evidenciou no ano de 2019 que houve a constituição de uma provisão para perda, referente a uma parcela do ativo que deveria ser cindida para outras empresas. No exercício de 2021, o valor dessa provisão para perda foi parcialmente revertido. Vale destacar ainda que a Demonstração Financeira da CBTU não deixa evidente quais metrôs ou linhas ferroviárias compõe o seu imobilizado. Para o período analisado, está disponível no site da companhia parecer dos auditores independentes somente para 2021, o qual apresenta Ressalva, mas não relacionada ao teste de *impairment*.

A Tabela 8 a seguir evidencia os principais aspectos relacionados ao teste de *impairment* das empresas privadas.

Tabela 8 – Teste de *impairment* – empresas privadas

Empresa	Realizou teste de <i>impairment</i> nos últimos 5 anos?	Metodologia	Norma Contábil Utilizada	Parecer dos auditores com Ressalva relacionada a <i>impairment</i> nos últimos 5 anos
---------	---	-------------	--------------------------	---



MetroRio	Sim	Não divulga	CPC 01	Não
Via Quatro (Linha 4)	Sim	Sim	CPC 01	Não
Via Mobilidade (Linha 5)	Sim	Sim	CPC 01	Não
Metrô da Bahia	Sim	Não divulga	CPC 01	Não

Analisando a Tabela 8, é possível verificar que as empresas MetrôRio e o Metrô da Bahia realizaram o teste de *impairment* todos os anos, mas não divulgaram a metodologia e as premissas utilizadas para cálculo do valor recuperável. Contudo, não foram identificadas Ressalvas nos pareceres emitidos pelos auditores independentes nos 5 anos analisados.

Já para as Concessionárias Via Quatro e Via Mobilidade, as companhias divulgaram a base utilizada para projetar os fluxos de caixa esperados, bem como os riscos que consideram na determinação da taxa de desconto, os quais refletem os riscos inerentes à unidade geradora de caixa testada. As empresas informaram ainda que as premissas chaves abrangem estimativas de usuários, crescimento do Produto Interno Bruto, custos operacionais, inflação, investimento de capital, taxas de descontos e reequilíbrio contratual. As empresas também não apresentaram Ressalvas nos pareceres emitidos pelos auditores independentes nos 5 anos analisados.

4.4 Teste de *Impairment* x Modelo de Negócio

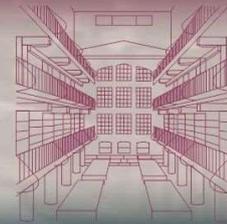
As análises realizadas evidenciaram que todas as empresas analisadas são Sociedades Anônimas. No entanto, 4 são empresas públicas, controladas por Governos, e 4 são empresas privadas, concessionárias de serviço público.

Importante destacar, que 3 das 4 empresas públicas analisadas são denominadas empresas públicas dependentes, ou seja, recebem subvenção de custeio para pagamentos de despesas operacionais e seus orçamentos são adicionados ao do seu acionista controlador “Estado ou Governo Federal” e sujeitos as aprovações e limites previstos na administração pública.

Em relação à composição do ativo, o ativo imobilizado é o principal ativo objeto de teste de *impairment* para as empresas públicas, correspondendo, em média, a 89% do total do ativo. Adicionalmente, estas empresas possuem como principal fonte de recursos o capital próprio (via aumento de capital realizado pelo acionista controlador, representado por entidades governamentais), sendo estes investidos no ativo imobilizado. Em termos de rentabilidade, as empresas públicas apresentaram nos anos analisados prejuízos recorrentes.

Já as empresas privadas possuem como principal ativo sujeito ao teste de *impairment* o ativo intangível, relacionado à Concessão, tendo como principal fonte de recursos o capital de terceiros e apresentaram, de modo geral, resultados positivos (lucro) nos anos analisados.

Em relação ao teste de *impairment*, verificou-se que todas as empresas, públicas e privadas, utilizaram como base os requerimentos constantes no CPC 01, o qual pressupõe geração de fluxos de caixa futuros, ou seja, geração de retorno financeiro.



No entanto, as análises evidenciam que o modelo de negócio das empresas públicas, embora constituídas na forma de Sociedades Anônimas, diverge desta lógica, uma vez que a forma de financiamento dos ativos via aumento de capital pelos Governos e os prejuízos recorrentes (além da dependência de recursos) indicam que tais ativos não são geridos principalmente com o objetivo de retorno financeiro, em contradição aos requerimentos presentes na norma de *impairment* utilizada por tais empresas para verificação se os ativos possuem valor não recuperável.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo analisar os modelos de negócio das empresas que prestam serviços de transporte de passageiros sobre trilhos frente aos requerimentos das IPSAS e IFRS para a realização do teste de *impairment*.

A análise das demonstrações financeiras das empresas metroviárias selecionadas evidenciou que apesar de todas efetuarem transporte de passageiros, as empresas públicas e as empresas privadas possuem modelos de negócio diferentes.

Analisando a fonte de financiamento predominante, foi possível verificar que as empresas públicas são financiadas com recursos públicos, enquanto as concessionárias são financiadas por recursos privados, apresentando um nível de endividamento muito maior que as empresas públicas. Para as empresas públicas o teste deve ser realizado para o ativo imobilizado, enquanto para as concessionárias o teste se aplica para o ativo intangível – Ativos de Concessão.

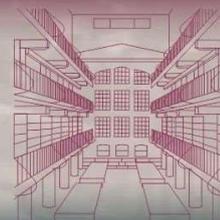
Em relação ao desempenho, verificou-se que as concessionárias têm alcançado o seu objetivo de geração de lucro a partir da utilização dos ativos objetos da concessão, enquanto as empresas públicas têm apresentado prejuízos recorrentes e parcela significativa das empresas públicas analisadas receberam inclusive subvenção governamental para custeio, sendo inclusive dependentes.

Em função da estrutura societária, ou seja, em função de serem constituídas na forma de Sociedades Anônimas, todas têm adotado o CPC 01 para fins de realização do teste de *impairment*, o qual pressupõe a geração de benefícios econômicos futuros a serem obtidos com a venda ou com o uso do ativo pela entidade que o controla.

Considerando o modelo de negócios, é possível afirmar que as concessionárias buscam obter lucro com a exploração do serviço de transporte de passageiro para remunerar o capital investido no negócio e o teste de *impairment* do intangível, de acordo com o CPC 01, busca verificar se o valor investido pela concessionária será recuperado ou não com os fluxos de caixa dos serviços a serem prestados.

Nas empresas públicas, a construção e renovação dos ativos de infraestrutura é financiada com recursos públicos, sendo que algumas empresas recebem, inclusive, subvenção governamental para custeio, se tornando empresas dependentes do Estado, inclusive para fins de limites de controle de gastos previstos na Lei de Responsabilidade Fiscal. Tais características e os recorrentes prejuízos apresentados nos levam a inferir que o objetivo primário é prestar serviços públicos essenciais à população.

No caso das empresas públicas, os serviços por elas prestados não são transacionados em termos comerciais e o teste de *impairment* com base no valor em uso do CPC 01 parece não ser apropriado. A determinação do valor recuperável com base no valor justo menos despesas de vendas pode também ser algo bastante complexo porque



os ativos possuem certo grau de especialização. Talvez seja este o motivo da não validação dos critérios pelas empresas de auditoria.

Nesse sentido, há indícios que o modelo de negócio deveria ser levado em conta e não apenas a estrutura societária para fins de aplicação adequada das normas contábeis que melhor retrate a realidade econômica (representação fidedigna), evitando distorções relevantes nas demonstrações financeiras das empresas.

Este trabalho possibilita retratar um dos desafios que deverão ser enfrentados pelas empresas públicas e de economia mista nos próximos anos, que é a utilização de dois padrões contábeis – IFRS e IPSAS, e qual deles seguir quando divergentes.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

Aragão, A. S. Empresas Estatais. (2018). O Regime Jurídico das Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista. 2º ed. Rio de Janeiro. Forense.

Balço do setor Metroferroviário 2020-2021. Recuperado de <https://anptrilhos.org.br/categoria/balancos/>

Carvalho Andrade, M. E. M., & Suzart, J. A. da S. (2019). Contabilidade aplicada ao Setor Público: Um Estudo Sobre o Reconhecimento da Depreciação na Contabilidade dos Estados Brasileiros. *Administração Pública E Gestão Social*, 11(2), 126–141. <https://doi.org/10.21118/apgs.v11i2.5293>

Carvalho, L. N., Costa, P., & Oliveira, A., (2010). *Impairment* no setor público: particularidades das normas nacionais e internacionais. São Paulo. *Revista de Administração Pública*, 841, 873.

Comitê de Pronunciamento Contábil, CPC 01 – Redução ao Valor Recuperável de ativos. Recuperado de <http://www.cpc.org.br/CPC>

Dolabela, C. (2021). Empresas Estatais. A Relação entre o interesse público e econômico sob o enfoque da Lei nº 13.303/2016. *Fórum*.

Domingues, J. C. A. (2009). Perda do valor de recuperação em ativos de exploração e produção de petróleo e gás. Dissertação (Mestrado em Controladoria e Contabilidade) - Programa de Pós-Graduação em Controladoria e Contabilidade do Departamento de Contabilidade da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, São Paulo.

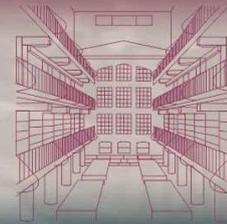
Hendriksen, E.S., & Van Breda, M.F. Teoria da Contabilidade. Tradução, Sanvicente, A.Z. 5º edição. Editora Atlas, São Paulo, 95- 101.

Hong, P. K., Paik, D. G., Smith, G. V. D. L., (2018). A study of long-lived asset impairment under U.S. GAAP and IFRS within the U.S. institutional environment. *Journal of International Accounting, Auditing and Taxation*. 75, 79, 87. <https://doi.org/10.1016/j.intaccudtax.2018.05.001>

Institute of Chartered Accountants in England and Wales. IFRS vs IPSAS in public sector financial reporting part III: Impairment. Recuperado de <https://www.icaew.com/technical/public-sector/public-sector-financial-reporting/financial-reporting-insights-listing/ifrs--vs-ipsas-in-public-sector-financial-reporting-iii>

IFRS Foundation. Recuperado de <https://www.ifrs.org/use-around-the-world/use-of-ifrs-standards-by-jurisdiction/>

International Public Sector Accounting Standards Board, IPSAS 21 - *Impairment of Non-Cash-Generatong*. Recuperado de <https://www.ipsasb.org>



Iudícibus, S. D. (2021). Teoria da Contabilidade. 12ª edição. Editora Atlas, São Paulo.

Junior, M. E. P. Mastrobuono, C. M. Wagner. Megna, B. L. (2022). Empresas Estatais. Regime Jurídico e Experiência Prática na Vigência da Lei. n. 13.303/2016. Almedina.

Metrô de São Paulo. Demonstrações Financeiras Padronizadas – IFRS/CVM. 12. Recuperado de https://transparencia.metrosp.com.br/search/field_topic/central-de-informa%C3%A7%C3%B5es-financeiras-34

Metro de Santiago. Anual Report 2020. Recuperado de <https://www.metro.cl/minisitio/finanzas/en/memoria>

Metrôs podem custar de 70 mi a 1,5 bi de dólares por quilômetro. <https://www.mobilize.org.br/noticias/8642/metros-podem-custar-de-90-mi-a-15-bi-de-dolares-por-km.html>

Ofício-Circular/CVM.SNC/SEP nº 01/2018. Comissão de Valores Mobiliários. Recuperado de <https://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/oficios-circulares/snc-sep/oc-snc-sep-0118.html>

Octaviani, A. Nohara, I. P. (2021). Estatais. 2ª Edição. Revista dos Tribunais.

Parecer de Orientação CVM 37. Comissão de Valores Mobiliários. Recuperado de <https://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/pareceres-orientacao/pare037.html>

Queiroz, M. A. M. (2011). A divulgação da perda por *impairment* nas empresas brasileiras de capital aberto. (Dissertação de mestrado, FECAP).

Relatório da Administração e Demonstrações Financeiras 2020. Recuperado de http://trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalle.php?codigo_sitemap=302

Richardson, R. J. (2017). Pesquisa social: métodos e técnicas. 4º ed. Ver., atual e ampl. São Paulo; Atlas.

Riedl, E. J. (2004). An examination of long-lived asset *impairments*. *The Accounting Review*, 79(3), 823-852.

Rodrigues Ponte, V. M., Martins Mendes De Luca, M., de Sousa, H. V., & Sousa Cavalcante, D. (2011). Práticas de Divulgação do Teste de Redução ao Valor Recuperável de Ativos pelas Companhias Abertas Listadas na BM&FBOVESPA. *Contabilidade Vista & Revista*, 22(4).

Silva, P. D. A., Da Costa Marques, J. A. V., & Dos Santos, O. M. (2009). Análise da evidenciação das informações sobre o *impairment* dos ativos de longa duração de empresas petrolíferas. *Base*, 6(3).

Souza, M. M., Borba, J. A., Wuerges, A. F., & Lunkes, R. J. (2015). Perda no valor recuperável de ativos: fatores explicativos do nível de evidenciação das empresas de capital aberto brasileiras. *Revista Universo Contábil*, 11(2), 06-24.

Tavares, M. F. N., Ribeiro Filho, J. F., Lopes, J. E. D. G., Vasconcelos, M. T. C., & Pederneiras, M. M. M. (2010). Um estudo sobre o nível de conformidade dos setores classificados pela Bovespa com o CPC 01–Redução ao valor recuperável de ativos. *Sociedade, Contabilidade e Gestão*, 5(1).

Transport for London. Annual Report and Statement of accounts 2019/20. Recuperado de <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/annual-report>

Triviños. A. N. S. (1928). Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação. 1ª ed. 25ª Reimpressão. São Paulo. Atlas 2019.

Yin, R. k. (2016). Pesquisa quantitativa do início ao fim (tradução: Daniel Bueno). Porto Alegre. Penso.